

**Conseil de sécurité**

Distr. générale  
4 novembre 2003  
Français  
Original: anglais

---

**Lettre datée du 4 novembre 2003, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie**

Au nom du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie, et en application du paragraphe 7 de la résolution 1474 (2003), j'ai l'honneur de soumettre le rapport du Groupe d'experts.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir porter la présente lettre et la pièce qui y est jointe à l'attention des membres du Conseil de sécurité et les faire publier comme document du Conseil.

Le Président du Comité du Conseil  
de sécurité créé par la résolution  
751 (1992) concernant la Somalie  
(*Signé*) Stefan **Tafrov**



**Pièce jointe**

**Lettre datée du 27 octobre 2003, adressée au Président du Conseil de sécurité par le Président du Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) concernant la Somalie par le Président du Groupe d'experts sur la Somalie**

Au nom des membres du Groupe d'experts sur la Somalie, j'ai l'honneur de vous faire parvenir ci-joint le rapport du Groupe, soumis en application du paragraphe 7 de la résolution 1474 (2003) du Conseil de sécurité.

Le Président du Groupe d'experts  
(*Signé*) Johan **Peleman**

Le Groupe d'experts sur la Somalie  
(*Signé*) Edward Howard **Johns**  
(*Signé*) Pavanjeet Singh **Sandhu**  
(*Signé*) John **Tambi**

## Rapport du Groupe d'experts sur la Somalie créé par la résolution 1474 (2003) du Conseil de sécurité

### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
Résumé .....	1–9	5
I. Introduction .....	10–32	7
A. Généralités .....	10–14	7
B. Mandat .....	15–16	7
C. Méthodes d'investigation .....	17–23	8
D. Normes de vérification .....	24–26	9
E. Difficultés rencontrées .....	27–32	10
II. Contexte .....	33–45	11
A. Considérations générales et constatations de base .....	33–37	11
B. Le processus de paix en Somalie et la Conférence de Mbagathi .....	38–41	12
C. Pertinence du processus de paix en ce qui concerne l'embargo sur les armes .....	42–45	13
III. Coopération avec les États de première ligne et les États voisins .....	46–57	13
IV. Coopération avec des organisations internationales, régionales et sous-régionales .....	58–68	16
A. L'Union africaine .....	59–63	16
B. Ligue des États arabes .....	64–66	17
C. Acteurs autres que des États .....	67–68	17
V. Violations de l'embargo sur les armes .....	69–140	18
A. Nature particulière des demandes .....	69–78	18
B. Le marché national des armes .....	79–97	20
C. Commerce et transports .....	98–123	24
D. Insécurité régionale : transport et transit d'armes en Somalie .....	124–137	30
E. Traçage des armes, munitions et explosifs .....	138–140	35
VI. Financement du trafic d'armes .....	141–172	35
A. Pêche, piraterie et « protection » .....	141–148	35
B. Contrôle des ports et des aéroports .....	149–155	37
C. Flux monétaires non réglementés .....	156–169	38
D. Faux papiers et faux billets .....	170–172	41
VII. Recommandations .....	173–192	41

A.	Poursuite du contrôle .....	174–175	42
B.	Amélioration de la coopération .....	176–181	42
C.	Mesures propres à faire cesser les livraisons d’armes .....	182–186	44
D.	Transports .....	187–189	44
E.	Autres recommandations .....	190–192	45
<b>Annexes</b>			
I.	État de dépense communiqué par le Gouvernement national de transition de la Somalie .....		46
II.	Prix de certaines armes légères, octobre 2003 .....		49
III.	Création proposée d’une Autorité maritime intérimaire pour la Somalie .....		50
IV.	Autorité intérimaire de l’aviation civile en Somalie .....		51

## Résumé

1. Malgré la déclaration de cessez-le-feu d'octobre 2002 et le processus de réconciliation en cours, la Somalie est en proie à des violations de l'embargo sur les armes établi par la résolution 733 (1992) du Conseil de sécurité. Le rapport qui suit, basé sur une surveillance attentive au cours des six derniers mois, dépeint une situation inquiétante : un courant continu de petites quantités d'armes et de munitions arrive dans le pays, alimentant les marchés locaux, où des armes peuvent être achetées et vendues ouvertement, et les entrepôts des chefs de faction. On constate ces six derniers mois une diminution, par rapport aux années précédentes, des grosses violations de l'embargo par des grands navires ou des avions cargos lourds. Mais le petit courant incessant d'armes et de munitions représente en six mois des centaines de tonnes d'articles parvenant dans le pays en violation de l'embargo.

2. Le problème des courants d'armes à destination de la Somalie et transitant par ce pays est un problème dont les conséquences retentissent sur la sécurité et la stabilité de la région au sens large. Le Groupe a constaté qu'il y avait des liens entre les violations de l'embargo sur les armes et les courants illicites d'armes à destination des pays voisins, la piraterie dans les eaux somaliennes et les eaux internationales, et les activités de groupes armés et d'extrémistes au-delà des frontières somaliennes.

3. Les envois d'armes à destination de la Somalie proviennent généralement de Djibouti, des Émirats arabes unis, d'Érythrée, d'Éthiopie et du Yémen ou transitent par ces pays, d'où il est simple d'acheminer des armes en Somalie. Les principaux points d'entrée sont les ports qui desservent Puntland (Bosaso), Mogadishu (Marha et El Ma'an) et Kismayo, ainsi que les terrains d'aviation situés aux alentours de Mogadishu. La méthode habituelle, pour tourner les sanctions, consiste à acheminer les armes par un petit bateau de pêche, ou cachées dans la soute d'un avion. La marchandise est ensuite distribuée dans l'ensemble du pays en passant par une longue chaîne d'intermédiaires.

4. Une bonne partie de ce trafic est assurée par des dhows (voiliers traditionnels), du Yémen à la côte nord-est de la Somalie. La plupart des envois, en majorité vers le principal port de la région, Bosaso, ne sont ni remarqués ni signalés. Le gros est destiné à Mogadishu, plaque tournante du commerce somalien des armes. En moyenne, il arrive du Yémen en Somalie des dhows chargés d'armes et de munitions deux à trois fois par semaine.

5. Quelque 1 250 vols arrivent chaque mois en Somalie, en provenance pour la majorité d'entre eux des pays voisins et d'autres États de la région. Il est rare que leur chargement soit inspecté. Il n'y a guère de réglementation de l'espace aérien somalien, et les opérations aériennes à destination et en provenance de la Somalie arrivent facilement à passer inaperçues lorsqu'elles violent les sanctions. De même, la frontière entre la Somalie et l'Éthiopie, longue de 1 600 kilomètres, est pour l'essentiel laissée sans surveillance, et la circulation est libre dans les deux sens.

6. Les chefs de factions somaliennes paient leurs armes de diverses manières : par exemple, au moyen d'espèces reçues de leurs protecteurs étrangers, ou tirées des impôts et redevances perçus dans les ports et les aéroports et aux barrages routiers, en khat, ou en faux shillings somaliens imprimés à l'étranger. Le Groupe a enquêté

sur plusieurs tentatives récentes d'imprimer des milliards de shillings somaliens (l'équivalent de millions de dollars des États-Unis) en faux billets.

7. Les violations de l'embargo sur les armes ont permis à des terroristes transnationaux de se procurer non seulement des armes légères, mais même des systèmes portatifs de défense aérienne, des armes légères antichar et des explosifs. Les terroristes responsables en 2002 de la destruction à l'explosif du Paradise Hotel de Mombasa, et de la tentative visant le vol 582 (Mombasa-Tel-Aviv), avaient acheminé leurs missiles au Kenya depuis le Yémen, en passant par la Somalie. Le Groupe a établi qu'il restait relativement facile de se procurer des missiles surface-air et de les importer en Somalie.

8. Des États de première ligne et des acteurs extérieurs régionaux jouent un rôle essentiel dans les affaires somaliennes. Même s'ils ont manifesté plus de respect pour l'embargo sur les armes ces six derniers mois qu'ils ne l'avaient fait les années précédentes, ils sont nombreux à persister dans leurs violations, et rares à s'être activés pour faire cesser les envois commerciaux d'armes en Somalie. Le Groupe a constaté souvent qu'ils ne soutenaient pas ses travaux, mais même lorsqu'ils lui apportaient leur aide, nombre des États de la région n'avaient pas les moyens de surveiller suffisamment les marchandises exportées ou réexpédiées passant par leurs ports, leurs aéroports, leurs points de passage aux frontières terrestres, leurs eaux territoriales et leur espace aérien.

9. Les observateurs sont nombreux à attribuer la diminution des courants d'armes, ces derniers mois, au contrôle actif des violations de l'embargo exercé par le Conseil de sécurité. Au moment où le processus de paix en Somalie entre dans une phase critique, et difficile, l'imposition effective de l'embargo et un contrôle robuste peuvent contribuer à renforcer l'attachement des parties au dialogue, limiter les possibilités d'une reprise du conflit armé et en atténuer les conséquences si elle se produisait.

## **I. Introduction**

### **A. Généralités**

10. En application des paragraphes 3 et 4 de la résolution 1474 (2001) du Conseil de sécurité en date du 8 avril 2003 concernant la Somalie, le Secrétaire général a nommé un Groupe d'experts pour une période de six mois, et l'a chargé de réunir des informations indépendantes sur les violations de l'embargo sur les armes imposé à l'encontre de la Somalie, et de recommander des mesures concrètes qu'il serait possible de prendre pour le faire appliquer.

11. Le Groupe, basé à Nairobi, a accompli de nombreux déplacements dans l'ensemble de la région et s'est rendu dans beaucoup d'endroits en Somalie. Il n'a pu se déplacer autant qu'il l'aurait voulu en Somalie du fait de contraintes dues aux restrictions de sécurité.

12. Dans sa résolution 1474 (2003), le Conseil de sécurité a demandé à toutes les parties, somaliennes et régionales, ainsi qu'aux responsables de l'administration et autres parties en dehors de la région de coopérer pleinement avec le Groupe d'experts dans l'exécution de son mandat. Or, le Groupe a constaté que certains États n'ont pas apporté leur pleine coopération à ses investigations.

13. Le Groupe d'experts était composé de Johan Peleman (Belgique), Président du Groupe et spécialiste des armes, Edward Johns (États-Unis d'Amérique), spécialiste des affaires maritimes, John Tambi (Sierra Leone), spécialiste de l'aviation, et Pavanjeet Sandhu (Inde), enquêteur de police. Le Groupe a pu faire appel à des compétences spécialisées en matière d'armements, de leur financement et de leur transport, ainsi que concernant les affaires de la région.

14. Le Groupe a bénéficié d'un appui très apprécié de nombreux départements du Secrétariat et organismes des Nations Unies, tant à New York que sur place dans la région.

### **B. Mandat**

15. Le 23 janvier 1992, le Conseil de sécurité a adopté sa résolution 733 (1992) imposant un embargo sur les armes à l'encontre de la Somalie. Il a précisé l'obligation assumée par les États Membres de mettre en oeuvre l'embargo par les dispositions énoncées aux paragraphes 1 et 2 de sa résolution 1425 (2002), qui interdisent :

- Le financement de toutes les acquisitions et livraisons d'armes et d'équipements militaires;
- La fourniture directe ou indirecte à la Somalie de conseils techniques, d'aide financière et autres, et de formation liée à des activités militaires.

16. Au paragraphe 3 de la résolution 1474 (2003), le Conseil de sécurité a défini ainsi le mandat du Groupe d'experts :

a) Enquêter sur les violations de l'embargo sur les armes, y compris les voies d'accès terrestres, aériennes et maritimes à la Somalie, en particulier en explorant toutes les sources susceptibles de fournir des informations sur ces violations;

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

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

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

e) Faire porter ses efforts sur les violations de l'embargo sur les armes actuellement commises, y compris les transferts de munitions, d'armes à usage unique et d'armes légères;

f) S'efforcer d'identifier ceux qui continuent à violer l'embargo sur les armes en Somalie et en dehors de la Somalie ainsi que ceux qui les soutiennent directement, et de soumettre au Comité un projet de liste en vue d'éventuelles mesures à venir;

g) Explorer la possibilité de mettre en place, en coopération étroite avec les organisations régionales et internationales, y compris l'Union africaine, un mécanisme de surveillance du respect de l'embargo sur les armes avec l'aide de partenaires en Somalie et en dehors de la Somalie;

h) Affiner les recommandations formulées dans le rapport du Groupe d'experts (S/2003/223).

### C. Méthodes d'investigation

17. Conformément à son mandat, le Groupe a fait porter ses efforts uniquement sur les violations récentes ou actuelles de l'embargo sur les armes. Dans certains cas, il a dû pourtant revenir sur des points plus anciens, pour mieux comprendre la situation actuelle, les parties en présence ou les acteurs.

18. **Questionnaires.** Le Groupe a demandé des renseignements précis à différents États Membres. Il leur a adressé une lettre par l'intermédiaire de leur mission permanente à New York, demandant par exemple des statistiques à jour sur les mouvements d'avions ou de navires à destination ou en provenance de la Somalie, ou des informations concernant les déplacements de telle ou telle personne, les dossiers de sociétés, des détails bancaires ou autres informations susceptibles de corroborer ou d'infirmer des renseignements reçus par le Groupe.

19. Le Groupe a également envoyé un questionnaire à des compagnies de transport et à des compagnies aériennes, demandant des renseignements susceptibles de l'intéresser dans son travail : renseignements sur les propriétaires des avions et des navires, fréquence, nature et type des opérations, montant des redevances d'atterrissage et d'accostage, entités à laquelle elles ont été versées.

20. **Entretiens.** Dans chacun des pays où il s'est rendu, le Groupe a interrogé des responsables gouvernementaux et, au besoin, des membres des missions diplomatiques, des membres éminents d'organisations de la société civile, des

responsables d'organismes d'aide, des cadres de sociétés privées, des hommes d'affaires et des journalistes. Il s'est mis en rapport également avec plusieurs personnes importantes dont le nom avait suscité l'intérêt et la controverse, et tenté de trouver et d'identifier des Somaliens qui, selon des allégations, participeraient aux violations de l'embargo. Les investigations du Groupe portant sur des sujets sensibles, plusieurs personnes ne lui ont parlé qu'en confidence. Il y a donc eu de nombreux entretiens qui ne figurent pas dans l'énumération. Le Groupe a mené en tout plus de 1 000 entretiens.

21. **Missions dans les pays.** Le Groupe, basé à Nairobi, s'est rendu en Allemagne, au Bahreïn, en Belgique, à Djibouti, en Égypte, aux Émirats arabes unis, en Érythrée, aux États-Unis d'Amérique, en Éthiopie, en France, en Inde, en Indonésie, en Malaisie, au Qatar, au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en Slovaquie, en Somalie, au Soudan, en Ukraine et au Yémen. Les membres du Groupe se sont rendus à plusieurs reprises dans ces pays, soit ensemble, soit séparément. Faute de temps, ils se sont mis en rapport avec des personnes ou des autorités d'autres pays par télécopie ou par téléphone.

22. **Missions sur le terrain.** Dans les limites du temps dont il disposait, le Groupe ou certains de ses membres se sont rendus dans les zones frontalières du Kenya, de l'Éthiopie et de la Somalie. Au Yémen, il s'est rendu dans les villes de Sana'a et d'Aden et dans le port de Mukalla. Au Kenya, il est allé à Lamu et à Mombassa. En Somalie, il s'est rendu à Berbera, Bosaso, Hargeisa et Mogadishu. Des membres du Groupe ont souvent été invités par des Somalis à enquêter sur des questions importantes à Mogadishu, mais les restrictions de sécurité des Nations Unies l'ont souvent empêché d'effectuer ces déplacements prévus. En Éthiopie, il y a eu une visite à Gode, et à la frontière somalienne à Ferfer.

23. **Dossiers de police et de justice.** Le Groupe a pu consulter des dossiers de police et de justice et des dossiers bancaires pour certaines affaires, faisant l'objet d'une enquête ou d'un procès, liées au trafic d'armes et de munitions dans la sous-région de la corne de l'Afrique.

#### **D. Normes de vérification**

24. Le Groupe d'experts a convenu dès le début de ses travaux de s'imposer au cours de ses investigations des normes rigoureuses en matière de preuve. Au minimum, deux sources d'information crédibles et indépendantes sont nécessaires pour étayer toute constatation. Le Groupe d'experts a également essayé, chaque fois qu'il le pouvait, de retrouver les personnes ou sociétés concernées et de leur faire part des allégations de manière à leur donner la possibilité d'exercer un droit de réponse. Dans la plupart des cas, il a réussi à identifier, localiser et interroger les personnes mises en cause.

25. Au cours des investigations, le Groupe d'experts a, chaque fois qu'il le pouvait, échangé des informations et coopéré avec les États concernés pour que ces derniers mènent une enquête plus approfondie. Si un grand nombre de pays ont communiqué des renseignements utiles, aucun d'entre eux ne l'a fait spontanément sans en avoir été expressément prié par le Groupe d'experts.

26. Outre les vérifications détaillées auxquelles il a lui-même procédé, le Groupe d'experts a obtenu des informations corroborantes d'organismes internationaux

chargés de l'application des lois et des forces nationales de répression des pays membres de l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD). Il a également fait appel au besoin à l'aide de spécialistes d'Interpol. Tout au long des investigations, il ne s'est pas uniquement fié aux témoignages oraux et a toujours insisté sur des documents corroborants et des preuves indirectes. Les informations qui ne pouvaient être établies n'étaient pas reprises dans le rapport.

## **E. Difficultés rencontrées**

### **Évaluation des informations**

27. La gestion des informations était l'une des difficultés rencontrées par le Groupe d'experts. La politique de clan en Somalie, qui est de nature conflictuelle, transparait dans les médias; les nouvelles sont diffusées sur les centaines de sites Web existants. Les médias somaliens étaient l'une des nombreuses sources d'information dont disposait le Groupe d'experts et si cette source ouverte était très utile au stade préliminaire des investigations, des obstacles tels que les difficultés de traduction et la piètre qualité des informations l'ont rendue assez peu fiable.

28. Dans plusieurs cas, le Groupe d'experts a été induit en erreur par de fausses informations parues dans la presse au sujet de violations de l'embargo sur les armes. Par exemple, la presse nationale a fait état du mouillage dans le port de Kismayo, en juin, d'un bateau transportant de grandes quantités d'armes, et une autre fois des médias ont annoncé le mouillage dans le port de Berbera d'un bateau transportant des armes mais, après enquête approfondie, le Groupe d'experts a conclu que dans les deux cas l'information était fausse.

29. Il est également nécessaire de filtrer les informations provenant de sources individuelles. Très souvent, les informations fournies directement par des Somaliens sur les violations de l'embargo sur les armes se sont révélées fausses.

30. Le Groupe d'experts a trouvé que les informations fausses ou contradictoires parues dans les médias non seulement ont entravé ses travaux mais elles n'ont guère contribué aux progrès des pourparlers de paix de Mbagathi, de fausses informations préoccupantes concernant le réarmement des factions ayant été diffusées parmi les délégués.

### **Sensibilisation accrue à l'embargo sur les armes et effet dissuasif d'un contrôle plus strict**

31. Les informations sur la nature de l'embargo, ce qu'il implique et l'incidence qu'il aura sur la société ne sont pas largement diffusées. Bien que le grand public somalien n'ait peut-être pas eu connaissance du rapport précédent du Groupe d'experts (S/2003/223), ce dernier a trouvé que le rapport a eu une incidence considérable sur les principaux acteurs impliqués dans le trafic d'armes en Somalie. Le Groupe d'experts a ultérieurement été en butte, à maintes reprises, à l'hostilité des chefs de guerre, des hommes d'affaires impliqués dans le trafic d'armes ou de leurs parrains et fournisseurs régionaux qui avaient connaissance du rapport précédent mais en avaient rejeté les conclusions.

32. Par ses travaux, le Groupe d'experts a eu un effet dissuasif notable sur les principaux contrevenants à l'embargo sur les armes. Sa présence a eu un effet

déterminant dans la mesure où il était devenu plus difficile d'acquérir des armes, des munitions ou du matériel apparenté.

## II. Contexte

### A. Considérations générales et constatations de base

33. Le présent rapport témoigne d'un effort de contrôle très rigoureux de la part du Groupe d'experts. Malgré les nombreuses rumeurs, le Groupe d'experts n'a constaté aucune violation grave de l'embargo sur les armes depuis les six derniers mois, du moins pas sous la forme d'expéditions typiques par de gros bateaux ou de gros avions-cargos. Néanmoins, l'enquête a révélé un phénomène qui ne laisse pas d'être préoccupant, à savoir le flux continu de petites quantités d'armes et de munitions qui alimentent les marchés libres de l'armement locaux et les entrepôts des chefs de faction en Somalie, malgré le processus de réconciliation en cours et l'instauration du cessez-le-feu.

34. Les principales victimes de l'interminable conflit somalien et de l'absence d'un gouvernement fonctionnel dans ce pays sont naturellement les Somaliens. Mais la crise somalienne est également un problème régional dont les causes et les conséquences vont au-delà des frontières : la recherche d'une solution politique est devenue source de friction entre les gouvernements de la région; le conflit et l'insécurité ont totalement perturbé les flux commerciaux normaux dans l'ensemble de la région et représentent un danger pour le trafic maritime international; des déplacements massifs de population ont donné naissance à des populations semi-permanentes de réfugiés somaliens dans les pays voisins; les armes et les munitions qui alimentent le conflit somalien franchissent les frontières; et le fait que le territoire somalien soit livré à l'anarchie et soit pour l'essentiel sans véritable gouvernement a accru la vulnérabilité de l'ensemble de la région aux criminels et aux extrémistes.

35. En marge de la communauté internationale, le peuple somalien a été laissé à la merci de « gouvernements » qui règlent leurs factures avec de la fausse monnaie; de chefs de faction qui exigent un tribut pour l'utilisation de biens publics tels que les ports, les aéroports et même des tronçons de route; de commandants qui récompensent leurs troupes avec des munitions et du khat; de trafiquants de personnes qui font entrer illégalement des migrants économiques au Yémen sur des rafiots ou en Europe par avion; et d'intérêts étrangers qui distribuent armes et argent ou qui confèrent une légitimité politique à leurs sbires du moment.

36. Le trafic des armes est un ingrédient essentiel dans ce mélange explosif; il entretient l'insécurité et alimente le conflit. Il pose également un problème transnational qui a des conséquences pour la sécurité et la stabilité de l'ensemble de la région. Le Groupe d'experts a trouvé des preuves permettant d'établir un lien entre, d'une part, les flux illicites d'armes à destination de la Somalie et les flux d'armes acheminés à travers ce pays et, d'autre part, la prolifération d'armes légères dans l'ensemble de la région, la piraterie dans les eaux internationales et les activités de groupes et d'extrémistes armés au-delà des frontières somaliennes.

37. Bien que les États de la région aient cessé de violer l'embargo sur les armes à l'échelle à laquelle ils le faisaient au cours des années précédentes, la violation de

l'embargo à petite échelle se poursuit, et rares sont ceux de ces pays qui ont vraiment pris des dispositions pour mettre un terme au commerce des armes à destination de la Somalie. Les mesures visant à assurer le respect de l'embargo peuvent contribuer à rendre le fonctionnement des milices extrêmement coûteux, ce qui pousserait les chefs de faction à retourner à la table de négociation et réduirait les conséquences des conflits lorsque ceux-ci éclatent. L'embargo représente avant tout une forme de protection pour le peuple somalien; mais jusqu'à ce que la paix et un gouvernement responsable soient rétablis, il sert également de première ligne de défense pour la sauvegarde de la paix et de la sécurité de l'ensemble de la région.

## **B. Le processus de paix en Somalie et la Conférence de Mbagathi**

38. La Conférence de réconciliation nationale en Somalie, qui a été convoquée en octobre 2002 sous les auspices de l'IGAD à Eldoret (Kenya), constitue la tentative la plus récente pour rétablir la paix et un gouvernement en Somalie. En janvier 2003, elle a été transférée à Mbagathi, dans la banlieue de Nairobi. Les pourparlers de paix en étaient à leur septième mois lorsque le Groupe d'experts est devenu opérationnel. Il y avait de toute évidence une corrélation entre les travaux du Groupe d'experts et les événements qui se déroulaient à la Conférence. La plupart des chefs de faction étaient présents à Nairobi pour participer à la Conférence, ensemble avec des membres de la société civile somalienne et des représentants diplomatiques des gouvernements concernés, ce qui a grandement facilité l'accès à des acteurs clefs sur la scène somalienne.

39. La présence du Groupe d'experts à Nairobi a également constitué un facteur de dissuasion, et a rappelé aux chefs de faction et à leurs parrains qu'on a constamment l'oeil sur eux. Pour renforcer ce message, le Président du Groupe d'experts s'est adressé à la Conférence plénière en juin 2003 et a lancé un avertissement clair aux violateurs potentiels de l'embargo. Il ne fait aucun doute que le niveau des transferts d'armes à destination de la Somalie au cours des trois premiers trimestres de 2003 représente une réduction par rapport aux années précédentes, une tendance que de nombreux observateurs attribuent aux effets conjugués des pourparlers de Mbagathi et de l'existence du Groupe d'experts.

40. Toutefois, ces facteurs sont insuffisants pour supprimer entièrement les flux d'armes vers la Somalie ou le déclenchement localisé des hostilités dans certaines parties du pays. La Déclaration sur la cessation des hostilités et les structures et principes du processus de réconciliation nationale en Somalie (Déclaration d'Eldoret), signée par les chefs de faction le 27 octobre 2002, a été si souvent violée (avec impunité) qu'elle reste essentiellement lettre morte et qu'un courant régulier de « microviolations » à petite échelle de l'embargo continue d'assurer l'approvisionnement des milices somaliennes en armes et munitions. Le Groupe d'experts est d'avis que si les dirigeants somaliens ne respectent pas les obligations qui leur incombent en vertu de la Déclaration, c'est notamment parce que la communauté internationale n'a pas puni les auteurs de violation du cessez-le-feu d'octobre 2002.

41. Dès octobre 2003, le retrait de plusieurs des principaux acteurs somaliens de la Conférence ainsi que celui de l'un des trois « États de première ligne » de l'IGAD chargés de gérer les pourparlers ont mis à mal le processus de paix, et font craindre le retour de la tension et de la violence dans certaines parties de la Somalie.

Parallèlement, le Groupe d'experts a commencé à recevoir de plus en plus souvent des rapports faisant état de préparatifs effectués par les factions pour acquérir des armes et des munitions dans un avenir proche. À la fin d'octobre 2003, une conférence au sommet des États membres de l'IGAD, réunie à Kampala (Ouganda) a été saisie de la question.

### **C. Pertinence du processus de paix en ce qui concerne l'embargo sur les armes**

42. Les résultats enregistrés au stade actuel du processus de paix présentent un intérêt direct pour l'avenir de l'embargo sur les armes. Le succès de la Conférence de Mbagathi, qui débouchera sur la formation d'un gouvernement intérimaire stable et fonctionnel en Somalie, exigerait probablement une poursuite de l'application de l'embargo, avec des dérogations sélectives pour permettre au gouvernement intérimaire de renforcer son autorité (par exemple pour équiper les forces de police et les forces militaires nationales) tout en empêchant les groupes d'opposition d'acquérir des armes.

43. Un résultat ambigu, tel que la désignation d'un gouvernement intérimaire non fonctionnel incapable d'imposer son autorité, risque de créer des tensions entre le nouveau gouvernement et les autres autorités de facto en Somalie. Dans ce cas, les mesures visant à assurer le contrôle et le respect de l'application de l'embargo pourraient contribuer à réduire les conséquences de la violence entre les groupes rivaux.

44. Au cas où le processus serait temporairement interrompu pour rétablir le consensus entre les États membres de l'IGAD ou pour rechercher une participation plus élargie, un contrôle et une application stricts de l'embargo empêcheraient les parties de reconstituer leurs arsenaux militaires au cours de cette période et réduiraient ainsi les risques de violation grave du cessez-le-feu.

45. L'échec total de la Conférence sans perspective de reprise immédiate imposerait la poursuite du contrôle et de l'application de l'embargo afin de réduire l'ampleur de la reprise du conflit armé et les conséquences humanitaires éventuelles.

## **III. Coopération avec les États de première ligne et les États voisins**

46. Les États de première ligne et les protagonistes régionaux sont des acteurs externes essentiels dans les affaires somaliennes. Des intérêts régionaux divergents dans les affaires politiques somaliennes ont très souvent constitué un obstacle à la réconciliation nationale.

47. Le précédent rapport du Groupe d'experts sur la Somalie (S/2003/223) présente de manière détaillée les violations passées de l'embargo. Selon les tendances qui ont été constatées, des armes avaient été fournies aux différentes factions belligérantes :

a) Directement par les forces armées d'États de première ligne ou d'États voisins;

b) Indirectement avec l'aide de responsables d'États de première ligne ou d'États voisins;

c) Par l'établissement de documents, tels que des certificats d'utilisateur final officiels ou de faux certificats;

d) Par l'accès qui leur était donné à des pistes d'atterrissage et/ou des ports.

48. Le Groupe d'experts a donc décidé d'organiser régulièrement des réunions avec les autorités dans les capitales des pays membres de l'IGAD et au Yémen. Les experts se sont rendus régulièrement dans les pays de la région au cours de leurs investigations. Les preuves réunies ont été communiquées aux autorités des pays hôtes aux fins de vérification et pour promouvoir la coopération avec les États membres de l'IGAD sur la base de la transparence.

49. Plusieurs pays de la sous-région ont promptement répondu aux demandes d'informations que leur a adressées le Groupe d'experts au sujet du mouvement des aéronefs. Djibouti, l'Égypte, les Émirats arabes unis, la Jamahiriya arabe libyenne, le Kenya, le Soudan et le Yémen ont répondu sans retard au questionnaire du Groupe d'experts. Les autorités portuaires des ports de Mombasa et de Doubaï ont fait preuve d'une très grande disponibilité et ont fourni des informations telles que des listes détaillées des bateaux et de leurs propriétaires et des sociétés de services, dans les jours qui ont suivi la formulation de la demande par le Groupe d'experts.

50. Malheureusement, une telle coopération était l'exception plutôt que la règle. Le Groupe d'experts a trouvé que malgré les nombreuses promesses d'appui pour ses activités, il lui était difficile d'obtenir des informations précises. Aucune réponse n'a souvent pas été apportée à des demandes continues et répétées d'informations officielles, même pour des renseignements de base tels que les listes de bateaux et aéronefs à destination ou en provenance de la Somalie. Seul un démenti catégorique sans autre explication a souvent été opposé à des demandes spécifiques du Groupe d'experts. Par exemple, les autorités portuaires d'Asmara n'ont pas donné d'information même après des demandes répétées et plusieurs visites. De même, bien que l'Éthiopie et l'Érythrée aient réitéré leur promesse de coopération, les gouvernements de ces deux pays n'ont pas répondu à des demandes précises d'informations.

51. Dans certains cas, le Groupe d'experts a trouvé que l'absence de coopération était directement liée à la capacité insuffisante des pays concernés de surveiller leurs frontières. De nombreux États manquent en effet des moyens pour contrôler efficacement les exportations et les marchandises qui transitent par leurs ports, aéroports, points de passage des frontières terrestres, eaux territoriales et espace aérien.

52. Dans d'autres cas, le manque de coopération pourrait tenir au caractère sensible des informations demandées, notamment celles concernant les mouvements de troupes, le matériel militaire, les aéronefs ou les navires.

53. Des données de base telles que les listes de bateaux ou d'aéronefs sont importantes car elles permettent au Groupe d'experts de surveiller le trafic aérien et maritime à destination ou en provenance de la Somalie, tout en facilitant la vérification des informations anecdotiques et le temps consacré à cette vérification. La surveillance de l'embargo par le Groupe d'experts dépend de la pleine

coopération des États membres. Le Groupe d'experts déplore qu'il faille sans cesse rappeler à certains États membres de fournir même des informations de base.

54. Tous les États de la corne de l'Afrique reconnaissent que la prolifération des armes légères compromet la sécurité et la stabilité régionales. Les importations d'armes de Somalie ne font pas qu'alimenter le conflit somalien, elles constituent aussi une menace pour les autres États de la corne de l'Afrique. Les armes légères et les munitions qui pénètrent dans la région des Grands Lacs et dans la corne de l'Afrique transitent par la Somalie et sont acheminées via le Kenya et le sud de l'Éthiopie vers d'autres États de la région – Ouganda, République-Unie de Tanzanie, et au-delà. Nombre de ces armes et munitions sont utilisées à des fins criminelles dans l'ensemble de la région.

55. La facilité avec laquelle il est possible de se procurer des armes et des munitions dans la région et le fait qu'aucun État ne peut résoudre le problème à lui seul a amené à la création d'un mécanisme sous-régional qui permette d'agir collectivement. C'est ainsi que la Déclaration de Nairobi sur le problème de la prolifération des armes légères illicites dans la région des Grands Lacs et de la corne de l'Afrique a été signée le 15 mars 2000 par 10 pays. La Déclaration de Nairobi et le Plan d'action coordonné élaboré pour y donner suite ont mis en place un secrétariat régional – le secrétariat de Nairobi – pour coordonner l'application de la Déclaration entre les États signataires.

56. Il est indispensable que la Somalie, de même que les États voisins et les États de la ligne de front, appliquent les mesures prévues par le Plan d'action adopté pour donner suite à la Déclaration. Cette dernière est de plus en plus mise en application dans la région. Des États comme le Kenya, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie et le Rwanda ont déjà fait le nécessaire pour créer des centres de coordination nationaux et élaborer des plans d'action nationaux en vue de s'attaquer au problème des armes légères. Toutefois, d'autres signataires d'une importance aussi cruciale que l'Érythrée et l'Éthiopie n'ont encore pris aucune des mesures demandées dans le Plan d'action coordonné. Djibouti a récemment créé un centre de coordination, dont l'organisation est encore en cours. Aucune des autres mesures prévues dans la Déclaration n'ont encore été prises.

57. Les États signataires de la Déclaration de Nairobi ont décidé que l'état d'avancement de l'application de la Déclaration ferait l'objet d'un examen ministériel tous les six mois. La première Conférence d'examen ministériel s'est tenue les 7 et 8 août 2002 à Nairobi; les ministres présents ont instamment demandé aux États Membres qui ne l'avaient pas encore fait d'appliquer la Déclaration. La prochaine conférence d'examen ministériel aura lieu en mars 2004 à Nairobi. L'inscription à son ordre du jour de la question de l'embargo sur les armes imposé à la Somalie contribuera beaucoup à le faire appliquer et à vérifier qu'il est bien respecté. Le Groupe d'experts est d'avis que le Conseil de sécurité devrait inviter les États parties à la Déclaration qui ne l'ont pas encore mise en oeuvre de le faire sans tarder.

## **IV. Coopération avec des organisations internationales, régionales et sous-régionales**

58. Les organisations internationales, régionales et sous-régionales peuvent contribuer pour beaucoup à faire respecter l'embargo sur les armes, en particulier en vérifiant qu'il est bien appliqué.

### **A. L'Union africaine**

#### **Observateurs militaires/maintien de la paix**

59. L'Union africaine avait commencé à prévoir le déploiement éventuel d'une force internationale chargée de s'acquitter de la difficile tâche de désarmer tous les groupes armés somaliens et toutes les factions armées somaliennes. Dans un premier temps, l'Union africaine a recommandé d'envoyer une mission d'observation, qui aurait été un élément de cette force internationale. La Mission de l'Union africaine en Somalie mettrait en place un mécanisme chargé de surveiller le respect de l'armistice conclu le 27 octobre 2002. Elle pourrait comprendre jusqu'à 75 membres, observateurs militaires non armés et civils.

60. Le déploiement de la Mission de l'Union africaine dépend de facteurs extérieurs tels que l'appui que pourrait fournir la communauté internationale (financement, matériel et personnel) et l'évolution du processus de paix. Au vu des conditions politiques et militaires qui règnent en Somalie, une mission de reconnaissance de l'Union africaine, qui s'est rendue sur place en juillet 2003, a conclu qu'il y avait encore beaucoup à faire avant que des observateurs militaires puissent être déployés dans le pays.

#### **Coopération avec le Groupe d'experts**

61. L'une des recommandations qu'il était demandé au Groupe d'experts d'affiner était le recours éventuel à la coopération entre des organisations régionales comme l'Union africaine et la Ligue des États arabes et le Groupe d'experts. Les experts ont eu des entretiens très constructifs avec les représentants de ces deux organisations.

62. L'Union africaine attache une grande importance à ce que l'embargo sur les armes soit respecté et elle est prête à mettre en place un mécanisme de coopération avec le Groupe d'experts. Elle apporterait son concours dans tous les domaines contribuant à l'application de l'embargo, notamment la communication rapide des informations relatives à ses violations et les réponses aux demandes d'enquête. Au cas où la Mission de l'Union africaine en Somalie serait créée, le mécanisme de coordination serait renforcé. Le Groupe d'experts a estimé qu'il y avait lieu d'instaurer une concertation régulière avec l'Union africaine.

63. Tant à la Réunion au sommet de Maputo, en juillet 2003, qu'à la quatre-vingt quatorzième session ordinaire de l'Organe central du Mécanisme pour la prévention, la gestion et le règlement des conflits, en août 2003, l'Union africaine a réitéré son appui au travail du Groupe d'experts et réaffirmé sa volonté de continuer à coopérer avec lui.

## **B. Ligue des États arabes**

64. La Ligue des États arabes entend elle aussi que l'embargo sur les armes soit respecté et elle aussi est disposée à mettre en place un mécanisme de coopération avec le Groupe d'experts. Le Groupe d'experts a eu des entretiens avec des représentants de la Ligue au siège de cette dernière, au Caire, à ce sujet.

65. La Ligue des États arabes est disposé à apporter des contributions financières et techniques à l'élaboration d'un programme axé sur le désarmement des milices. Dans le domaine de la surveillance, elle propose de créer un mécanisme international pour surveiller la côte somalienne. Elle recommande en outre que soit créée une unité de formation qui, dans le cadre de l'ONU, aiderait les pays voisins à détecter les violations de l'embargo sur les armes. La Ligue est disposée à fournir un appui technique et logistique aux États voisins et que la mise en oeuvre soit assurée par l'ONU en collaboration avec ces derniers.

66. La Ligue a déclaré que 1 million de dollars seulement sur l'aide qu'elle avait versé au Gouvernement national de transition était assorti de la condition que le gouvernement national de transition fournirait un état des dépenses que cette somme avait servi à financer. Cet état des dépenses fait l'objet de l'annexe I du présent rapport.

## **C. Acteurs autres que des États**

67. Depuis quelques années, l'importance de la société civile est de plus en plus reconnue en Somalie. Au cours des 10 dernières années, des institutions spécialisées des Nations Unies, des organisations non gouvernementales nationales et internationales et des groupes de la société civile se sont employés à fournir une assistance à la population somalienne. Par exemple, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture (UNICEF), la NOVIB et la GTZ exécutent en permanence des projets qui s'attaquent directement ou indirectement aux problèmes liés aux armes en Somalie.

68. De nombreux éléments de la société civile somalienne – chefs traditionnels, organisations qui militent en faveur de la paix, groupes religieux, organisations féminines et mouvements de jeunesse – se sont déclarés en faveur de l'embargo sur les armes et peuvent beaucoup contribuer à le faire respecter. Nombre d'entre eux ont fourni au Groupe d'experts des informations ou des indications, qui l'ont aidé à s'acquitter de son mandat. Le Groupe d'experts leur sait gré de leur appui et il est convaincu qu'avec une éducation civique plus poussée et une plus grande prise de conscience du problème, les acteurs non étatiques, en Somalie, pourraient contribuer encore plus efficacement à l'assainissement de la situation relative aux armes.

## V. Violations de l'embargo sur les armes

### A. Nature particulière des demandes

#### Armes et munitions

69. Importer des armes et des munitions en Somalie est tout ce qu'il y a de plus simple. Les principaux points d'entrée pour les armes sont les ports qui desservent le Puntland (Bosaso), Mogadishu (Marha et El Ma'an) et Kismayo ainsi que les pistes d'atterrissage autour de Mogadishu-Baledogle, K-50, Mogadishu-Nord (Isaley) et Daynile. Les longues frontières en grande partie non surveillées entre la Somalie et les pays qui en sont limitrophes offrent aussi de multiples possibilités de passer des armes en contrebande, mais aucun cas de trafic d'armes important à travers les frontières terrestres de la Somalie n'a été signalé au Groupe d'experts ces derniers mois.

70. Les aéroports et les pistes d'atterrissage dans l'ensemble de la Somalie sont souvent utilisés pour les transports d'armes à l'intérieur des frontières. En cas d'explosion de violence dans une partie de la Somalie, des armes y sont souvent envoyées d'autres régions pour répondre à la demande locale. Par exemple, en octobre 2003, le Groupe d'experts a été informé que deux petits avions avaient transporté des armes de Gaalkacyo à Jowhar, où la milice avait commencé à renforcer son appareil militaire.

71. Le type d'armes utilisées en Somalie dépend en partie des opérations montées par les milices et en partie du peu de ressources dont disposent les groupes armés. Les épisodes les plus violents sont du type bagarres entre gangs, qui ne durent que quelques heures. La réticence générale à subir des pertes et le coût des munitions limitent le risque d'escalade. À Mogadishu, où il y a plus de violence que n'importe où ailleurs dans le pays, l'ampleur de la violence est déterminée par les intérêts politiques et financiers de moins d'une douzaine de chefs de factions et de leurs alliés, dont la plupart ne peuvent réunir que quelques centaines de miliciens et une douzaine de véhicules « techniques » équipés d'armes automatiques à la fois. Comme ni un seul chef de guerre ni une seule coalition n'a les moyens ou n'a de raison de lancer une attaque décisive contre les autres, il règne dans la ville un perpétuel état de tension. Toutefois, lorsqu'une confrontation sérieuse est prévue, de plus grandes quantités d'armes et, surtout, de munitions, arrivent sur le marché de Mogadishu.

72. La guerre sans méthode que mènent les milices de Somalie ne nécessite guère plus que des fusils d'assaut bon marché, des pistolets, des grenades à main, des roquettes, des mortiers, des mitrailleuses lourdes et moyennes et des canons antiaériens utilisés pour des attaques au sol<sup>1</sup>. Étant donné que ces armes sont déjà disponibles en grande quantité partout dans le pays, la plupart des groupes armés doivent surtout pouvoir se procurer régulièrement des munitions. Les chefs de guerre et les hommes d'affaires tirent des revenus considérables des taxes qu'ils prélèvent aux barrages routiers ou sur les pistes d'atterrissage et dans les ports, mais aucun d'eux ne semble avoir l'intention d'investir des sommes importantes dans des systèmes d'armes modernes ou perfectionnés. La plupart des armes sont donc des

---

<sup>1</sup> Plusieurs factions disposent aussi d'artillerie de campagne, de lance-roquettes multiples et de véhicules de combat blindés, mais elles s'en servent rarement.

articles d'occasion, bon marché, fabriqués dans l'ancienne Union soviétique ou ses anciens satellites.

73. Étant donné que le commerce des armes se limite généralement à de petites quantités d'armes légères et de leurs munitions, la méthode la plus utilisée pour contourner l'embargo est de transporter les armes dans de petits bateaux de pêche ou dissimulées dans la soute d'un aéronef. Toutefois, vu la nature particulière du conflit en Somalie, ce trafic de fourmis est l'un des principaux éléments qui contribuent à perpétuer la criminalité et la violence.

#### **Uniformes et autre matériel non létal**

74. Le Groupe d'experts ne partage pas l'opinion des gouvernements et des sociétés privées qui soutiennent que les livraisons à la Somalie d'uniformes ou de matériel destiné à la police ne constituent pas des violations de l'embargo sur les armes. En fait, au paragraphe 4 de la résolution 1356 (2001) du Conseil de sécurité, il est prévu que le Comité créé en application de la résolution 751 (1992) du Conseil doit examiner les demandes d'exemption que lui soumettent les États Membres concernant la fourniture de ce genre de matériel. Dans le contexte somalien, les uniformes et le matériel non létal contribuent de façon importante à l'efficacité générale des unités de combat. Le Conseil de sécurité doit toujours autoriser les autorités somaliennes, quelles qu'elles soient, à importer du matériel militaire, létal ou non; les envois d'uniformes sans autorisation sont donc des violations de l'embargo. En outre, le commerce des uniformes et du matériel destiné à la police est souvent un moyen idéal de livrer des armes. En effet, le marché est contrôlé par les mêmes producteurs, courtiers, titulaires de licence et représentants de société qui font le commerce des armes. Les commissionnaires de transport maritime et aérien qui acceptent de transporter des articles militaires comme les uniformes ne verront généralement pas d'objection à transporter des armes.

75. Par exemple, le Directeur général de la société SomCan, engagée par les autorités du Puntland pour vendre des permis de pêche et des services de protection aux sociétés de pêche, a reconnu dans une entrevue avec le Groupe d'experts qu'une société de pêche thaïlandaise, la Sirchai, avait fourni des uniformes militaires aux autorités du Puntland au début de 2003, à titre d'acompte en nature en échange d'un permis de pêche et de leur protection. L'équipage des navires de la SomCan est constitué de Marines du Puntland, une unité de 400 combattants équipés d'armes légères et d'armes lourdes.

76. Un autre exemple est celui d'un homme d'affaires de Mogadishu, Abdinur Ahmed Darman, qui a importé des uniformes militaires en Somalie via la zone franche de Doubāi. Darman est connu non pas comme chef de faction, mais comme quelqu'un qui facilite l'obtention de contrats par des sociétés étrangères qui cherchent à avoir accès aux ressources naturelles de la Somalie et qui a aussi été impliqué dans la fabrication de faux shillings somaliens. En juillet 2003, Darman a créé sa propre milice à Mogadishu, où il a organisé un grand rassemblement au cours duquel il s'est autoproclamé Président de la Somalie. La chaîne de télévision Al Jazeera a rendu compte du rassemblement et les images qu'elle a tournées ont été depuis utilisées à l'appui de la prétention de Darman d'occuper la plus haute charge de la Somalie. Pour parfaire le tout, Darman a ouvert une boîte à lettres électronique qui a pour adresse : <somalipresidency@yahoo.com>.

77. Les uniformes dont Darman avait besoin pour son coup monté ont été commandés à un fournisseur local à Doubaï<sup>2</sup> par le propriétaire d'une société privée qui soutient les aspirations politiques de Darman. Le fournisseur de Doubaï a commandé les uniformes au Pakistan, puis ils ont été réexportés en passant par la zone franche de Doubaï. La compagnie aérienne somalienne Juba Airlines a été chargée de les transporter à Mogadishu. Le Directeur de Juba Airlines a montré au Groupe d'experts un exemplaire du manifeste de fret pour cette expédition. Il y était indiqué que l'expédition avait eu lieu en juin 2003 et qu'elle était classée simplement sous « marchandises diverses ». Le fournisseur de Doubaï a reconnu, lors d'un entretien ultérieur avec le Groupe d'experts, qu'il ne savait absolument pas qui serait l'utilisateur final des uniformes. Les cargaisons en transit n'étant ni ouvertes ni inspectées, l'expéditeur ne pouvait pas savoir ce que contenaient les colis – vêtements, « marchandises diverses » ou autres fournitures – destinés à la milice de Darman à Mogadishu.

78. Plus tard, s'étant rendu en Malaisie en juin et juillet 2003, Abdinur Darman a de nouveau négocié un contrat d'achat d'uniformes avec un homme d'affaires malaisien. Selon l'assistant de Darman, les uniformes sont restés stockés en Malaisie et devraient être expédiés en Somalie une fois terminés les pourparlers de paix en cours au Kenya, le contrôle de l'application de l'embargo devant alors normalement prendre fin.

## **B. Le marché national des armes**

79. La plupart des chefs de faction ne traitent pas directement avec les marchands d'armes internationaux pour leurs transactions commerciales. Ils ont recours à des vendeurs locaux qui leur obtiennent la marchandise par l'intermédiaire d'une longue chaîne de courtiers. La principale source d'armes et de munitions pour ces transactions est le Yémen, d'où des petites quantités d'armes sont généralement transportées par des petits bateaux jusqu'à la côte du nord-est de la Somalie (Puntland). Lorsqu'une cargaison d'armes arrive en Somalie, les courtiers de Mogadishu et d'ailleurs en sont informés et peuvent passer commande. Si l'envoi est trop important ou trop coûteux pour un seul courtier, il se peut qu'il soit partagé entre plusieurs.

### **Le Yémen, supermarché des armes de la Somalie**

80. Au Yémen, on peut se procurer du matériel militaire de toutes sortes en plus ou moins grande quantité. Le Gouvernement est le seul importateur officiel d'armes du pays, mais, selon les experts, les importations sont supérieures aux besoins nationaux et de nombreuses armes et munitions finissent par tomber en la possession de cheiks indépendants ou se retrouvent en vente libre sur les marchés du pays.

81. Les mesures sévères qu'ont prises en commun les autorités yéménites et saoudiennes pour réduire l'offre d'armes et lutter contre leur trafic à travers leur frontière commune se sont faites sentir sur les marchés d'armes yéménites, où l'on a récemment constaté une augmentation de 10 à 15 % du prix des armes. Néanmoins, les bénéfices que font les exportateurs sont toujours énormes. Entre le prix d'achat

<sup>2</sup> Hakeem Garments and Uniforms Trading, Ajman, (Émirats arabes unis).

en gros et le prix de vente au détail, un importateur dit avoir une marge de bénéfice de 200 %. Le Groupe d'experts a joint au présent rapport (annexe II) un tableau des prix les plus récents de certaines armes légères au Yémen et en Somalie.

82. La Somalie est un marché facilement accessible et avantageux. Les marchands d'armes yéménites ont des moyens, sont bien équipés et ont des centaines, sinon des milliers d'embarcations à leur disposition. Les dhows transportent des marchandises entre les deux pays depuis des siècles. Aujourd'hui, les embarcations exportent des armes vers la Somalie et reviennent chargées de biscuits, de ghee (beurre clarifié), de lait concentré et de lait en poudre et d'huile de cuisine. La demande d'armes constante est un stimulant pour ceux qui sont disposés à transporter des marchandises illicites et le trafic de fourmi par petits bateaux qui est décrit dans le présent rapport est une pratique quasi quotidienne. Il est difficile au Groupe d'experts d'évaluer l'ampleur du trafic. Il ressort toutefois des enquêtes qu'il a faites au Yémen que ce sont des tonnes d'armes qui sont expédiées en Somalie, évaluation qui a été confirmée par les marchands d'armes et les courtiers avec lesquels il s'est entretenu.

83. Même si la sécurité dans les ports yéménites – en particulier au terminal à conteneurs d'Aden – s'est nettement améliorée, la longue côte yéménite n'est toujours pratiquement pas surveillée et continue à être utilisée comme lieu de transit pour les armes destinées à la Somalie. Les bateaux, en particulier les dhows traditionnels, peuvent accoster et appareiller sans être remarqués. Les armes, les pièces détachées, l'alcool et le carburant sont les principales marchandises qui sortent clandestinement du Yémen. Le fait que près d'un millier de réfugiés arrivent chaque mois de Somalie au Yémen montre combien il est facile aux bateaux d'accoster sans se faire remarquer.

84. La contrebande de marchandises est souvent organisée avec l'aide de militaires, de cheiks et d'hommes d'affaires yéménites. Il arrive que des hommes d'affaires ou des cheiks se livrent à des exportations sauvages avec l'aide des services de sécurité yéménites. Une famille yéménite au moins, qui a été signalée au Groupe d'experts comme se livrant au trafic d'armes vers la Somalie, aurait des parents – les frères Rushti, Mohamed et Said Abdalla bin Abaad – dans les forces armées yéménites.

85. Les responsables yéménites affirment que les cargaisons sont inspectées avant l'exportation, mais des navires de charge réussissent encore à quitter les côtes yéménites avec des armes dissimulées dans leurs cargaisons. Elles sont parfois transbordées sur des bateaux plus petits à proximité de la côte et ces bateaux les transportent jusqu'en Somalie. Avec des appareils fonctionnant sur ondes courtes ou à très hautes fréquences et des téléphones GSM, le débarquement peut être facilement coordonné avec les destinataires, qui attendent le long de la côte somalienne. Les autorités locales aux deux extrémités de ce trafic soit sont incapables d'y mettre fin, soit ne sont pas désireuses de le faire.

86. Le Gouvernement des États-Unis fournit une assistance technique aux gardes-côtes yéménites pour les aider à remédier à cette situation. Le Groupe d'experts est toutefois d'avis que, pour être efficaces, les gardes-côtes yéménites auront besoin d'une formation plus poussée et d'une aide matérielle supplémentaire.

87. En outre, une force d'intervention maritime internationale (actuellement sous commandement français) croisent dans le sud de la mer Rouge, le golfe d'Aden et

l'ouest de l'océan Indien jusqu'à Dar es-Salaam. Elle est chargée d'assurer la sécurité maritime dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, mais comme elle n'est pas mandatée pour combattre le trafic d'armes, sa présence n'a eu que des effets limités sur les transports d'armes vers la Somalie.

#### **La filière du nord-est de la Somalie**

88. La grande majorité des exportations d'armes du Yémen sont destinées à la côte nord-est de la Somalie, entre Las Qorey et Ras 'Asayr (cap Guardafui) à la pointe de la corne. Ces rivages reculés contiennent de nombreux points de débarquement sauvages qui se prêtent parfaitement aux mouvements de produits de contrebande, d'armes, d'individus fuyant la justice et de migrants « en transit » qui, pour des raisons économiques, cherchent à gagner le Moyen-Orient et l'Europe.

89. La plupart des chargements d'armes passent inaperçus. Toutefois, dans les zones contrôlées par les autorités du Puntland (y compris le port de Bosaso), la police et les services de renseignement sont chargés d'appliquer l'interdiction du commerce d'armes. Les autorités du Puntland ont communiqué au Groupe d'experts l'identité de 24 marchands d'armes de la région, dont certains ont été appréhendés, et leurs envois, confisqués par les autorités. Plusieurs de ces marchands ont constitué conjointement des sociétés privées, dont les plus importantes sont connues sous le nom de Bugaanbug et Dooxo.

90. Les autorités du Puntland ont également identifié les navires qui ont servi récemment à la contrebande d'armes entre le Yémen et la Somalie.

<i>Navire</i>	<i>Port d'immatriculation</i>	<i>Propriétaire</i>	<i>Importateur</i>
<i>Shihir-86</i>	Mukalla (Yémen)	Mohamed Said bin Abaad	
<i>Shamsan</i>	Mukalla (Yémen)	Najib Awil	Ali Mohamed Ahmed
<i>Fathul Khayr</i>	Mukalla (Yémen)	Salim bin Abaad	Abdi Sooye Qadin et Asha Abdi Yusuf
<i>Shihir</i>	Mukalla (Yémen)	Bin Abaad	
<i>Al-Qaadsiya</i>		Ali Bee	

91. La vigilance des autorités du Puntland n'empêche pas que le principal port de la région, Bosaso, offre à qui a de bonnes relations politiques des possibilités de débarquement en toute sécurité. C'est ainsi que le Groupe d'experts a été informé de plusieurs cas où des agents de l'administration du Puntland étaient intervenus pour faire libérer des marchands d'armes et obtenir la mainlevée pour leurs chargements.

#### **Mogadishu, plaque tournante du commerce d'armes**

92. À partir de Bosaso, les armes et munitions sont expédiées dans plusieurs directions, une partie restant dans la Somalie du Nord-Est (Puntland). Toutefois, le gros du trafic est destiné à Mogadishu, plaque tournante du commerce des armes en Somalie.

93. Les intermédiaires de Mogadishu prennent parfois livraison de leurs chargements à Bosaso, mais ils préfèrent en général entrer en possession des marchandises à Galkayo, carrefour traditionnel des clans et du commerce. Craignant pour leur propre sécurité, certains intermédiaires de Mogadishu font appel à des agents appartenant à de petits clans « neutres » pour mener les transactions avec les marchands de Bosaso. Il ressort des entretiens que le Groupe a eus avec plusieurs intermédiaires de Mogadishu que ces transactions concernent généralement de petites quantités ne dépassant pas une valeur de quelques milliers de dollars. Ces intermédiaires prélèvent une commission sur chaque opération et peuvent faire des bénéfices considérables lorsque les chefs de guerre commencent à constituer des arsenaux en prévision d'une escalade des combats, ce qui occasionne une hausse des prix. D'après les renseignements que le Groupe a pu obtenir, ces intermédiaires sont rarement impliqués dans d'importantes importations d'armes en provenance de pays producteurs.

94. D'une manière générale, chaque intermédiaire s'occupe de certains « clients » parmi les factions de Mogadishu, ces relations étant toujours fondées sur des liens familiaux. À Mogadishu, les chefs de guerre se rendent parfois eux-mêmes sur le marché des armes ou font appel à des intermédiaires. D'après une source, de nombreuses transactions consistent en un simple troc d'armes en échange de khat.

95. Les noms de cinq marchands considérés comme étant les principaux opérateurs du commerce de transit entre Bosaso et Mogadishu ont été communiqués au Groupe. Mohamed Osman Raghe Buraleh est l'intermédiaire du Gouvernement national de transition. Mohamed Qanyare Afrah ferait appel à deux intermédiaires, Ali Sandheere et Abdi Jili'ow. Mohamed Dhere recourt aux services d'un intermédiaire ou « représentant » connu sous le surnom de « Kulmiye » ainsi que d'un autre nommé Yusuf Garbod, qui sert également d'agent à Bashir Rage, un homme d'affaires puissamment armé qui contrôle le terrain d'aviation de Mogadishu-Nord (Isaley) et une partie du port d'El Ma'an. Hussein Aideed emploie deux intermédiaires appartenant à son clan nommés Farah Yare et « Nigeria » (celui-ci étant considéré comme l'un des principaux marchands de la place). En revanche, certains chefs de faction préfèrent effectuer eux-mêmes leurs achats. C'est ainsi que le numéro deux de la Juba Valley Alliance, Yusuf Serah, s'est rendu de Kismayo à Mogadishu en juin 2003 pour y acheter de grandes quantités de munitions.

96. Bien qu'il arrive aux intermédiaires d'importer des systèmes d'armes plus importants, tels que canons et mitrailleuses à monter sur des véhicules, le Groupe n'a relevé que de rares cas d'importation de ces systèmes pendant l'exercice de son mandat, les livraisons signalées de ces armes étant parfois trompeuses. Par exemple, il a cherché à identifier le fournisseur d'un canon antiaérien ZU-23 apparemment nouveau, monté sur l'un des camions de Mohamed Dhere à Jowhar, ville dont il a le contrôle<sup>3</sup>. Or, d'après deux sources locales différentes, il s'agit d'un ancien système d'arme qui a été récemment remis en état.

97. Les chefs de guerre approvisionnent à leur tour le marché : lorsqu'ils ont besoin de liquidités, il n'est pas rare qu'ils écoulent une partie de leurs stocks, pour

---

<sup>3</sup> Le prix local actuel du ZU-23, l'une des armes les plus lourdes utilisées par les chefs de guerre, est de l'ordre de 60 000 dollars des États-Unis. Renseignements pris auprès de marchands des pays producteurs d'Europe de l'Est, le Groupe a établi qu'un ZU-23 neuf vaut environ 40 000 dollars.

une valeur ne dépassant généralement pas 5 000 à 10 000 dollars, selon l'un des intermédiaires interrogés par le Groupe.

### **C. Commerce et transports**

98. La filière du nord-est de la Somalie est loin d'être le seul moyen par lequel l'embargo sur les armes continue d'être violé. La Somalie est une nation commerçante dont l'économie repose essentiellement sur les exportations de bétail et le commerce de transit avec ses voisins. Après l'effondrement du gouvernement, en 1991, de nouvelles compagnies aériennes et de navigation ont surgi, battant bien souvent des pavillons de complaisance et transportant pour survivre des marchandises à la demande.

99. Les secteurs dynamiques des transports et du commerce de la Somalie ont empêché le naufrage de l'économie du pays au cours des années de crise et de guerre civile. Toutefois, l'absence de réglementation efficace et de surveillance systématique, en Somalie ou chez ses partenaires commerciaux, a ouvert toutes grandes les portes au trafic d'armes et à la contrebande.

#### **« Marchandises diverses »**

100. Bien souvent, les marchandises destinées à la Somalie ou transitant par ce pays ne sont pas inspectées. Et si des inspections ont bien lieu aux aéroports, dans les ports ou au passage de la frontière, les documents sont peut-être contrôlés, mais il y a rarement des inspections physiques, surtout quand les marchandises doivent être transbordées ou réexportées.

101. Le Groupe a pu prendre connaissance de nombreux manifestes et connaissements. Sans décrire avec précision la nature du chargement, ces documents indiquent généralement qu'un navire ou un avion contient une certaine quantité de « marchandises diverses ». Cela peut signifier qu'il s'agit d'un chargement de sandales ou de viande caprine, mais cela peut aussi vouloir dire qu'une partie des marchandises est constituée de matériel militaire ou apparenté. Il va de soi que la lecture des manifestes ne suffit pas pour surveiller les violations de l'embargo.

102. Il n'empêche que l'inspection de toutes les marchandises à destination et en provenance de la Somalie par ses voisins exigerait du personnel et du matériel perfectionné dont la plupart des pays de la région ne disposent pas. Faute d'inspections systématiques, même des contrôles effectués au hasard et des services de renseignement plus efficaces ne manqueraient pas de dissuader les candidats à la violation de l'embargo sur les armes.

#### **Voie terrestre**

103. Les frontières que la Somalie partage avec ses voisins sont longues, isolées et généralement dépourvues de points de contrôle. Le gros des mouvements transfrontières est constitué par le commerce informel dont vivent les éleveurs qui peuplent ces régions souvent inhospitalières. Mais ces échanges concernent aussi des produits de contrebande, des articles de luxe et, bien entendu, des armes.

104. La frontière entre l'Éthiopie et la Somalie mesure quelque 1 600 kilomètres et est très mal surveillée. Seules deux pistes importantes relient l'Éthiopie au sud de la Somalie. Le Groupe a emprunté la route qui relie Gode à la ville frontière de Ferfer

et n'a rencontré en deux jours que deux camions et trois minibus. D'après un officier des forces armées éthiopiennes en poste à Ferfer, les contrôles à la frontière éthiopienne sont insuffisants : de nombreux véhicules n'empruntent pas la route principale et se soustraient facilement aux contrôles. Au moment du passage du Groupe, deux soldats étaient de garde du côté éthiopien. Du côté somalien de la frontière, il n'y avait personne : pas de soldats, pas de policiers, pas de douaniers et pas de contrôle.

105. La plupart des échanges commerciaux entre la Somalie et l'Éthiopie se font par des points de franchissement des frontières non contrôlés et ne font l'objet d'aucun droit de douane ni taxe. On trouve quantité de produits hors-taxes provenant de Somalie sur les marchés des villages qui bordent les routes à l'intérieur de la région éthiopienne contiguë à la Somalie et le shilling somalien y est préféré au birr éthiopien. D'après le commandant éthiopien de la garnison de Ferfer, les armes légères entrent généralement en Éthiopie par des points de franchissement non contrôlés comme Menelik Tarara, Shilabo et El Berde. Ce dernier endroit est fréquemment associé aux activités des milices liées au général Morgan, chef de faction somalien aligné sur l'Éthiopie. D'après le commandant, des miliciens somaliens franchissent la frontière de nuit sans véhicule. Ils laissent les armes du côté éthiopien de la frontière et rentrent en Somalie sans armes.

106. Le trafic d'armes s'opère dans les deux sens. D'après un officier éthiopien interrogé par le Groupe, les envois d'armes en provenance d'Éthiopie ne passent plus par Ferfer et franchissent la frontière entre l'Éthiopie et le Puntland, ou par la vallée de la Juba. Des intermédiaires somaliens de Mogadishu ont confirmé aux membres du Groupe qu'il leur est toujours facile de se procurer des armes et des munitions à la frontière éthiopienne, où des Somaliens parlant l'amharique ont la haute main sur le commerce et achètent des armes à des militaires se trouvant du côté éthiopien de la frontière.

107. De même, le trafic de faibles quantités d'armes est toujours un problème le long de la longue frontière entre le Kenya et la Somalie. Les autorités kényennes ont fait état d'un afflux constant d'armes au Kenya en provenance de la Somalie. Il est facile de trouver des armes légères au marché noir dans le quartier d'Eastleigh, dans la banlieue de Nairobi, dont la plupart des habitants sont d'origine somalienne. Toutefois, la Somalie n'est pas la seule source d'approvisionnement du Kenya en armes et le Groupe a constaté l'existence d'armes légères introuvables en Somalie, qui proviendraient du Soudan ou de la République démocratique du Congo.

### **Voie aérienne**

108. L'espace aérien somalien est actuellement traversé en moyenne par quelque 2 500 vols par mois. Il s'agit dans la moitié des cas de survols effectués par des vols réguliers internationaux de compagnies telles que Emirates et Kenya Airways, l'autre moitié étant constituée par des vols à destination ou en provenance de Somalie<sup>4</sup>. Plus de la moitié des vols à destination de la Somalie viennent du Kenya (aviation générale en provenance de l'aéroport Wilson et vols humanitaires), le reste venant essentiellement des Émirats arabes unis et d'Éthiopie. L'aéroport somalien le plus actif est Hargeisa, avec un volume mensuel moyen de 8 000 passagers et 350

<sup>4</sup> Des liaisons aériennes régulières sont essentiellement limitées aux aéroports suivants : Hargeisa, Baledogle, Baidoa, Daynile, Galkayo, Bosaso Garoe, Mogadishu, K 50 (Mogadishu), Berbera et Kismayo.

tonnes de marchandises. La plupart des aéroports sont dans un état déplorable et deux seulement (Berbera et Galkayo) ont une piste asphaltée de plus de 2 000 mètres.

109. La Somalie est reliée à l'extérieur, pour les passagers et le fret, par des vols réguliers, affrétés ou effectués à la demande. Trois compagnies assurent des services réguliers à partir de Nairobi, dont deux, Bluebird Aviation et Knight Aviation, transportent régulièrement du khat (appelé au Kenya *mira*). La plupart des vols au départ de Sharjah et de Doubaï, dans les Émirats, passent par Djibouti, en tant que plaque tournante ou point de transit, et sont assurés par Daallo Airlines, Juba Airlines, Gallad Air, Damal Airlines et Star African Airlines. Contrairement aux exploitants aériens du Kenya, la plupart des exploitants basés dans les Émirats arabes unis ne possèdent pas d'avion et les louent généralement à des sociétés ayant leur siège en Ukraine et d'autres pays de l'ex-bloc soviétique<sup>5</sup>. Par exemple, Daallo et Juba Airlines louent des avions à Phoenix Aviation, et Star African Airlines à Aerovista. Par ailleurs, Phoenix et Aerovista assurent indépendamment le transport de passagers et de fret en Somalie.

110. La réglementation de la circulation aérienne, l'exploitation des services de transport aérien et le contrôle de sécurité sont très limités dans l'espace aérien somalien. Sa présence physique réduite à cinq aéroports du nord du pays et ses ressources très limitées nuisent considérablement à l'efficacité de l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie de l'OACI. Les activités de l'aviation civile à l'intérieur du pays au niveau des aéroports sont essentiellement menées sans contrôle, surtout dans le sud, où l'exploitation des aéroports relève des différents chefs de faction. Ceux-ci gèrent généralement leurs aéroports comme des entreprises privées, percevant en moyenne un droit d'atterrissage de quelque 200 dollars et des frais de manutention de 200 à 300 dollars. En échange, ils sont censés fournir des services limités de manutention et de contrôle du trafic aérien. Craignant que ces versements constituent une importante source de revenus pour certains chefs de faction, le Groupe a demandé aux compagnies aériennes de lui communiquer des renseignements de base sur leurs vols à destination de la Somalie, notamment sur les droits et redevances qu'ils versent aux contrôleurs des pistes d'atterrissage. Toutes les compagnies aériennes ont refusé de répondre par écrit à la question relative aux versements.

111. Étant donné les moyens limités dont dispose l'Autorité intermédiaire de l'aviation civile en Somalie en matière d'application des règlements et de contrôle, les vols à destination et en provenance de la Somalie peuvent facilement passer inaperçus et servir à des activités de violation des sanctions. En outre, les opérations aériennes à destination et en provenance de la Somalie sont entachées de nombreuses irrégularités pouvant faciliter le trafic d'armes par voie aérienne et les violations des sanctions. Le Groupe a examiné plusieurs de ces entreprises à la recherche d'indications de contrebande d'armes. Le Groupe a constaté l'utilisation fréquente par certains exploitants de deux indicatifs d'appel ou plus, certains allant même jusqu'à changer de numéro d'immatriculation en cours de vol. Faute de temps, le Groupe n'a pas pu examiner plus avant ces informations, mais quelques exemples éloquentes sont présentés ci-après.

---

<sup>5</sup> Ces appareils sont généralement immatriculés dans des pays de l'ex-bloc soviétique, mais certains ont des immatriculations de complaisance, comme en Guinée équatoriale.

112. Il est apparu que Star African Airlines et Damal Airlines ont utilisé toutes deux les marques d'organismes des Nations Unies (Programme alimentaire mondial, dans un cas, et Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, dans l'autre). Or, aucun des deux exploitants n'avait passé un contrat avec un de ces organismes.

113. Le 1er septembre 2003, un avion immatriculé dans la Fédération de Russie a effectué un vol de Sharjah à Hargeisa pour le compte de Star African Airlines. Le même jour, cet appareil a effectué un vol pour le compte de Damal Airlines de Hargeisa à Bosaso. En quittant Bosaso pour regagner Sharjah (via l'aéroport de Riyan au Yémen), le même avion a changé d'immatriculation, passant de la Russie à l'Ukraine. Même en l'absence d'irrégularités, changer constamment les seuls marquages permettant d'identifier un avion permet à celui-ci de passer inaperçu<sup>6</sup>.

114. Entre la dernière semaine de septembre et le début d'octobre 2003, le Groupe a également été informé qu'un Boeing 727 avait effectué plusieurs atterrissages à l'aéroport de Baledogle, près de Mogadishu; le Groupe soupçonne cet appareil de fraude et pense qu'il a utilisé le numéro d'immatriculation d'un appareil kényen actuellement immobilisé au sol à Nairobi aux fins d'entretien. Entre les 9 et 11 octobre 2003, le Groupe a également été informé de deux et peut-être trois vols d'appareil militaire à destination d'une piste située à Jowhar. Ces différents cas faisaient toujours l'objet d'une enquête au moment de l'établissement du présent rapport mais n'ont fait que renforcer le Groupe dans sa conviction qu'une escalade des différends entre les factions réunies autour de la table des négociations à Nairobi pourrait conduire à une recrudescence des envois d'armes à la Somalie.

#### **Air Bas et la filière Bout à destination de la Somalie**

Air Bas est un exploitant de vols affrétés qui compte actuellement parmi ses clients somaliens Gallad Air et Juba Airlines. Air Bas a été porté à l'attention du Groupe à cause des relations que cette compagnie aurait avec le marchand d'armes Viktor Bout. Viktor et son frère Sergueï sont des vétérans du commerce des armes dans toute l'Afrique, y compris la Somalie.

Les frères Bout n'ont plus de présence visible dans les Émirats arabes unis, mais Air Bas pourrait être l'une des sociétés-écrans qu'ils utilisaient pour maintenir une présence dans cette importante plaque tournante pour toute la sous-région. Lors de plusieurs entretiens avec le Groupe et dans une réponse écrite à celui-ci, le personnel d'Air Bas a indiqué qu'il n'avait « aucun lien » avec les deux frères, bien qu'il soit installé dans les mêmes bureaux que la société AirCess appartenant aux frères Bout et qu'il exploite des appareils faisant partie de la flotte de Viktor et Sergueï Bout. La direction d'Air Bas a refusé de communiquer au Groupe des documents de base indiquant les actionnaires et l'adresse légale de la société.

<sup>6</sup> Dans les deux cas, le Groupe a interrogé les propriétaires de l'appareil et les différents exploitants et transitaires qui avaient affrété l'avion. D'après les manifestes, il transportait des passagers et des « marchandises diverses ».

Le Groupe a toutefois pu prendre connaissance de documents indiquant qu'Air Bas avait été créé au Texas en mai 2002. Les documents d'immatriculation ont été déposés le 26 juin 2002 (numéro d'enregistrement 800098068). Richard A. Chichakli, associé connu de Viktor Bout, en est le Président<sup>a</sup>. Aux Émirats, la société est représentée par Viktor Lebedev, gérant d'Air Bas Transportation. Les versements destinés à Air Bas doivent être effectués sur le compte de la société Irbis, au Kazakhstan. Irbis est depuis plusieurs années la société-écran des activités d'affrètement des avions de Viktor Bout.

Le Groupe s'est procuré un document indiquant que, le 12 mai 2002, le directeur d'Air Bas Transportation à Sharjah a signé un document donnant « procuration pour toutes les opérations liées à la société » au frère de Viktor Bout, Sergueï Bout. Le document est contresigné par Sergueï Bout et une copie de son passeport y est jointe. Ainsi, malgré les dénégations du personnel d'Air Bas, la société sert bien d'écran à l'un des frères Bout.

<sup>a</sup> Un certain Richard A. Chichakli était le Directeur financier des sociétés appartenant à Viktor Bout AirCess Holdings Ltd., Air Pas et San Air General Trading FZE (Sharjah, aux Émirats arabes unis) et l'agent d'immatriculation et administrateur de San Air General Trading LLC (Texas).

115. Certains des aéroports utilisés par les exploitants pour leurs vols à destination et en provenance de la Somalie ne sont guère efficaces pour ce qui est de la surveillance du fret aérien ou des opérations de vol. L'examen de certains manifestes dont le Groupe a eu connaissance révèle de graves lacunes. Dans la majorité des cas, le fret est décrit comme étant constitué de « marchandises diverses », mais les procédures d'inspection sont généralement insuffisantes pour déterminer si tel est bien le cas. Par exemple, aux points de transit des appareils à destination de la Somalie, les douaniers se fient bien souvent beaucoup trop aux documents et procédures d'inspection au point de départ (essentiellement Sharjah et Doubaï). Djibouti est une importante plaque tournante de transit tant pour les passagers que pour le fret à destination de la Somalie, mais l'aéroport n'est pas équipé de scanneur pour inspecter le fret aérien et ne semble pas être en mesure de contrôler et surveiller efficacement le trafic de marchandises. L'aéroport de Riyan, au Yémen, n'assure aucune inspection du fret aérien en transit. La plupart des exploitants desservant la Somalie justifient leurs passages à Riyan par la nécessité de se ravitailler, mais les raisons de ce choix ne sont pas claires, étant donné qu'il n'y a pas de différence sensible entre les prix de l'essence avion au Yémen et aux Émirats.

116. Le non-respect des prescriptions applicables aux exploitants étrangers ayant leur siège aux Émirats arabes unis a conduit les autorités des Émirats à immobiliser au sol plusieurs appareils exploités par les sociétés citées plus haut. Toutefois, tous les pays intéressés ne se sont pas montrés aussi résolus. L'embargo y gagnerait beaucoup en efficacité s'ils étaient entièrement déterminés à l'appliquer. De même, une meilleure coordination entre États et l'assistance technique dans les domaines de l'inspection permettraient d'améliorer considérablement les capacités d'intervention des aéroports des États de première ligne. En Somalie, l'application effective de l'embargo passe par un soutien accru à l'Autorité intérimaire de

l'aviation civile en Somalie, de façon que tous les appareils entrant dans l'espace aérien somalien puissent être identifiés et localisés.

### **Voie maritime**

117. Par sa longueur, le littoral somalien est le deuxième d'Afrique et le commerce maritime international est un des piliers de l'économie somalienne. La Somalie exporte du bétail, des cuirs, de l'encens et des produits agricoles et importe essentiellement des denrées alimentaires de base ainsi que des biens de consommation et de première nécessité. Quatre-vingts pour cent de l'activité économique a trait au commerce international, et plus de la moitié des échanges se font avec des pays comme l'Éthiopie et le Kenya. Un commerce de cabotage important a eu lieu entre Djibouti, Mombasa, Dar es-Salaam et les ports somaliens.

118. Le commerce maritime joue un rôle crucial non seulement sur le plan économique mais aussi sur le plan politique. Dans certaines zones, les recettes portuaires représentent une des principales sources de revenu des administrations régionales qui ont ramené la stabilité et la sécurité dans certaines parties du pays. À Mogadishu, cependant, du fait d'intérêts commerciaux concurrents et de la rivalité entre les factions, le port principal est toujours fermé, tandis que les profits dégagés par l'exploitation de ports plus petits sont détournés à des fins politiques ou personnelles. Les revenus du port de Kismayo, notamment ceux qui sont tirés de l'exportation, désastreuse pour l'environnement, de charbon de bois, ont permis à l'Alliance de la vallée Juba de maintenir son emprise militaire sur la ville portuaire.

119. Le commerce maritime s'effectue au moyen de navires de haute mer, de caboteurs et de dhows, qui mouillent dans les principaux ports encore opérationnels du pays : Bernera, Bosaso et Kismayo. Le port de Mogadishu est toujours fermé et la ville est desservie par les ports secondaires d'El Ma'an et de Marka. Il existe beaucoup d'autres petits ports et zones d'accostage qui desservent des petites communautés et, à l'occasion, se substituent aux ports plus importants lorsque ceux-ci sont fermés à cause du conflit.

120. La flotte traditionnelle somalienne compte des milliers de vaisseaux qui sillonnent les eaux de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden, de la mer Rouge et du golfe Persique. Naguère encore, cette flotte n'était constituée que de petits dhows à voile. Actuellement, dans la corne de l'Afrique et en Somalie, la plupart des dhows sont motorisés et ont un tonnage allant de 50 à 750 tonnes. La majorité de ces bateaux, qui mouillent dans les ports et des zones d'accostage, servent aux échanges commerciaux avec l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis, l'Oman, et le Yémen. L'essentiel des marchandises qui arrivent en Somalie proviennent des Émirats arabes unis. Il s'agit d'un commerce saisonnier qui, pour des raisons climatiques, s'effectue généralement de décembre à juin.

121. Les dhows en bois sont généralement immatriculés dans les ports où ils ont été construits; certains sont la propriété de sociétés, mais la plupart appartiennent à des particuliers. Bien qu'ils soient souvent bien équipés et de grande taille (avec des tonnages pouvant aller jusqu'à 1 000 tonnes), ces embarcations sont considérées comme traditionnelles dans la plupart des ports d'attache et bénéficient donc d'une grande latitude quant à la qualification de l'équipage, aux normes de sécurité, au matériel de navigation, à la cale et à ses compartiments. Elles naviguent souvent sans manifeste ni liste des membres de l'équipage, et la plupart ne sont pas assurées.

122. Depuis quelques années, un autre type de navires est venu s'ajouter à cette flotte traditionnelle. De petits bateaux (de 5 à 20 mètres) motorisés en fibre de verre, qui sont relativement rapides et conçus pour la pêche, relient le Yémen au nord de la Somalie. Ils naviguent aussi entre le nord du Kenya et le sud de la Somalie et servent surtout à transporter des personnes et des armes en provenance et à destination de la Somalie. Ces embarcations peuvent relier rapidement (en une nuit), et sans se faire repérer, le Yémen et la Somalie et, en cas de contrôle, leur équipage peut prétendre qu'ils se rendent dans les pêcheries somaliennes. De telles embarcations ont été utilisées par les auteurs des attentats terroristes de novembre 2002 qui ont eu lieu à Mombasa et, au moins à deux reprises, pour des transports entre le Kenya et la Somalie : le M.V. *Midrarah* en avril 2002 et le M.V. *Sauda* en décembre 2002.

123. Bien que la plupart des armes destinées à la Somalie soient transportées par des bateaux de la flotte traditionnelle, les grosses livraisons peuvent parfois être transportées par des navires étrangers de plus grande taille. Les autorités du Puntland ont fait savoir au Groupe d'experts qu'elles avaient coulé un navire, le *Himbol*, près de Hobyo en juin 2003, qui aurait été chargé d'armes et de véhicules provenant d'Érythrée. On ne sait toujours pas avec certitude quelle était la cargaison du navire. Le Groupe a pu établir que le *Himbol* appartenait à l'Eritrean Red Sea Corporation, et qu'il était souvent utilisé pour le transport de matériel militaire. Lorsqu'il s'est rendu à Asmara, le Groupe a évoqué cette question à deux reprises avec les autorités maritimes, mais n'a reçu aucune réponse quant à la nature de la cargaison et de la destination du navire.

#### **D. Insécurité régionale : transport et transit d'armes en Somalie**

124. Tous les États de la corne de l'Afrique reconnaissent que la prolifération des armes légères menace la sécurité et la stabilité régionale. Les armes qui sont importées en Somalie ne font pas qu'alimenter le conflit qui s'y déroule, elles constituent aussi une menace pour d'autres États de la corne de l'Afrique. Les violations de l'embargo sur les armements ne concernent pas seulement les armes destinées à la Somalie mais aussi celles qui se retrouvent par la suite dans les États voisins. Il s'agit essentiellement d'armes légères et de munitions : fusils d'assaut, pistolets, grenades et, parfois, mitrailleuses. Ainsi, le Groupe a appris qu'une livraison de 700 fusils d'assaut Kalachnikov a été passée en contrebande de Somalie au Kenya à la fin d'août 2003 et a vu des armes à Bosaso qui, selon les indices, étaient destinées au Front de libération nationale de l'Ogaden en Éthiopie.

125. De plus, le Groupe a recueilli des preuves de violations de l'embargo portant sur un petit nombre d'armes telles que des systèmes de défense antiaérienne portatifs, des lance-roquettes antichar à usage unique et peut-être des explosifs, qui se sont retrouvés dans les pays voisins. La nature et la quantité de ces armes fait penser qu'elles n'ont guère de valeur militaire en Somalie mais qu'elles peuvent avoir un important effet multiplicateur pour des groupes extrémistes d'autres pays de la région. La facilité avec laquelle ces armes continuent de parvenir jusqu'en Somalie constitue une menace claire et immédiate pour les pays voisins.

### **Trafic d'armes et terrorisme**

126. Nul ne conteste qu'il existe un lien entre la prolifération des armes et le terrorisme dans la corne de l'Afrique. Selon la Déclaration de Nairobi, les armes légères favorisent la poursuite des conflits armés et soutiennent le terrorisme, le vol de bétail et autres délits graves dans la région et une conférence de l'Autorité gouvernementale pour le développement sur la prévention et la répression du terrorisme, qui s'est tenue en juin 2003, a conclu que bien qu'il n'existe aucune relation de cause à effet entre la prolifération des armes légères et le terrorisme [...] les armes légères peuvent être utilisées pour commettre des actes terroristes<sup>7</sup>.

127. Du fait de violations de l'embargo sur les armes, des terroristes transnationaux peuvent se procurer non seulement des armes légères mais aussi des systèmes de défense aérienne portatifs, des armes antichars légères et des explosifs. Il est arrivé au moins une fois au cours des 12 derniers mois que des armes livrées illégalement à la Somalie soient utilisées pour commettre un acte terroriste au Kenya; bien que la tentative d'attentat n'ait pas abouti, le Groupe est persuadé que, depuis lors, d'autres armes pourraient avoir été importées en Somalie aux fins de perpétrer des attentats terroristes dans les États voisins.

### **Prolifération et maîtrise des missiles**

128. Il reste peu de systèmes de défense aérienne portatifs en Somalie. La première cargaison de missiles Strela en provenance d'Union soviétique est probablement arrivée en Somalie en 1976; certains de ces missiles ont été utilisés lors de la guerre de l'Ogaden avec l'Éthiopie en 1977-1978. Le système ne s'était pas avéré très efficace au combat, en partie parce que l'acquisition d'objectifs était rudimentaire et en partie parce que les troupes somaliennes n'avaient pas été bien formées à leur utilisation. Après 1978, les forces armées somaliennes semblent avoir abandonné les missiles Strela au profit de systèmes de défense aérienne statiques comme les SA-2. Le Groupe n'a pas connaissance de livraisons de systèmes de défense aérienne portatifs à la Somalie après cette date. Quoiqu'il en soit, il est peu probable que des systèmes qui auraient été importés en Somalie avant l'embargo sur les armes de 1992 soient encore fonctionnels, en raison des piètres conditions d'entreposage et du manque d'entretien. De plus, le fait que les milices somaliennes aient surtout recouru à des armes antichars RPG-7 et non à des missiles sol-air pour attaquer les hélicoptères de combat américains entre 1993 et 1995 semble indiquer qu'il n'y avait pas alors de système de défense aérienne portatif en Somalie.

129. Il semble donc raisonnable de penser que tout système de défense aérienne portatif en bon état qui se trouverait actuellement en Somalie est entré dans le pays ces dernières années et donc en violation de l'embargo sur les armes. Cependant, comme aucune faction somalienne n'a jamais possédé d'avions de combat opérationnels, la demande pour les systèmes de défense aérienne portatifs a été négligeable et, entre 1992 et 1998, il n'y aurait pas eu, à la connaissance du Groupe, d'importation de ce type d'armement. En 1998, cependant, la guerre entre l'Éthiopie et l'Érythrée a conduit à l'ouverture d'un deuxième front en Somalie, où les miliciens du Front de libération d'Oromo, qui a le soutien de l'Érythrée, se sont déployés sous la protection d'Hussein Aidid. L'Éthiopie ayant menacé de lancer des

<sup>7</sup> Autorité intergouvernementale pour le développement, *Rapport de la Conférence sur la prévention et la répression du terrorisme*, Addis-Abeba, 24-27 juin 2003, p. 6

raids aériens sur les camps du Front de libération d'Oromo à proximité de la ville côtière de Marca, l'Érythrée a fourni à Aidid trois livraisons de missiles Strela-2. Aidid a indiqué qu'en mai 2003, il avait remis, contre de l'argent liquide, 41 systèmes de défense aérienne portatifs à des agents du Gouvernement des États-Unis, ce qui a été confirmé par les services secrets somaliens et étrangers. On ignore si ces 41 systèmes représentent la totalité des missiles reçus de l'Érythrée : Aidid prétend en avoir reçu seulement 41, qui ont tous été retrouvés. Cependant, d'autres sources ont indiqué qu'Aidid aurait reçu au moins 43 missiles, dont 4 SA-7 seraient actuellement en vente sur le marché noir de Mogadishu. Étant donné que les gouvernements concernés n'ont pas répondu aux demandes d'information du Groupe, il n'a pas été possible d'évaluer si les systèmes de défense aérienne portatifs qui se trouvent actuellement sur le marché de Mogadishu sont arrivés dans le pays dans le cadre de la livraison érythréenne de 1998 ou sont le résultat de violations plus récentes de l'embargo.

#### **Missiles surface-air : l'attentat contre l'avion d'Arkia**

Le 28 novembre 2002, des membres d'une cellule est-africaine d'Al-Qaida ont essayé, sans succès, d'abattre un appareil de la compagnie Arkia (vol 582) qui reliait l'aéroport international Moi de Mombasa (Kenya) à Tel-Aviv. Au même moment, des kamikazes ont fait sauter une bombe à l'hôtel Paradise de Kikambala, au nord de Mombasa, faisant 12 morts.

Dès 1998, à la suite des attentats contre les ambassades des États-Unis à Nairobi et Dar es-Salaam, le réseau Al-Qaida en Afrique de l'Est a commencé à se réorganiser dans la perspective de nouvelles opérations. Sous la direction générale de Fazul Abdallah Mohamed (alias Harun, alias Abdulkarim, alias Abu Luqman), un Comorien recherché par les États-Unis en raison de sa participation présumée aux attentats contre les ambassades, une cellule s'est constituée entre Mogadishu et Mombasa sur la côte kényo-somalienne. Plusieurs de ses membres se sont lancés dans la pêche au homard, grâce à des capitaux fournis par le réseau terroriste.

En novembre 2001, une partie de la cellule s'est rassemblée pour la première fois à Mogadishu. Les chefs de la cellule ont dispensé une formation idéologique aux simples membres et les ont entraînés au maniement des armes légères, en utilisant des Kalachnikovs, des fusils et des grenades qu'ils s'étaient procurés sur place. Un mois plus tard, le groupe s'est dispersé. Plusieurs membres sont rentrés à Mombasa, où ils ont rejoint d'autres membres du réseau. En avril 2002, les cibles avaient été identifiées et mises sous surveillance.

En prévision de l'opération, la cellule a acheté deux missiles surface-air Strela-2 9k32m (également connus sous la désignation OTAN SA-7b-Grail), ainsi que deux lanceurs sur affût 9p58. Les missiles avaient été fabriqués en Union soviétique en 1978 et les lanceurs, en Bulgarie en 1993. Les missiles faisaient partie d'un lot plus important livré au Yémen en 1994. Ils peuvent être arrivés en Somalie de

deux manières : soit ils y ont été introduits clandestinement à partir du Yémen par des marchands d'armes professionnels, soit ils ont d'abord été transférés en Érythrée, puis en Somalie, dans le cadre de livraisons que le Gouvernement érythréen a faites à la faction d'Hussein Aidid en 1998<sup>a</sup>. En août 2002, les missiles ont été introduits au Kenya à partir de la Somalie par voie maritime. Les lanceurs ont été peints en bleu et blanc, sans doute pour les camoufler et les rendre moins repérables pendant leur transport jusqu'à Mombasa.

La cellule s'est alors divisée en quatre groupes : un premier groupe est resté à Mogadishu; un deuxième groupe a préparé l'attaque contre l'hôtel Paradise; un membre de la cellule s'est rendu à Lamu pour préparer le bateau qui servirait au commando pour rentrer en Somalie; le quatrième groupe, dirigé par Fazul Abdallah Mohamed, a été chargé d'abattre l'avion de la compagnie Arkia. Aucun des deux missiles utilisés n'a atteint sa cible.

Le 29 novembre 2002, le lendemain des attentats, les membres survivants de la cellule se sont regroupés à Lamu, d'où ils ont regagné la Somalie deux jours plus tard par bateau. Le gros de la cellule est resté à Mogadishu plusieurs mois après les attentats, vivant des subsides que leur versait leurs commanditaires soudanais. Un membre de la cellule, Suleiman Ahmed Hemed, a trouvé un emploi de chauffeur dans un grand hôtel de Mogadishu avant d'être arrêté en avril 2003 à la faveur d'une opération conjointe des autorités kényennes et américaines. D'autres membres de la cellule ont par la suite regagné le Kenya, mais au moins quatre sont restés en Somalie.

<sup>a</sup> Le Groupe a demandé un complément d'information à ce sujet aux Gouvernements érythréen et yéménite, mais n'a toujours pas reçu de réponse.

130. Le Groupe a appris qu'au moins huit systèmes de missiles Strela-2 pourraient avoir été importés en Somalie du Yémen au début de 2003 par un petit marchand d'armes de Mogadishu nommé Mohamed Osman Raghe Buraleh. Lorsque le Groupe lui a parlé pour la première fois, grâce à un contact local, Buraleh a nié avoir fourni les missiles en question mais s'est fait fort de s'en procurer au Yémen. Lors d'un deuxième entretien, Buraleh est revenu sur ses dires et a nié être en mesure de se procurer des missiles. Toutefois, d'autres sources ont décrit des tentatives infructueuses faites par des chefs de faction somaliens pour récupérer ces armes, qui ont depuis été transportées quelque part près de la frontière kényenne.

131. Le Groupe a établi qu'il était encore relativement facile de se procurer des missiles surface-air au Yémen et qu'il n'y avait aucun problème pour les importer en Somalie. Comme il n'y a actuellement aucune demande pour des systèmes de défense aérienne portatifs en Somalie, toutes expéditions récentes de ce type d'arme sont vraisemblablement destinées à être réexportées vers les États voisins.

**Armes légères et armes légères antichar**

132. Le réseau terroriste responsable de l'opération menée en novembre 2002 au Kenya était aussi en possession d'autres armes. Outre des explosifs, les kamikazes qui ont frappé à l'hôtel Paradise étaient armés d'un fusil d'assaut est-allemand MPiKM de type Kalachnikov et d'un pistolet Tokarev TT. En août 2003, la police kényenne a retrouvé plusieurs armes dans l'appartement d'un des membres de la cellule. Il s'agissait notamment de cinq armes légères antichar :

- Trois RPG-22 Neto, numéros de série AE 263205, BE 33-2706, BE 33-0149, de fabrication russe;
- Un M-72 LAW, numéro de série HED 51201, fabriqué aux États-Unis;
- Un RPG-18 Mukha, numéro de série EE0417, d'origine indéterminée.

133. Outre ces armes antichar, la police a retrouvé une grenade russe de type F1 (numéro de série 93PL61) et six chargeurs d'AK-47 contenant chacun 177 cartouches de 7,62 mm. Selon les marques de culot, les cartouches provenaient d'Allemagne de l'Est (4), d'URSS ou de Bulgarie (10), d'URSS (539), de Chine (944); certaines cartouches non estampées étaient de fabrication inconnue ou clandestine. Peut-être était-ce une coïncidence, mais les cartouches retrouvées sur le site de l'attentat à l'hôtel Paradise portaient trois de ces marques de culot. Certaines des cartouches avaient été fabriquées pas plus tard que 1999.

134. Les services de police sont convaincus que ces armes sont elles aussi entrées au Kenya à partir de la Somalie. Si c'était le cas, il y a de bonnes raisons de croire que les lanceurs antichar (sauf peut-être le M-72, qui pourrait provenir des arsenaux du Gouvernement somalien d'avant guerre) et au moins une partie des cartouches de 7,62 mm étaient le résultat de violations récentes de l'embargo. Bien que les contraintes de temps n'aient pas permis au Groupe de mener une enquête complète, les tentatives qu'il a faites pour découvrir l'origine des armes ont échoué faute de coopération de la part des gouvernements concernés.

**Explosifs**

135. Les explosifs qui ont été utilisés lors de l'attentat de novembre 2002 contre l'hôtel Paradise consistaient en des cylindres d'acier bourrés de nitrate d'ammonium produit au Kenya. Les services de police scientifique ont retrouvé des traces de TNT et de RDX, qui pourraient avoir été utilisés comme agent propulsif. Bien qu'il n'y ait aucun moyen d'établir avec certitude si les composantes des explosifs provenaient de Somalie, certaines sources ont fait savoir au Groupe que des éléments de la bombe, notamment le détonateur, pourraient avoir été obtenus en Somalie, hypothèse qui semble confirmer les craintes du Groupe concernant des violations de l'embargo sur les armes.

136. Les stocks d'explosifs datant d'avant la guerre qui sont encore en Somalie sont peu importants, généralement instables et inutilisables. Le Groupe n'a repéré qu'un seul échantillon d'explosifs d'avant guerre : un stock de TNT provenant d'un ancien puits de pétrole dans le nord-est de la Somalie. Cependant, il est facile de se procurer des explosifs partout dans le pays. Pour la plupart, ces explosifs sont obtenus en démontant des mines antipersonnel, qui ont été livrées en grande quantité à la Somalie au cours des dernières années, surtout par l'Éthiopie et le Yémen.

137. La demande intérieure d'explosifs en Somalie provient essentiellement des carrières et du secteur du bâtiment. Cependant, le Groupe a appris que des groupes extrémistes avaient dernièrement essayé de se procurer des explosifs sur le marché des armes de Mogadishu et que certaines milices s'entraînaient actuellement à leur utilisation. S'il est si facile de se procurer des explosifs en Somalie, c'est en raison des violations massives de l'embargo portant sur les mines terrestres qui ont été commises ces dernières années.

## **E. Traçage des armes, munitions et explosifs**

138. En l'absence d'un système normalisé de traçage et de marquage des armes, et plus particulièrement des munitions, il est difficile de déterminer avec certitude l'origine d'une arme et ce problème est encore aggravé par la production sous licence des mêmes types d'armements dans différents pays.

139. Le Groupe d'experts a obtenu les numéros de série d'armes disponibles sur le marché Bakaraha à Mogadishu et a d'abord essayé de les identifier à l'aide des catalogues publiés par les industriels du secteur. Des échantillons de numéros de série furent ensuite adressés aux pays de fabrication présumés en leur demandant de découvrir l'origine des armes et d'indiquer le destinataire légitime qui était censé recevoir les armes ou les munitions. Le Groupe d'experts a reçu un certain nombre de réponses négatives, ce qui donne à penser que le pays présumé comme étant celui de la fabrication n'était pas le bon.

140. Le Groupe d'experts demeure toutefois convaincu que le traçage des armes et des munitions pourrait revêtir une importance considérable pour la surveillance des violations de l'embargo, ainsi que pour surveiller les flux d'armes en général, si les États Membres et les usines de fabrication étaient en mesure de répondre plus efficacement aux demandes. En donnant la suite voulue aux demandes que leur adresse le Groupe d'experts, les États Membres pourraient grandement faciliter la tâche d'un mécanisme futur de supervision de l'embargo sur les armes en vigueur en Somalie.

## **VI. Financement du trafic d'armes**

### **A. Pêche, piraterie et « protection »**

141. L'industrie de la pêche somalienne, jadis florissante, s'est détériorée et c'est maintenant la loi de la jungle entre les diverses flottes de pêche du monde. Depuis plus d'une décennie, des centaines de navires de divers États Membres pêchent sans interruption dans les eaux somaliennes dans le cadre d'une pêche non déclarée et non réglementée, comme l'attestent de nombreux rapports sur le sujet<sup>8</sup>. Cette situation est lourde de conséquences et a peut-être déjà eu un effet catastrophique sur la gestion durable des ressources marines somaliennes.

<sup>8</sup> Voir, par exemple, l'évaluation globale du PNUD, de l'OMI et de la CNUCED en vue de la mise en valeur durable du milieu marin, des ports et des régions côtières (en coopération avec l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, le PNUE et la FAO), « La protection et le développement durable du milieu marin, des ports et des régions côtières de Somalie » (1998).

142. L'absence de gouvernement central en Somalie a permis à cette situation chaotique de perdurer. Il y a eu plusieurs tentatives d'autorégulation de l'industrie de la pêche, mais si l'idée demeure bonne, les initiatives ont échoué, principalement à cause de différends concernant la répartition du produit de la vente des licences entre les chefs des factions politiques. En outre, ces initiatives ne prévoyaient guère de réinvestissements dans la gestion des ressources.

143. La tentative la plus récente faite pour s'attaquer à ce problème le long de la côte nord-est de la Somalie est le fait de SomCan, une coentreprise entre les autorités du Puntland et une société de pêche privée. Participent à ces activités, les « Puntland Marines » et les « gardes-côtes du Puntland », forts de 400 hommes, qui utilisent des pétroliers de 3 000 tonneaux convertis et plusieurs petits navires de pêche en fibre de verre pour assurer la sécurité maritime et lutter contre la contrebande et la piraterie. Il est trop tôt pour se prononcer sur l'efficacité de cette initiative.

144. La situation de la pêche le long de la côte du Puntland ressemble parfois à un conflit naval. Souvent, les navires de pêche sont équipés de pièces d'artillerie anti-aérienne lourdes et nombre des membres des équipages sont armés. Les gardes-côtes du Puntland ont en plusieurs occasions saisi des armes sur des navires qu'ils inspectaient. En mars 2003, selon le propriétaire de SomCan, un dhow a été saisi avec plusieurs milliers de cartouches de fusils d'assaut AK-47 à son bord. Les autorités du Puntland ont aussi fourni au Groupe d'experts une liste des tentatives faites pour introduire clandestinement des armes du Yémen.

145. Les saisies d'armes de cette nature présentent en outre un intérêt pratique. L'une des sociétés participant à la protection des côtes du Puntland a indiqué au Groupe d'experts qu'au moins en une occasion, ayant reçu des renseignements sur une livraison d'armes destinées à un chef de faction du sud (Hussein Aideed), le dirigeant du Puntland, Abdullahi Yusuf, lui a ordonné de saisir le navire en haute mer et de s'emparer de la cargaison. Comme Abdillahi Yusuf et Aideed sont des alliés depuis plusieurs années, il semblerait que les motifs de la saisie soient plus mercantiles que politiques.

146. Dans certains cas, il semblerait que des livraisons d'armes destinées aux autorités du Puntland aient été « saisies » par ces autorités elles-mêmes. Il est permis de penser que de telles saisies visent à camoufler une violation délibérée par les autorités de l'embargo sur les armes, car les armes aboutissent inévitablement entre les mains des forces de sécurité du Puntland. Lors d'une visite effectuée à Bosaso, par exemple, le Groupe d'experts a appris des autorités locales qu'un marchand d'armes yéménite avait été récemment assigné à résidence et son stock d'armes saisi. Dans un entretien ultérieur avec le Groupe d'experts, l'intéressé a nié être impliqué dans le trafic d'armes, affirmant qu'il avait livré à la Puntland Field Force (localement appelée les « darawiish ») du matériel pour lequel il n'avait pas encore payé.

147. S'il faut certes protéger d'urgence les ressources marines de la Somalie des navires de pêche étrangers, il existe aussi un risque évident que les opérations de « garde-côte » du type organisé par les autorités du Puntland ne légitiment la violation des sanctions par les autorités locales et les chefs de faction. Dans le même temps, la vente de licences aux navires étrangers en échange de droits de pêche a pris les dimensions d'un racket de « protection » à grande échelle, à presque tous égards indifférentiables de la piraterie ordinaire. La menace qui pèse sur les

navires au large des côtes somaliennes, que ces navires pêchent ou non, a amené la Chambre internationale de commerce à conseiller aux navires de se tenir à au moins 50 milles marins des côtes somaliennes. L'Organisation maritime internationale déclare que « l'illégalité qui continue de prévaloir en Somalie, en particulier dans les régions côtières, menace non seulement les Somaliens mais aussi la communauté internationale ».

148. Tant qu'un gouvernement fonctionnel en Somalie ne verra pas le jour, il est peu vraisemblable que les conflits entre les arrangements des « gardes-côtes » locaux, la sécurité maritime internationale et l'application de l'embargo sur les armes puissent être adéquatement réglés. Le Groupe d'experts recommande donc d'envisager sérieusement d'autres solutions, par exemple la création d'une autorité maritime de transition.

## **B. Contrôle des ports et des aéroports**

149. Le port et l'aéroport de Mogadishu ont été fermés en 1995 et le demeurent jusqu'à ce jour. Une nouvelle alliance, qui réunit notamment le gouvernement national de transition (GNT), Musa Sudi « Yalahow », Osman Hassan Ali « Atto » et Mohamed Ibrahim « Habsade », a déclaré son intention de les rouvrir alors que le présent rapport était en cours d'élaboration. Comme les membres de cette alliance ne contrôlent totalement ni le port ni l'aéroport, ceux-ci sont exposés aux tirs d'obus à longue portée de groupes rivaux, et il est peu vraisemblable que ces deux installations stratégiques rouvrent dans un proche avenir. Dans le même temps, la réouverture du port et de l'aéroport menace les intérêts de ceux qui contrôlent le port d'El Ma'an et les divers terrains d'aviation de Mogadishu, ce qui nécessite des négociations complexes et délicates.

150. Le port d'El Ma'an, au nord de Mogadishu, assure actuellement l'essentiel du commerce maritime de Mogadishu et appartient à un groupe d'hommes d'affaires du sous-clan Abgaal/Warsengeli qui dispose de sa propre milice armée pour protéger ses intérêts. La plupart de ces hommes d'affaires somaliens sont établis à Doubaï où ils exploitent des entreprises de remorqueurs, des entreprises de construction et des sociétés de négoce qui exportent du sucre, de l'huile et d'autres produits de base en Somalie. Ils sont aussi partiellement protégés par la faction du dirigeant Mohamed Dhere et par la milice de Bashir Rage, qui contrôle également la piste d'atterrissage de Mogadishu-Nord (Isaley). Ouvrir le port de Mogadishu les priverait de leur principale source de revenus.

151. De même, l'ouverture de l'aéroport de Mogadishu menacerait des entreprises exploitant plusieurs terrains d'aviation autour de la ville. Le GNT utilise actuellement l'ancien aéroport militaire de Baledogle. Mohamed Qanyare Afrah contrôle la piste d'atterrissage de Daynile, qui a pratiquement le monopole des vols apportant le khat à Mogadishu et est la destination préférée des vols de l'Organisation des Nations Unies. K-50, un terrain d'aviation qui se trouve le long de la route de Marca, est contrôlé par Ahmed Duale « Heef », dont la milice tient également un point de contrôle clef sur la route de Mogadishu. Les cargaisons et les passagers qui utilisent son terrain d'aviation sont non seulement taxés lors de l'atterrissage et du déchargement mais doivent aussi payer pour utiliser la route.

152. Les intersections routières et routes principales, les terrains d'aviation autour de Mogadishu et des différents ports sont ainsi des sources majeures de revenus,

mais aussi d'importants points de livraison et d'entrée des cargaisons illicites, y compris les armes. La Juba Valley Alliance continue de contrôler le port lucratif de Kismayo, tandis que Mohamed Dhere projette d'améliorer la piste d'atterrissage de l'aéroport de Jowhar, capitale de la région du Moyen-Shebelle. Tout véhicule entrant dans les secteurs sous son contrôle doit aussi payer des taxes à l'un des quatre barrages routiers stratégiquement placés.

153. Le Groupe d'experts n'a pu obtenir d'informations récentes au sujet des taxes et droits de sécurité exigés des sociétés de pêche et d'aviation pour pouvoir opérer à partir des ports et des terrains d'aviation de Mogadishu. Toutefois, Mohamed Deylaf, riche homme d'affaires de Mogadishu, a accepté de fournir au Groupe d'experts un état ventilé des dépenses afférentes au transport d'une cargaison à partir du mouillage dans le port jusqu'à ses entrepôts à Mogadishu. À titre d'illustration, il a indiqué au Groupe d'experts qu'acheminer un convoi de sucre ou d'aide humanitaire du port d'El Ma'an à un entrepôt à Mogadishu coûterait à peu près autant que de l'acheminer à partir du port de Berbera, situé au nord. El Ma'an est seulement à 30 kilomètres de Mogadishu; Berbera en est distant de 1 300 kilomètres.

154. À des fins de comparaison, la plupart des ports de la région, par exemple Djibouti, factureraient 7 dollars la manutention d'une tonne de sucre, y compris son déchargement du navire, les frais de remorquage et déchargement à destination. Le port de Kismayo facturerait environ le double, et El Ma'an à peu près le quadruple. Dans le même temps, les ports sont si mal entretenus que de grandes quantités de marchandises sont souvent endommagées, sans indemnisation. Comme aucune compagnie d'assurances n'est prête à assurer les risques le long de la côte et dans les ports d'El Ma'an, de Kismayo et de Marha, seuls les navires en mauvais état s'y rendent et il en résulte encore plus d'accidents et de frais.

155. Le coût des transports terrestres n'est pas moins exorbitant. Selon Mohamed Deylaf, acheminer un convoi de Mogadishu à Baidoa, qui se trouve à environ 250 kilomètres, peut prendre jusqu'à huit jours. De longues négociations avec les milices sont nécessaires à chaque barrage routier sur la somme à verser pour passer. M. Deylaf estime que près de 30 % de ses bénéfices servent à payer et à armer sa propre milice, qui assure la sécurité de ses convois.

## **C. Flux monétaires non réglementés**

### **Impression de billets de banque**

156. En Somalie, on fabrique de la fausse monnaie dans un but purement lucratif, pour disposer d'un capital politique, ou encore à des fins criminelles, par exemple pour blanchir de l'argent. La fausse monnaie peut également servir à acheter des armes. Ces opérations de contrefaçon sont en général organisées par des politiciens ou des hommes d'affaires somaliens ayant des contacts internationaux, et ils semblent n'avoir guère de difficultés à persuader des imprimeurs privés d'accepter les pouvoirs dont ils sont porteurs et qui les présentent comme des représentants légitimes du Gouvernement somalien. Les conséquences économiques de la fabrication de fausse monnaie peuvent être dramatiques : en 2001, le shilling somalien a perdu près de la moitié de sa valeur lorsqu'un consortium d'hommes d'affaires lié au GNT a inondé de fausse monnaie les marchés de Mogadishu.

157. Pendant les six mois durant lesquels le Groupe d'experts a enquêté, des rumeurs concernant l'arrivée de lots de fausse monnaie ont continué à circuler, la Malaisie et l'Indonésie étant citées comme pays d'origine possibles. Le Groupe d'experts a décidé d'enquêter sur ces informations dans l'espoir de découvrir une source de financement des livraisons d'armes aux factions somaliennes.

158. L'un des premiers bénéficiaires des activités d'impression de billets de banque a été Abdinur Ahmed Darman. En mai 1997, il a reçu une première livraison de 30 milliards de shillings somaliens sur le terrain d'aviation de Balidogle, dont il a partagé une partie avec Hussein Aideed. Un différend s'étant par la suite élevé entre les deux hommes, la milice d'Aideed a tué six membres de la famille de Darman, lequel a pour cette raison gardé pour lui les livraisons suivantes. Certains des billets sont néanmoins restés entreposés chez l'imprimeur et certains des hommes d'affaires qui avaient financé l'opération.

159. En juin et juillet 2003, s'étant proclamé Président de la Somalie, Darman s'est rendu en Malaisie. L'impression de monnaie aurait été à cette occasion l'une de ses préoccupations – avec l'organisation d'une expédition d'uniformes pour sa milice (voir par. 76 à 78 ci-dessus) – et l'un des membres du Groupe d'experts s'est donc rendu en Malaisie pour vérifier ces informations. Darman lui-même a nié les allégations, et le Gouvernement malaisien ainsi que plusieurs sociétés privées malaisiennes ont déclaré au Groupe d'experts qu'ils n'étaient pas au courant de nouvelles activités d'impression de billets de banque<sup>9</sup>. L'un des hommes d'affaires contactés a affirmé qu'il essayait toujours de récupérer ce qu'on lui devait sur des opérations précédentes.

160. Questionné sur l'allégation selon laquelle le fait qu'il se proclamait Président de la Somalie était directement en rapport avec les tentatives qu'il avait faites pour récupérer ce qui restait du stock de billets de banque imprimés de 1997, Darman a affirmé qu'il était allé en Malaisie pour essayer d'empêcher que de nouveaux lots de billets soient envoyés au GNT. Il a en outre déclaré qu'il avait fourni un dossier détaillé sur cette affaire à des services de renseignement occidentaux et aux autorités des Émirats arabes unis, où lui et ses associés ont un bureau. Mais ni M. Darman lui-même ni les autorités mentionnées n'ont pu étayer ses dires, et M. Darman n'a pas voulu remettre le dossier en question au Groupe d'experts, malgré les nombreuses demandes de celui-ci. Le Groupe d'experts a aussi pris contact avec un ex-membre du Congrès des États-Unis, William Grant, qui avait été associé aux tentatives faites antérieurement par Aideed et Darman pour obtenir de la fausse monnaie. M. Grant a dit au Groupe d'experts qu'il était au courant de ces tentatives et qu'il communiquerait les résultats de sa propre enquête au Groupe d'experts, mais il ne l'a jamais fait.

161. Au cours de ses investigations, le Groupe d'experts a découvert des preuves d'autres opérations d'impression de monnaie. Entre 1999 et 2000, trois contrats ont été signés entre la société indonésienne Peter Pura Baru et Ahmed Mohamed Goala, un proche du chef de l'opposition du Puntland, Jama Ali Jama, lequel s'est présenté comme le Gouverneur de la Banque centrale de Somalie. Ces contrats représentaient au total 38 milliards de shillings en billets de 1 000 shillings somaliens.

---

<sup>9</sup> L'un des hommes d'affaires contacté, John Fung, du Groupe Adorno, a déclaré au Groupe d'experts qu'il n'avait pas encore recouvré les frais que lui avaient occasionnés les précédentes opérations de fabrication de billets de banque.

162. Des documents obtenus par le Groupe d'experts montrent également qu'Abdullahi Yusuf, président autoproclamé de l'État du Puntland, et un certain Ali-Noor Mohamed ont été impliqués dans l'opération d'impression de billets de banque avec la société canadienne décrite dans le rapport précédent (S/2003/223).

163. Selon des responsables de la police indonésienne, la commande de billets de banque la plus récente a été passée en 2002 par une femme se présentant comme Khadija Ossoble Ali, une Ministre d'état du GNT jusqu'à la fin de 2001. Lorsque le Groupe d'experts l'a contactée aux États-Unis, Mme Khadija a nié toute participation à la fabrication de billets de banque, expliquant qu'elle s'était effectivement rendue en Indonésie en 2001 pour le compte du GNT pour enquêter sur une livraison antérieure de fausse monnaie à Mogadishu, et pour signer un mémorandum d'accord avec l'imprimeur stipulant que tous stocks de billets restants devaient être détruits.

164. Lorsqu'elle a été contactée pour obtenir des éclaircissements, la société indonésienne a affirmé avoir reçu la commande pour l'impression de billets via l'ambassade indonésienne en Égypte et y avoir donné suite avant même qu'aucun document officiel ne lui avait été présenté. Le Groupe d'experts a essayé d'obtenir des éclaircissements de l'ambassade d'Indonésie au Caire mais, à l'époque de la rédaction du présent rapport, elle n'avait toujours pas reçu de réponse.

165. Dans l'ensemble, les politiciens et chefs de guerre somaliens peuvent obtenir des billets des imprimeurs de monnaie sans trop de difficultés. Il leur faut seulement suffisamment de fonds pour passer la commande, et une procuration raisonnablement convaincante délivrée au nom du Gouvernement somalien. Des représentants du GNT mais aussi d'autres partis beaucoup moins crédibles ont voyagé dans le monde porteurs de documents les autorisant à faire battre monnaie au nom de l'État somalien. Le Groupe d'experts recommande vivement à tous les États Membres de ne pas permettre aux entreprises d'imprimerie publiques ou privées d'imprimer des shillings somaliens.

### **Hawala**

166. L'effondrement du gouvernement central somalien en 1991 a eu des répercussions majeures sur le secteur des services financiers. La Somalie est l'un des pays les plus pauvres du monde. L'absence prolongée de gouvernement national a interdit au pays l'accès aux marchés internationaux de capitaux et a empêché la création d'institutions de gestion économique et d'organismes réglementaires.

167. Une conséquence de l'absence de services bancaires a été le développement des services traditionnels « hawala » proposés par des sociétés somaliennes de transfert de fonds. Les envois de fonds de la diaspora somalienne ont fortement contribué à soutenir la croissance économique puisqu'ils constituent actuellement les seuls services financiers disponibles pour une grande partie de la société somalienne. La guerre civile qui dure depuis 12 ans a entraîné une émigration massive qui se poursuit à l'heure actuelle : près d'un million de Somaliens vivent et travaillent à l'étranger. Ces Somaliens exilés sont « la clef de voûte de l'économie, leurs envois représentant chaque année entre 750 millions et 1 milliard de dollars<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> PNUD, « *Somali Remittance Initiative* », mai 2003.

168. Les sociétés somaliennes de transfert de fonds sont très présentes au niveau international mais, en l'absence d'autorités de régulation, opèrent de manière informelle. Depuis le 11 septembre 2001, ces sociétés ont retenu l'attention de la communauté internationale. L'absence de transparence et de responsabilité qui les caractérise a amené la fermeture d'un certain nombre d'entre elles. Al Barakat, la plus importante, a été fermée en novembre 2001 après que le Gouvernement des États-Unis l'eut accusée d'être liée à des groupes terroristes.

169. Compte tenu de ces événements et pour améliorer la transparence de ces sociétés et les responsabiliser, 14 sociétés somaliennes de transfert de fonds ont, en septembre 2003, créé la Somali Financial Services Association (SFSA) sous l'égide du PNUD. Comme l'indique l'article 3.10 de son acte constitutif, la SFSA s'engage à travailler à la prévention des violations de l'embargo sur les armes en Somalie, en particulier du financement des chefs des factions en conflit, trafiquants de drogues et terroristes. Il ne faut cependant pas sous-estimer la difficulté de cette entreprise : le Groupe d'experts a appris que les terroristes qui avaient participé aux attaques menées en novembre 2002 à Mombasa survivaient à Mogadishu avec plusieurs centaines de dollars par mois – des montants qui ne sont guère susceptibles de retenir l'attention des autorités de régulation.

#### **D. Faux papiers et faux billets**

170. Le trafic d'armes et les autres activités criminelles sont grandement facilités par l'existence de faux papiers. On peut se procurer des papiers d'identité somaliens, passeports compris, auprès des missions diplomatiques somaliennes du monde entier, moyennant le versement d'un droit modique, ou tout simplement en acheter sur les marchés des grandes villes (y compris le quartier d'Eastleigh à Nairobi). Il n'est pas nécessaire de justifier de son identité, et même quelqu'un qui n'est pas Somalien peut obtenir un passeport (ou un passeport diplomatique) sur demande. On peut aussi se procurer des passeports étrangers, mais ils sont plus rares et plus coûteux que les passeports somaliens.

171. Les documents officiels sont encore plus faciles à falsifier, du fait que rien ou presque n'empêche un dirigeant peu scrupuleux de rédiger sa correspondance sur du papier à en-tête d'aspect officiel, et de se faire passer pour un responsable de banque, un ministre du Gouvernement, ou même le Président de la Somalie. Le Groupe a accumulé un bon nombre d'exemples de documents de ce type.

172. Ce qui présente le plus d'intérêt pour le travail du Groupe est l'usage frauduleux de certificats d'utilisateur final servant à acheter des armes pour la Somalie. Le Groupe a eu connaissance de plusieurs cas de certificats douteux, mais n'a pu jusqu'à présent se procurer de copies des documents en cause.

### **VII. Recommandations**

173. Le Groupe n'a pas constaté de gros envois d'armes aux factions de Somalie dans les six derniers mois, mais des armes et des munitions y arrivent constamment en petites quantités depuis les pays voisins, alimentant les marchés libres d'armes. La situation en Somalie est complexe, exigeant une intervention globale et intégrée pour le contrôle de l'embargo sur les armes et les problèmes connexes, tels

l'insécurité dans la région, la criminalité organisée et le terrorisme. Cela étant, les recommandations du Groupe sont les suivantes :

## **A. Poursuite du contrôle**

174. L'embargo sur les armes est à maintenir, mais le contrôle est crucial pour en garantir l'efficacité. Le Groupe recommande vivement, étant donné les incertitudes qui pèsent sur le processus de réconciliation politique en Somalie et la recrudescence du cycle des violences, de mettre en place un dispositif de contrôle plus systématique. Il serait bon, pour tirer le maximum du travail accompli par le Groupe, de le faire sans tarder. Le contrôle de l'embargo devrait se poursuivre sans interruption.

175. Ce dispositif contribuerait de plusieurs manières à rendre l'embargo sur les armes plus efficace. Outre qu'il servirait à poursuivre les investigations et les vérifications portant sur les violations en cours de l'embargo, ce dispositif :

a) Livrerait des rapports périodiques sur les cas précis de violations, avec le nom des coupables;

b) Permettrait d'enquêter sur les transports d'armes et leur financement, depuis la source jusqu'à l'utilisateur final, y compris pour les marchandises en transit, afin de déterminer clairement les schémas de l'offre et de la demande;

c) Servirait à étudier les liens entre les transports d'armes (à destination et en provenance de Somalie) et les organisations criminelles et terroristes internationales. Il faut concentrer l'action en particulier sur le contrôle et la localisation des catégories particulières d'armes recherchées par ces groupes;

d) Établirait des filières actives de coopération et d'échanges d'informations avec les initiatives de l'Union africaine et de la Ligue des États arabes visant à surveiller l'application de la déclaration de cessez-le-feu, ainsi qu'avec d'autres initiatives de surveillance;

e) Établirait des états des mouvements des navires et des avions arrivant en Somalie et dans les États de première ligne, en partant ou y passant en transit;

f) Pousserait plus loin les investigations dans certains cas précis, et mènerait des enquêtes approfondies sur les opérations dans les ports et les aéroports suspects et sur les marchés d'armes de la région, afin de déterminer les sources d'approvisionnement;

g) Communiquerait les renseignements pertinents aux États Membres de l'ONU, de manière que leurs services de répression puissent faire le nécessaire;

h) Suivrait les progrès réalisés par les pays voisins de la Somalie, renforçant les moyens dont ils disposent pour contrôler leurs frontières, et ferait des rapports sur la question.

## **B. Amélioration de la coopération**

176. Le concours et l'appui d'acteurs spécialisés très divers et d'organismes extérieurs aux Nations Unies sont essentiels pour que l'embargo sur les armes soit bien appliqué. Il faudra redoubler d'efforts pour bien coordonner à cette fin l'action

des organisations internationales, régionales et sous-régionales, des États Membres et des acteurs autres qu'étatiques qui s'occupent de désarmement, de démobilisation, de surveillance du cessez-le-feu et de lutte contre la criminalité et le terrorisme. Tous devraient être prêts à offrir au Groupe l'aide spécialisée nécessaire.

#### **États de première ligne et États voisins**

177. Il y aura lieu de mettre en place des filières plus régulières de communication et de coordination entre le Groupe, le Comité, les États de première ligne et les États voisins. Tous les États devront désigner une entité habilitée à communiquer des renseignements au Groupe sur les questions relevant de son mandat.

178. Les gouvernements des États de première ligne et des pays voisins devraient déclarer leurs stocks d'armes (antiaériennes) au Groupe, et confirmer qu'ils contrôlent pleinement ces stocks. En principe, il faudrait aussi que les achats de ce type d'armes soient signalés au Groupe. On devrait demander instamment aux États de première ligne et aux pays voisins d'instituer des bureaux pour l'assistance aux sanctions sur leur territoire, avec l'aide d'organisations régionales et sous-régionales. Ce bureau aiderait les autorités nationales compétentes à contrôler et à faire respecter l'embargo sur les armes sur leur territoire.

#### **États Membres**

179. Il est nécessaire que tous les États apportent leur pleine coopération au Groupe dans l'exercice de son mandat, notamment en communiquant les renseignements nécessaires. Le Groupe a constaté que si les États Membres répondaient généralement aux demandes d'informations, aucun ne fournissait d'informations de sa propre initiative.

#### **Organisations régionales**

##### ***Union africaine et Ligue des États arabes***

180. L'Union africaine et la Ligue des États arabes sont déterminées à faire appliquer l'embargo sur les armes, et sont disposées à instituer un cadre de coopération avec le Groupe d'experts. Elles aideraient le Groupe dans tous les domaines relevant de l'application de l'embargo, en particulier en communiquant sans tarder des informations sur les violations et en répondant aux demandes d'informations dans le cadre d'une investigation. Il est indispensable d'établir des filières de concertation régulière avec ces organisations.

##### ***Équipe spéciale maritime de la Coalition***

181. L'Équipe spéciale maritime de la Coalition, qui opère au large de la corne de l'Afrique, et est actuellement chargée d'assurer la sécurité maritime antiterroriste, devrait être priée par le Conseil de sécurité d'agir, dans la mesure de ses moyens, pour faire cesser le trafic illicite d'armes. Dans les cas de violation de l'embargo sur les armes ou de violations soupçonnées, les informations devraient être communiquées au Groupe ou au Comité, qui procéderait à une investigation.

## **C. Mesures propres à faire cesser les livraisons d'armes**

### **La Déclaration de Nairobi**

182. Même si la Somalie n'a que le statut d'observateur, il faut que les autorités somaliennes, ainsi que les États de première ligne et les pays voisins, appliquent les mesures prévues dans le Plan d'action énoncé dans la Déclaration de Nairobi sur le problème de la prolifération des armes légères illicites dans la région des Grands Lacs et la corne de l'Afrique.

183. Des signataires essentiels tels que l'Érythrée et l'Éthiopie n'ont encore mis en application aucune des mesures exigées par le Plan d'action coordonné; il faudrait par ailleurs encourager Djibouti à donner les pouvoirs voulus à son centre national de coordination, récemment créé. Le Groupe recommande au Conseil de sécurité de demander aux États parties à la Déclaration qui n'ont pas encore mis en application les mesures prévues, de le faire de toute urgence. Il faudrait également que le Comité du Conseil de sécurité reçoive des rapports sur les progrès accomplis par ces pays.

184. La prochaine conférence ministérielle d'examen de la Déclaration de Nairobi doit avoir lieu en mars 2004 à Nairobi. Il serait extrêmement utile, pour l'application et le contrôle de l'embargo, de mettre fermement à l'ordre du jour de cette conférence la question de l'embargo sur les armes à l'encontre de la Somalie.

### **Exemptions à l'embargo sur les armes au cas où se mettrait en place un gouvernement fonctionnel**

185. Si un gouvernement légitime se mettait en place, il faudrait étudier de près la possibilité d'exemption à l'embargo sur les armes pour une éventuelle armée nationale ou force de police. Il est crucial que les achats de matériel militaire et de police (armes, munitions, uniformes et matériels connexes) se fassent en toute transparence et soient signalés au Comité des sanctions comme prévu par la résolution 1356 (2001), mentionnant clairement toutes les parties en cause, donnant le nom des usines, des intermédiaires et des sociétés de transport, avec une comptabilité claire et transparente (notamment relevés bancaires).

### **Autres exemptions**

186. Les livraisons de matériel militaire non légal destinées à des fins de protection à l'une quelconque des parties en Somalie sont des violations de l'embargo sur les armes si le Comité du Conseil de sécurité créé par la résolution 751 (1992) ne les a pas approuvées au préalable. Or, aucune des livraisons d'uniformes évoquées dans le présent rapport n'a été approuvée. Le Groupe recommande donc au Conseil de sécurité de réaffirmer les obligations des États Membres pour ce qui est d'appliquer strictement les mesures imposées par les résolutions 733 (1992) et 1356 (2001) visant les livraisons de matériel militaire non légal.

## **D. Transports**

187. Les 3 200 kilomètres de côtes somaliennes servent à débarquer des armes faisant l'objet du trafic illicite, destinées à la Somalie et à l'ensemble de la région. Cette côte a aussi connu à plusieurs reprises des actes de piraterie et de terrorisme

visant des navires. Il faudrait envisager de créer une autorité intérimaire chargée de surveiller la côte somalienne. Le Groupe est favorable à l'organisation, suggérée par l'Organisation maritime internationale, d'une conférence internationale sur la sécurité maritime en Somalie, qui pourrait débattre de la question dans le détail. On trouvera à l'annexe III du présent rapport une recommandation plus élaborée de création d'une autorité maritime intérimaire pour la Somalie.

188. Pour améliorer la surveillance et le contrôle exercés sur le trafic aérien par l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie, il pourrait être nécessaire d'installer des radars secondaires qui couvriraient l'ensemble de l'espace aérien somalien. Cela permettrait d'identifier sans ambiguïté et de suivre tout aéronef pénétrant dans l'espace aérien du pays. Cela pourrait aussi réduire la fréquence d'utilisation d'indicatifs d'appel ou d'immatriculations doubles ou multiples. On trouvera à l'annexe IV une recommandation plus détaillée, avec les caractéristiques techniques, visant de nouveaux perfectionnements de l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie.

189. Il y a lieu de renforcer les moyens dont disposent les aéroports des États de première ligne pour faire respecter l'embargo, en suscitant plus de coordination entre États et en fournissant une assistance technique pour l'inspection des ports et des aéroports. Il faudrait inciter à inspecter le fret aérien, régulièrement et de manière ponctuelle, dans les aéroports de transit.

## **E. Autres recommandations**

### **Liste noire**

190. Le Groupe est favorable à la recommandation visant l'établissement d'une liste où seraient inscrits les personnes ou groupes qui fabriquent, vendent et achètent, constituent des arsenaux, transfèrent, possèdent, transportent, assurent et financent illégalement l'acquisition d'armes illicites, le but étant de proposer des mesures à prendre éventuellement contre ces violations. Les États Membres devraient par la suite veiller à demander des comptes à leurs nationaux ou résidents reconnus coupables de violations de l'embargo et de délits connexes.

191. Quiconque se rend coupable de violations de l'embargo, que ce soit des marchands, des intermédiaires, des compagnies aériennes, des sociétés de transport ou des hommes d'affaires en Somalie, devrait également être exclu de toute possibilité de se voir attribuer un marché par l'ONU.

### **Faux papiers et faux billets**

192. Les pays et les sociétés qui impriment des billets de banque devraient tous cesser d'imprimer des shillings somaliens tant qu'un gouvernement légitime n'aura pas chargé une autorité de ladite impression. Les entreprises d'imprimerie, gouvernementales ou privées, devraient signaler au Comité du Conseil de sécurité toute demande ou tentative visant l'impression de billets somaliens. Les stocks existants de shillings de Somalie ou de Somaliland devraient être détruits.

**Annexe I**

**État de dépense communiqué  
par le Gouvernement national de transition de la Somalie**

**République somalienne**

**Ministère des finances**

*Cabinet du Ministre*

**Jamhuuriyadda Soomaaliya**

**Wasaaradda Maaliyadda**

*Xafiiska Wasiirka*

Réf. : WM/XW/185/03

10.06.2003

Le Secrétaire général de la Ligue des États arabes  
Le Caire  
République arabe d'Égypte

Objet : État des dépenses

Le Ministère des finances du Gouvernement national de transition de la Somalie présente ses compliments et sa gratitude à la Ligue des États arabes pour la généreuse assistance financière et politique qu'elle a accordée au Gouvernement et au peuple somaliens.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un résumé de l'état des dépenses pour mai 2003 effectuées grâce au montant de 1 million de dollars des États-Unis dont les États arabes ont fait don à la Somalie par le biais du Fonds pour le Gouvernement national de transition créé par la Ligue des États arabes.

Une fois encore, je saisis l'occasion de vous remercier pour vos efforts et votre appui à notre nation.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le Ministre des finances  
(*Signé*) Hussein Mohamud **Sheikh**

**République somalienne**  
**Ministère des finances**

**Résumé des dépenses**

<i>Description</i>	<i>Catégorie de dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Taux</i>	<b>Total</b>	<b>Total général</b>
<b>Présidence</b>					
Cabinet du Président	Indemnités et services			<b>30 000</b>	
Conseillers	Indemnités	5	600	<b>3 000</b>	<b>33 000</b>
<b>Assemblée nationale</b>					
Bureau du Président	Indemnités et services			<b>15 000</b>	
Membres du Parlement	Indemnités	245	1 000	<b>245 000</b>	
Membres du Parlement	Indemnités de présence	245	300	<b>73 500</b>	
Transports et frais divers	Services			<b>10 000</b>	<b>343 500</b>
<b>Gouvernement central</b>					
Cabinet du Premier Ministre	Indemnités et services			<b>20 000</b>	
Conseillers	Indemnités	2	600	<b>1 200</b>	
Cabinet du Vice-Premier Ministre	Indemnités et services			<b>5 000</b>	
Ministres	Indemnités	30	1 000	<b>30 000</b>	
Ministres d'État	Indemnités	30	1 000	<b>30 000</b>	
Vice-Ministres	Indemnités	19	1 000	<b>19 000</b>	
Secrétariat du Conseil des ministres	Indemnités et services			<b>5 000</b>	
Ministère des finances	Indemnités et services			<b>3 000</b>	
Attorney general	Indemnités et services			<b>1 500</b>	
Directeur du Trésor	Indemnités et services			<b>3 000</b>	
Contrôleur et vérificateur général	Indemnités et services			<b>2 000</b>	
Banque centrale	Indemnités et services			<b>3 000</b>	
Région et districts de Banadir	Indemnités et services			<b>10 000</b>	
Radio Mogadishu	Indemnités et services			<b>15 000</b>	<b>147 700</b>
<b>Magistrature et prisons</b>					
Magistrature et prisons	Indemnités et services			<b>25 000</b>	<b>25 000</b>
<b>Armée et forces de police</b>					
Armée	Indemnités	2 000	50	<b>100 000</b>	
Armée	Services			<b>20 000</b>	
Forces de police	Indemnités	2 500	50	<b>125 000</b>	
Forces de police	Services			<b>20 000</b>	
Administration pénitentiaire	Indemnités	500	50	<b>25 000</b>	
Administration pénitentiaire	Services			<b>10 000</b>	<b>300 000</b>

---

<i>Description</i>	<i>Catégorie de dépense</i>	<i>Nombre</i>	<i>Taux</i>	<b>Total</b>	<b>Total général</b>
<b>Services diplomatiques</b>					
Ambassade de Somalie au Caire	Indemnités et services			<b>20 000</b>	
Mission de la Somalie à New York	Indemnités et services			<b>15 000</b>	<b>35 000</b>
<b>Frais de voyage à l'étranger</b>				<b>15 800</b>	<b>15 800</b>
<b>Apurement</b>				<b>100 000</b>	<b>100 000</b>
					<b>1 000 000</b>

---

## Annexe II

## Prix de certaines armes légères (octobre 2003)

<i>Prix comparés de certaines armes légères – octobre 2003<sup>a</sup></i>			
	<i>Yémen</i>	<i>Yémen</i>	<i>Bosaso</i>
	<i>Prix à l'importation</i>	<i>Prix au détail</i>	
			<i>Mogadishu</i>
AK-47 à crosse repliable d'URSS et de la RPDC (ces derniers nouveaux sur le marché, plus coûteux) : modèles neufs des années 60 et 70	80 dollars	215 dollars	300 à 375 dollars
AK-47 à crosse repliable en provenance d'autres pays	40 à 65 dollars		190 dollars
AK-47 à crosse repliable de fabrication chinoise		100 dollars	250 à 270 dollars
Makarov	90 à 130 dollars	200 à 250 dollars (selon le pays d'origine)	300 à 400 dollars
Munitions pour l'AK-47 7,62 x 39 mm (selon le pays d'origine, l'année de fabrication etc. Les munitions chinoises sont les moins chères, les russes et les est-européennes plus recherchées)	30 à 70 dollars les mille coups	60 à 140 dollars les mille coups	0,30 à 0,50 dollar le coup
Munitions de 12,7 mm et 14,5 mm (selon le pays d'origine et l'année de fabrication)	0,80 à 1,20 dollar le coup		
DSHK (mitrailleuse 12,7mm)		2 000 dollars 5 000 dollars	8 000 à 10 000 dollars
PKM (mitrailleuse 7,62 mm)		1 200 dollars 3 200 dollars	3 500 à 5 000 dollars

<sup>a</sup> Ces prix sont des prix du marché, collectés au cours d'entretiens avec des marchands d'armes et des intermédiaires à Aden, Mukalla, Bosaso et Mogadishu entre le 1er et le 23 octobre 2003.

## Annexe III

### **Création proposée d'une Autorité maritime intérimaire pour la Somalie**

La région qui s'appelait naguère République de Somalie a plus de 3 200 kilomètres de côtes où il n'existe ni protection, ni réglementation ni droit. Depuis plus de 14 ans, les ressources n'y sont pas gérées, il n'y a aucune protection contre la piraterie, aucun souci de l'environnement et aucune mesure empêchant les flux d'armes d'y arriver et d'en partir.

En 1998 a été réalisée une évaluation d'ensemble des possibilités de mise en valeur viable de l'environnement maritime, des ports de mer et des zones côtières, financée par le PNUD et réalisée par l'OMI et la CNUCED avec la coopération de l'UICN, du PNUE et de la FAO. Le document final, intitulé « The Protection and Sustainable Development of Somali Marine Environment, Seaports and Coastal Areas » présente nombre d'observations et de recommandations qui n'ont rien perdu de leur intérêt.

Le précédent Groupe d'experts sur la Somalie avait recommandé d'envisager de donner suite à la principale recommandation du rapport d'évaluation de 1998, à savoir de constituer un régime d'administration maritime intégré ou une Autorité maritime intérimaire pour la Somalie, qui serait chargée d'assurer la réglementation, la sûreté maritime, la protection de l'environnement marin, le suivi, la surveillance et le contrôle de la zone économique exclusive.

À l'époque où la recommandation a été formulée (1998), on pensait qu'il serait difficile d'obtenir le soutien politique et matériel des États Membres, mais depuis les événements du 11 septembre 2001, la vulnérabilité des activités maritimes aux attentats terroristes a retenu l'attention mondiale, et le Secrétaire général de l'OMI a été invité à prendre les mesures voulues pour aider les gouvernements à renforcer la sûreté et la sécurité des ports, afin de prévenir et de réprimer les actes de terrorisme visant les ports et les bateaux se trouvant dans les zones portuaires. Le moment pourrait donc être venu de donner suite aux recommandations de 1998 relatives à la création d'une Autorité maritime intérimaire pour la Somalie, vu la longueur considérable des côtes du pays, théâtre d'incidents attestés de piraterie et de terrorisme dirigés contre des bateaux. La côte somalienne laissée sans protection peut aussi offrir une voie d'entrée pour l'acheminement d'armes sur le continent africain.

La Somalie devrait être partie au Mémoire d'accord sur le contrôle des ports par les États de l'océan Indien, et à l'Accord conclu en application de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, sur le Centre de coordination des sauvetages en mer de la sous-région d'Afrique orientale. Faute d'un gouvernement effectif, rien ne peut être fait relativement à ces instruments. Tous les pays de la région (Comores, Djibouti, Kenya, Maurice, République-Unie de Tanzanie et Seychelles) sont à des stades divers de l'application du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, mais tant que la côte somalienne restera peu sûre, les bateaux et les ports de la région ne pourront connaître ni sûreté ni sécurité.

L'OMI est bien placée pour établir une autorité maritime intérimaire et lui offrir un appui technique une fois trouvés les dispositifs de financement et de répression.

## Annexe IV

### **Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie**

Répondant à l'une des recommandations formulées par le précédent Groupe d'experts (S/2003/223, par. 178) visant un élargissement du mandat de l'Autorité intérimaire de l'aviation civile en Somalie, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a proposé ce qui suit :

Pour que l'Autorité intérimaire puisse assumer les fonctions qui découleraient de son mandat élargi, il faudrait que les trois conditions suivantes soient réunies :

1. L'Autorité exercerait ses fonctions supplémentaires pour la Somalie en attendant que l'autorité gouvernementale soit rétablie dans le pays. Il faudrait pour cela faire formuler et adopter une loi de l'aviation civile, ce qui supposerait que l'ONU assume une fonction de l'État;
2. Il faudrait élargir autant que nécessaire (capacités et ressources) les termes de l'accord entre l'OACI et le PNUD, et ceux du descriptif de projet correspondant qui ont trait à l'Autorité intérimaire;
3. Il y aurait lieu de revoir les outils en place pour la gestion des risques (dénis de responsabilité, dispositions d'assurance) et en élargir la portée à la mesure des fonctions supplémentaires.

Bien que l'OACI ait réagi ainsi à la recommandation du précédent Groupe d'experts relative à l'élargissement du mandat de l'Autorité intérimaire de l'aviation civile, le présent Groupe d'experts est d'avis que, malgré la situation actuelle de la sécurité en Somalie, l'Autorité intérimaire peut jouer un rôle plus efficace. Il est recommandé d'installer les radars secondaires en des points stratégiques dans les zones suivantes : un dans le nord, un dans le nord-est, et un dans le sud, de préférence dans un aéroport du Kenya proche de la frontière somalienne, tel que Mandera. Cela permettrait d'identifier sans ambiguïté et de suivre tous les avions pénétrant dans l'espace aérien somalien. Cela permettrait aussi de réduire considérablement l'usage fréquent d'indicatifs d'appel ou de numéros d'immatriculation d'avions doubles ou multiples.

La présence physique de l'Autorité intérimaire dans certains aéroports fréquemment utilisés est indispensable. La situation actuelle en matière de sécurité étant ce qu'elle est, il faudrait encourager une présence sur place et une coordination accrue avec les chefs de guerre qui contrôlent certains de ces aéroports. Il est indispensable aussi que des preuves tangibles des activités de l'Autorité intérimaire – installation ou achat de matériel pour la sûreté de l'aviation, par exemple – soient communiquées (ou démontrables) aux opérateurs de transports aériens qui utilisent l'espace aérien somalien.

Les capacités des aéroports des États de première ligne en ce qui concerne les inspections et le traitement du trafic passagers et fret devraient être renforcées. On pourrait le faire en fournissant l'assistance technique voulue, et en poussant à mieux coordonner l'activité des aéroports des États de première ligne et celle de l'Autorité intérimaire.

Il y aura lieu de contrôler de près et de réglementer l'immatriculation et la certification des appareils, ainsi que la délivrance des licences d'exploitation. On pourrait par exemple exiger que tous les appareils ayant des vols en provenance ou à

destination de la Somalie soient immatriculés et certifiés uniquement dans l'aéroport où ils sont basés (c'est-à-dire l'aéroport à partir duquel l'appareil est exploité), et qu'une licence d'exploitation ne puisse leur être délivrée que de cet aéroport. Cela réduirait considérablement le nombre d'appareils de pays de l'ancien bloc soviétique qui sont basés dans les Émirats arabes unis et d'autres pays voisins, mais immatriculés dans un pays de l'ancien bloc soviétique, et volent en Somalie avec des licences d'exploitation et des certificats délivrés par le pays où ils sont immatriculés.

Vu les lacunes des inspections et contrôles effectivement pratiqués s'agissant du fret aérien, il est recommandé de faire effectuer des inspections régulières, ou au moins ponctuelles, du fret aérien à destination de la Somalie dans tous les aéroports, y compris les aéroports de transit. De plus, les manifestes de marchandises devraient désigner clairement le fret transporté.

---