

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION

1 Donnant suite aux décisions prises par le Conseil de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'Organisation") à ses centième et cent unième sessions à propos de la protection des voies de navigation vitales, l'Organisation a convoqué une réunion sous-régionale chargée de conclure des accords sur la sûreté maritime, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires à l'intention des États des régions de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, laquelle a été accueillie par le Gouvernement de la République de Djibouti et s'est tenue à Djibouti du 26 au 29 janvier 2009 (ci-après dénommée "la Réunion de Djibouti").

2 Ont assisté à la Réunion de Djibouti des délégations des États ci-après :

AFRIQUE DU SUD	MADAGASCAR
ARABIE SAOUDITE	MALDIVES
COMORES	OMAN
DJIBOUTI	RÉPUBLIQUE-UNIE
ÉGYPTE	DE TANZANIE
ÉTHIOPIE	SEYCHELLES
FRANCE	SOMALIE
JORDANIE	SOUDAN
KENYA	YÉMEN

des observateurs des États suivants :

CANADA	JAPON
ÉTATS-UNIS	NIGÉRIA
INDE	NORVÈGE
INDONÉSIE	PHILIPPINES
IRAN (RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D')	ROYAUME-UNI
ITALIE	SINGAPOUR

des représentants de l'Organisation des Nations Unies ainsi que des organes et programmes des Nations Unies ci-après :

DÉPARTEMENT DES OPÉRATIONS DE MAINTIEN DE LA PAIX DE L'ONU
(ONU/DOMP)
OFFICE DES NATIONS UNIES CONTRE LA DROGUE ET LE CRIME (ONUDC)
BUREAU POLITIQUE DES NATIONS UNIES POUR LA SOMALIE (UNPOS)
PROGRAMME ALIMENTAIRE MONDIAL (PAM)

des observateurs des organisations intergouvernementales ci-après :

COMMISSION EUROPÉENNE (CE)
ORGANISATION INTERNATIONALE DE POLICE CRIMINELLE – INTERPOL
LIGUE DES ÉTATS ARABES
ACCORD RÉGIONAL DE COOPÉRATION CONTRE LA PIRATERIE ET LES VOLS
À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES EN ASIE – CENTRE
D'ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS
ORGANISATION RÉGIONALE POUR LA CONSERVATION DE
L'ENVIRONNEMENT DE LA MER ROUGE ET DU GOLFE D'ADEN (PERSGA)
UNION AFRICAINE
AUTORITÉ INTERGOUVERNEMENTALE POUR LE DÉVELOPPEMENT (IGAD)
ORGANISATION DU TRAITÉ DE L'ATLANTIQUE NORD (OTAN)
ORGANISATION DE LA CONFÉRENCE ISLAMIQUE

et des observateurs des organisations non gouvernementales ci-après :

BIMCO
ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ARMATEURS PÉTROLIERS
INDÉPENDANTS (INTERTANKO)
ASSOCIATION DE GESTION DES PORTS DE L'AFRIQUE DE L'EST ET
AUSTRALE (AGPAEA)

3 La Réunion de Djibouti avait pour objet d'examiner et d'adopter le projet de texte d'un instrument concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden, lequel avait été élaboré par la Réunion sous-régionale sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans la région de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, que l'Organisation avait organisée à Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) du 14 au 18 avril 2008.

4 La Réunion de Djibouti a été ouverte par S.E. le Premier Ministre de la République de Djibouti, M. Dileita Mohamed Dileita, et par le Secrétaire général de l'Organisation, M. Efthimios E. Mitropoulos.

5 Le Ministre de l'équipement et des transports de la République de Djibouti, M. Ali Hassan Bahdon, a prononcé un discours d'ouverture et souhaité la bienvenue à tous les participants.

La réunion s'est ensuite déroulée sous la présidence de M. Mohamed Clem, du Ministère de l'équipement et des transports.

6 Après avoir examiné le projet de texte de l'instrument mentionné au paragraphe 3 ci-dessus, la Réunion de Djibouti a adopté un code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. La Réunion a reconnu les progrès notables qui avaient été réalisés au cours du Séminaire sous-régional sur les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires et la sûreté maritime, tenu à Sanaa (Yémen) du 9 au 13 avril 2005, et de l'Atelier sous-régional de suivi sur la sûreté maritime, la piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, tenu à Muscat (Sultanat d'Oman) du 14 au 18 janvier 2006, lesquels avaient offert un fondement solide pour les travaux de la Réunion.

7 Au cours de la Réunion de Djibouti, un atelier a été organisé et différents points de vue ont été exprimés au sujet des mesures visant à lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden.

8 À l'issue de ses délibérations, la Réunion de Djibouti a adopté la résolution ci-après :

Résolution 1 ADOPTION DU CODE DE CONDUITE CONCERNANT LA
RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE ET DES VOLS À MAIN
ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES DANS L'OCÉAN INDIEN
OCCIDENTAL ET LE GOLFE D'ADEN

qui constitue le document joint 1.

9 La Réunion de Djibouti a également adopté les résolutions suivantes, qui constituent le document joint 2 :

Résolution 2 COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES
Résolution 3 PROMOUVOIR LA FORMATION DANS LA RÉGION

Résolution 4 EXPRESSION DE GRATITUDE

10 Le texte du présent compte rendu est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe et française, qui doit être déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

11 Le Secrétaire général de l'Organisation adressera des copies du présent compte rendu et des documents joints, ainsi que des copies certifiées conformes du texte authentique du Code de conduite mentionné au paragraphe 8 ci-dessus, aux Gouvernements des États invités à se faire représenter à la Réunion de Djibouti.

FAIT à Djibouti, ce vingt-neuf janvier deux mille neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés, représentants des délégations participant à la Réunion de Djibouti, ont apposé leur signature au bas du présent compte rendu.

Signé (la liste des signatures n'est pas reproduite) par les Comores, Djibouti, l'Égypte, l'Éthiopie, la France, la Jordanie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, Oman, l'Arabie saoudite, les Seychelles, l'Afrique du Sud, la Somalie, le Soudan, la République-Unie de Tanzanie et le Yémen.

DOCUMENT JOINT 1

RÉSOLUTION 1

adoptée le 29 janvier 2009

**ADOPTION DU CODE DE CONDUITE CONCERNANT LA RÉPRESSION DES ACTES
DE PIRATERIE ET DES VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES
DANS L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL ET LE GOLFE D'ADEN**

LA RÉUNION DE DJIBOUTI,

NOTANT que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'OMI"), à sa vingt-cinquième session ordinaire, a adopté, le 27 novembre 2007, la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires au large des côtes somaliennes, par laquelle, notamment, elle exhortait les gouvernements de la région à conclure, en collaboration avec l'OMI, et à mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

RECONNAISSANT qu'il faut de toute urgence mettre au point et adopter des mesures efficaces et pratiques pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

DÉSIREUSE de promouvoir une coopération régionale accrue et, partant, d'améliorer l'efficacité en matière de prévention, d'interdiction, de poursuite et de sanction à l'encontre des personnes perpétrant des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires, sur la base du respect mutuel de la souveraineté, des droits souverains, de l'égalité souveraine, de la juridiction et de l'intégrité territoriale des États,

1. ADOPTE le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (ci-après dénommé "le Code de conduite"), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. PRIE INSTAMMENT les gouvernements participants :
 - .1 d'appliquer les dispositions du Code de conduite; et
 - .2 dans un délai de deux ans après la date à laquelle le présent Code de conduite aura pris effet et lorsqu'ils auront désigné les points de contact nationaux visés à l'article 8 du Code de conduite, de se consulter, avec l'assistance de l'OMI, en vue de conclure un accord contraignant;
- .3 DÉCIDE de dénommer ce code de conduite "Code de conduite de Djibouti".

ANNEXE

**CODE DE CONDUITE CONCERNANT LA RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE
ET DES VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES DANS
L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL ET LE GOLFE D'ADEN**

Les Gouvernements comorien, djiboutien, égyptien, érythréen, éthiopien, français, jordanien, kényan, malgache, maldivien, mauricien, mozambicain, omanais, saoudien, seychellois, somalien, sud-africain, soudanais, émirien, tanzanien et yéménite (ci-après dénommés "les participants"),

PROFONDÉMENT PRÉOCCUPÉS par les délits de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden et par les graves dangers pour la sécurité et la sûreté des personnes et des navires en mer et pour la protection du milieu marin qui résultent de tels actes,

RÉAFFIRMANT que les règles du droit international, telles qu'énoncées dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, établissent le cadre juridique applicable à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée en mer,

NOTANT que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'OMI"), à sa vingt-cinquième session ordinaire, a adopté, le 27 novembre 2007, la résolution A.1002(25) sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, par laquelle, notamment, elle exhorte les gouvernements de la région à conclure, en collaboration avec l'OMI, et à mettre en œuvre, dans les plus brefs délais, un accord régional en vue de prévenir, décourager et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

NOTANT ÉGALEMENT que l'Assemblée des Nations Unies, à sa soixante-troisième session, a adopté, le 5 décembre 2008, la résolution 63/111 sur les océans et le droit de la mer, par laquelle, notamment, elle :

- salue le rôle crucial de la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral dans la lutte contre les menaces à la sécurité maritime, conformément au droit international, y compris les actes de piraterie, les vols à main armée commis en mer, le trafic illicite et les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes, les installations au large et d'autres intérêts maritimes, grâce à des instruments et mécanismes bilatéraux et multilatéraux visant à contrôler et prévenir ces menaces et à y riposter, à l'intensification de l'échange d'informations entre États concernant la détection, la prévention et la répression de ces menaces, ainsi que les poursuites engagées contre les délinquants compte dûment tenu de la législation nationale, et est consciente de la nécessité de renforcer durablement les capacités à l'appui de ces objectifs;
- souligne qu'il importe de signaler rapidement les incidents afin que l'on puisse disposer d'une information précise sur l'ampleur du problème des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires et qu'il est essentiel, dans le cas des vols à main armée, que les navires concernés notifient l'État côtier; insiste sur l'importance d'une communication efficace de l'information aux États dont les navires risquent de faire l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée; et prend note du rôle majeur de l'Organisation maritime internationale;

- invite les États à prendre les mesures requises compte tenu de leur droit interne pour faciliter l'arrestation et la poursuite en justice des auteurs présumés d'actes de piraterie;
- engage vivement tous les États à lutter activement, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, en adoptant des mesures, y compris d'aide au renforcement des capacités, en formant les gens de mer, le personnel des ports et les agents de la force publique à la prévention et à la constatation des incidents et à la conduite d'enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés conformément aux dispositions du droit international, en se dotant d'une législation nationale, en consacrant à cette lutte des navires et du matériel adaptés et en empêchant les immatriculations frauduleuses de navires;
- se félicite de la diminution importante du nombre d'attaques par des pirates et des voleurs à main armée dans la région de l'Asie grâce au renforcement de l'action nationale, bilatérale et trilatérale et aux mécanismes de coopération régionale et invite d'autres États à s'employer d'urgence à adopter, conclure et exécuter au niveau régional des accords de coopération relatifs à la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée visant des navires;
- se déclare gravement préoccupée par le problème de la recrudescence des actes de piraterie et des vols à main armée commis en mer, notamment au large des côtes de la Somalie, exprime en particulier son inquiétude devant le récent détournement de navires et appuie les efforts consentis depuis peu pour régler ce problème aux niveaux mondial et régional, et prend acte également des résolutions 1816 (2008) du 2 juin 2008 et 1838 (2008) du 7 octobre 2008 du Conseil de sécurité de l'ONU, notant que l'autorisation donnée dans la résolution 1816 (2008) et les dispositions de la résolution 1838 (2008) s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres de l'ONU du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elles ne peuvent être regardées comme établissant un droit international coutumier;
- prend note des initiatives prises par le Secrétaire général de l'OMI pour donner suite à la résolution A.1002(25) adoptée par l'Assemblée de cette organisation le 29 novembre 2007 et faire participer la communauté internationale à la lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires naviguant dans les eaux situées au large des côtes de la Somalie; et
- exhorte les États à veiller à la pleine application de la résolution A.1002(25) de l'Assemblée de l'OMI sur les actes de piraterie et les vols à main armée contre les navires naviguant dans les eaux situées au large des côtes de Somalie;

NOTANT EN OUTRE que le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies a adopté les résolutions 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008) et 1851 (2008) concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux au large des côtes somaliennes,

RAPPELANT que l'Assemblée de l'OMI, à sa vingt-deuxième session ordinaire, a adopté, le 29 novembre 2001, la résolution A.922(22) sur le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, par laquelle, notamment, les gouvernements étaient invités à établir, selon qu'il conviendrait, des accords et des procédures qui leur permettent de coopérer plus facilement de façon à garantir l'application de mesures efficaces et effectives de prévention des actes de pirateries et de vols à main armée à l'encontre des navires,

TENANT COMPTE des Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime adoptées le 12 décembre 2002 par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, y compris le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires,

S'INSPIRANT de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, adopté à Tokyo (Japon) le 11 novembre 2004,

RECONNAISSANT qu'il faut de toute urgence mettre au point et adopter des mesures efficaces et pratiques pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

RAPPELANT que la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (ci-après dénommée "la Convention SUA") dispose que les Parties doivent établir des délits de droit pénal, établir leur compétence et accepter la remise de personnes responsables ou soupçonnées de s'être emparées d'un navire ou d'en exercer le contrôle par violence ou menace de violence ou par toute autre forme d'intimidation,

DÉSIREUX de promouvoir une coopération régionale accrue entre les participants et, partant, d'améliorer leur efficacité en matière de prévention, d'interdiction, de poursuite et de sanction à l'encontre des personnes perpétrant des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires, sur la base du respect mutuel de la souveraineté, des droits souverains, de l'égalité souveraine, de la juridiction et de l'intégrité territoriales des États,

SALUANT les initiatives que l'OMI, l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Commission européenne, la Ligue des États arabes et d'autres institutions internationales compétentes ont prises en vue de fournir une formation, une assistance technique et d'autres types d'aide au renforcement des capacités aux gouvernements qui en font la demande pour les aider à adopter et à appliquer des mesures pratiques en vue d'appréhender et de traduire en justice les personnes qui commettent des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires,

SALUANT la création à New York, le 14 janvier 2009, du Groupe de contact sur la piraterie au large des côtes somaliennes, qui contribuera à mobiliser et à coordonner les contributions aux efforts internationaux déployés en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes en application de la résolution 1851(2008) du Conseil de sécurité de l'ONU,

NOTANT PAR AILLEURS qu'il est nécessaire d'adopter, pour remédier à la pauvreté et à l'instabilité qui créent des conditions propices à la piraterie, une approche holistique qui inclue des stratégies garantissant l'efficacité de la préservation du milieu marin et de la gestion des pêches et qu'il est nécessaire de considérer les conséquences que pourrait avoir la piraterie pour l'environnement,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Code de conduite, sauf si le contexte donne des indications contraires :

1. On entend par "*piraterie*" l'un quelconque des actes suivants :
 - a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;
 - b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
 - c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.
2. On entend par "*vols à main armée à l'encontre des navires*" l'un quelconque des actes suivants :
 - a) acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État;
 - b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa a).
3. "*Secrétaire général*" désigne le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Article 2

Objet et portée

1. En fonction des ressources dont ils disposent et conformément aux priorités en la matière, à leurs lois et réglementations respectives et aux règles applicables de droit international, les participants entendent coopérer dans toute la mesure du possible pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires afin :
 - a) de notifier et de mettre en commun les renseignements pertinents;
 - b) d'interdire les navires et/ou aéronefs dont il est soupçonné qu'ils commettent des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires;

- c) de veiller à ce que les personnes qui commettent ou tentent de commettre des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires soient appréhendées et traduites en justice; et
 - d) de simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement approprié des gens de mer, des pêcheurs, du personnel de bord et des passagers faisant l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre des navires, en particulier ceux qui ont subi des actes de violence.
2. Les participants entendent que le présent Code de conduite s'applique en cas de piraterie et de vols à main armée dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden.

Article 3

Mesures de protection des navires

Les participants entendent encourager les États, les propriétaires de navires et les exploitants de navires, selon qu'il conviendra, à prendre des mesures de protection contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, en tenant compte des normes et pratiques internationales pertinentes et, en particulier, des recommandations^{1,2} adoptées par l'OMI.

Article 4

Mesures de répression de la piraterie

1. Les dispositions du présent article sont censées s'appliquer uniquement à la piraterie.
2. Aux fins du présent article et de l'article 10, l'expression "navire pirate" s'entend d'un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre un acte de piraterie, ou qui a servi à commettre un tel acte, tant qu'il demeure sous le contrôle de ces personnes.
3. Conformément à l'article 2, chaque participant entend coopérer dans toute la mesure du possible pour :
 - a) arrêter les personnes qui ont commis des actes de piraterie ou que l'on soupçonne sérieusement d'en avoir commis, mener des enquêtes à leur sujet et les traduire en justice;
 - b) saisir les navires et/ou aéronefs pirates et les biens qui se trouvent à leur bord; et
 - c) secourir les navires, les personnes et les biens qui font l'objet d'actes de piraterie.
4. Tout participant peut saisir un navire pirate au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord.

¹ Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.622/Rev.1, telle qu'elle pourra être révisée).

² Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.623/Rev.3, telle qu'elle pourra être révisée).

5. Toute poursuite d'un navire, lorsqu'il y a de sérieuses raisons de soupçonner que ce navire commet un acte de piraterie, qui est menée dans la mer territoriale d'un participant ou qui s'étend au-delà de celle-ci est soumise à l'autorité dudit participant. Aucun participant ne devrait poursuivre un tel navire dans le territoire ou la mer territoriale d'un État côtier, ou au-delà du territoire ou de la mer territoriale de cet État, sans y avoir été autorisé par cet État.

6. Conformément au droit international, les tribunaux du participant qui a opéré la saisie conformément au paragraphe 4 peuvent se prononcer sur les peines à infliger, ainsi que sur les mesures à prendre en ce qui concerne le navire ou les biens, réserve faite des tiers de bonne foi.

7. Le participant qui effectue la saisie conformément au paragraphe 4 peut, sous réserve des lois nationales de son pays, et en concertation avec d'autres entités intéressées, renoncer à son droit premier d'exercer sa compétence et autoriser l'application de la législation de tout autre participant au navire ou, voire et, aux personnes à son bord.

8. À moins que les participants concernés en soient convenus autrement, toute saisie effectuée dans la mer territoriale d'un participant conformément au paragraphe 5 devrait être soumise à la juridiction de ce participant.

Article 5

Mesures visant à réprimer les vols à main armée à l'encontre des navires

1. Les dispositions du présent article sont censées s'appliquer uniquement aux vols à main armée à l'encontre des navires.

2. Les participants entendent que les opérations visant à réprimer les vols à main armée à l'encontre des navires dans la mer territoriale et l'espace aérien d'un participant soient soumises à l'autorité de ce participant, y compris en cas de poursuite serrée engagée dans la mer territoriale ou les eaux archipélagiques de ce participant conformément à l'article 111 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

3. Les participants entendent que leurs points de contact et centres respectifs (désignés conformément à l'article 8) communiquent dans les plus brefs délais les alertes, les notifications et les renseignements liés aux vols à main armée à l'encontre des navires aux autres participants et aux parties intéressées.

Article 6

Mesures en tout état de cause

1. Les participants entendent que toute mesure prise conformément au présent Code de conduite soit menée par des agents de la force publique ou d'autres personnes habilitées depuis des navires de guerre ou aéronefs militaires, ou depuis d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qu'ils sont autorisés à cet effet.

2. Les participants reconnaissent que plusieurs États, y compris l'État du pavillon, l'État d'origine supposé des auteurs du délit, l'État dont les personnes à bord sont ressortissantes et l'État du propriétaire de la cargaison, peuvent avoir des intérêts légitimes dans des cas découlant des articles 4 et 5. Par conséquent, les participants entendent assurer la liaison et coopérer avec ces États et d'autres parties prenantes et coordonner ces activités entre eux afin de faciliter les opérations de secours, l'interdiction, les enquêtes et les poursuites en justice.

3. Les participants entendent, dans toute la mesure du possible, mener et appuyer la conduite d'enquêtes en cas de piraterie et de vols à main armée à l'encontre de navires compte tenu des normes et des pratiques internationales pertinentes et, en particulier, des recommandations³ adoptées par l'OMI.

4. Les participants entendent coopérer dans toute la mesure du possible dans les affaires médicales et de décès qui découlent des opérations contribuant à la répression de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

Article 7

Officiers embarqués

1. En vue de promouvoir les opérations envisagées par le présent Code de conduite, un participant peut désigner des agents de la force publique ou d'autres agents habilités (ci-après dénommés "les officiers embarqués") qui embarqueront à bord de navires ou d'aéronefs patrouilleurs d'un autre participant (ci-après dénommé "le participant hôte") avec l'autorisation du participant hôte.

2. Les officiers embarqués peuvent être armés conformément à leur législation et à leur réglementation nationales et avec l'accord du participant hôte.

3. Lorsque les officiers sont embarqués, le participant hôte devrait faciliter les communications entre ces officiers et leur quartier général et devrait pourvoir à l'hébergement et à la restauration des officiers embarqués à bord des navires ou des aéronefs patrouilleurs d'une manière conforme au traitement du personnel du participant hôte de même rang.

4. Les officiers embarqués peuvent aider le participant hôte et mener des opérations depuis le navire ou l'aéronef du participant hôte si celui-ci le leur demande expressément, et seulement de la manière demandée. Cette demande peut uniquement être formulée, convenue et exécutée d'une manière qui ne soit pas interdite par les lois et réglementations des deux participants.

Article 8

Coordination et échange d'information

1. Chaque participant devrait désigner un point de contact national qu'il chargera de faciliter l'échange coordonné, efficace et en temps voulu de renseignements entre les participants, conformément à l'objet et la portée du présent Code de conduite. Afin d'assurer une communication coordonnée, harmonieuse et efficace entre les points de contact qu'ils ont désignés, les participants entendent utiliser les centres d'échange d'information sur la piraterie du Kenya, de la République-Unie de Tanzanie et du Yémen (ci-après dénommés "les centres"). Les centres du Kenya et de la République-Unie de Tanzanie seront situés dans le Centre de coordination de sauvetage maritime de Mombasa et le Centre de coordination sous-régional de Dar es-Salaam, respectivement. Le centre du Yémen sera situé dans le centre d'information maritime régional qui doit être établi au Yémen par suite des décisions des réunions sous-régionales que l'OMI a organisées à Sanaa en 2005 et à Mascate en 2006 et à Dar es-Salaam. Chaque centre et chaque point de contact désignés devraient être capables, à tout moment, de recevoir des alertes et des demandes de renseignements ou d'assistance et d'y répondre.

³ Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires (résolution A.922(22), telle qu'elle pourra être révisée).

2. Chaque participant entend :

- a) déclarer et communiquer aux autres participants le nom du point de contact qu'il a désigné à la date à laquelle il signe le présent Code de conduite ou dès que possible après l'avoir signé et, par la suite, mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent;
- b) communiquer aux autres participants les numéros de téléphone et de télécopie ainsi que l'adresse électronique de son point de contact et, le cas échéant, de son centre, et par la suite, mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent; et
- c) communiquer au Secrétaire général les renseignements indiqués aux alinéas a) et b) et par la suite, mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent.

3. Chaque centre et chaque point de contact devraient être responsables de la manière dont ils communiquent avec les autres points de contact et les centres. Tout point de contact qui reçoit ou obtient des renseignements concernant une menace ou un incident imminent lié à la piraterie ou à des vols à main armée à l'encontre de navires devrait diffuser sans tarder aux centres une alerte contenant tous les renseignements pertinents. Les centres devraient diffuser des alertes appropriées dans leurs zones de responsabilité respectives concernant des menaces ou incidents imminents à l'encontre de navires.

4. Chaque participant devrait veiller à assurer une communication aisée et efficace entre son point de contact désigné et les autres autorités nationales compétentes, y compris les centres de coordination de recherche et de sauvetage, ainsi que les organisations non gouvernementales pertinentes.

5. Chaque participant doit faire tout son possible pour exiger des navires autorisés à battre son pavillon et des propriétaires ou exploitants de ces navires qu'ils notifient sans tarder aux autorités nationales compétentes, dont les points et centres de contact désignés, les centres de coordination de recherche et de sauvetage appropriés et autres points de contact pertinents⁴, les incidents de piraterie ou les vols à main armée à l'encontre de navires.

6. Chaque participant entend, à la demande de tout autre participant, respecter la confidentialité des renseignements transmis par un participant.

7. Pour faciliter l'application du présent Code de conduite, les participants entendent se tenir pleinement informés des lois et directives applicables dans leurs pays respectifs, en particulier celles qui visent à interdire, appréhender et mettre à disposition les personnes impliquées dans des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires, de mener des enquêtes à leur égard et de les poursuivre en justice. Les participants peuvent également s'employer à publier ou demander une assistance pour publier des manuels et organiser des séminaires et des conférences en vue de promouvoir le présent Code de conduite.

⁴ Par exemple, le Bureau de liaison maritime de Bahreïn (MARLO), le Bureau du commerce maritime du Royaume-Uni à Doubaï (UKMTO).

Article 9

Notification des incidents

1. Les participants entendent élaborer des critères uniformes de notification afin de veiller à ce qu'une évaluation exacte de la menace de piraterie ou de vols à main armée dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden soit effectuée compte tenu des recommandations^{5,6} adoptées par l'OMI. Les participants entendent que les centres gèrent la collecte et la diffusion de ces renseignements dans leurs zones de responsabilité géographiques respectives.
2. Conformément à la législation et à la réglementation de son pays, un participant procédant à un arraisonnement, une enquête, des poursuites ou des requêtes en justice en vertu du présent Code de conduite devrait notifier sans tarder les résultats qu'il a obtenus à tout État du pavillon et tout État côtier affectés, ainsi qu'au Secrétaire général.
3. Les participants entendent que les centres :
 - a) recueillent, compilent et analysent les renseignements transmis par les participants concernant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, y compris les autres renseignements pertinents concernant les personnes et les groupes criminels organisés transnationaux qui commettent des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires dans leurs zones de responsabilité géographiques respectives; et
 - b) établissent des statistiques et des rapports en se fondant sur les renseignements recueillis et analysés en application de l'alinéa a) et les diffusent aux participants, à la communauté maritime et au Secrétaire général.

Article 10

Assistance entre les participants

1. Un participant peut demander à tout autre participant, par l'intermédiaire des centres ou directement, de coopérer à la détection de toute personne, navire ou aéronef suivant :
 - a) personnes qui ont commis, ou sont raisonnablement soupçonnées d'avoir commis, des actes de piraterie;
 - b) personnes qui ont commis, ou sont raisonnablement soupçonnées d'avoir commis, des vols à main armée à l'encontre de navires;
 - c) navires pirates dont il y a de sérieuses raisons de soupçonner qu'ils commettent un acte de piraterie; et
 - d) navires ou personnes qui ont fait l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre de navires.

⁵ Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.622/Rev.1, telle qu'elle pourra être révisée).

⁶ Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires (circulaire MSC/Circ.623/Rev.3, telle qu'elle pourra être révisée).

2. Un participant peut également demander à tout autre participant, par l'intermédiaire des centres ou directement, de prendre des mesures effectives pour intervenir lorsque des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre de navires ont été signalés.

3. Des arrangements en matière de coopération, tels que des activités conjointes ou d'autres formes de coopération, selon le cas, peuvent être pris, de la manière arrêtée par les participants concernés.

4. La coopération visant à renforcer les capacités peut consister en l'apport d'une assistance technique, telle que des programmes pédagogiques et de formation, en vue de mettre en commun les données d'expérience et les meilleures pratiques.

Article 11

Examen de la législation nationale

Afin de permettre la poursuite, l'arrestation et la condamnation des personnes impliquées dans des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre de navires et de faciliter leur extradition ou leur remise lorsqu'il n'est pas possible d'intenter des poursuites, chaque participant entend examiner sa législation nationale afin de s'assurer que les lois en place dans le pays permettent de faire tomber sous le coup du droit pénal les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires et qu'il existe des principes directeurs appropriés permettant l'exercice du pouvoir juridictionnel, la conduite d'enquêtes et la poursuite en justice des auteurs présumés.

Article 12

Règlement des différends

Les participants entendent régler tout différend découlant de la mise en œuvre du présent Code de conduite par voie de consultation et par des moyens pacifiques.

Article 13

Consultations

Dans un délai de deux ans après la date à laquelle le présent Code de conduite prend effet et lorsqu'ils auront désigné les points de contact nationaux visés à l'article 8, les participants entendent se consulter, avec l'assistance de l'OMI, en vue de conclure un accord contraignant.

Article 14

Demandes d'indemnisation

Toute demande d'indemnisation à laquelle donneraient lieu des dommages, blessures ou pertes du fait d'une opération menée en vertu du présent Code de conduite devrait être examinée par le participant dont les autorités ont mené l'opération. Si la responsabilité est établie, la demande d'indemnisation devrait être réglée conformément à la législation nationale de ce participant et conformément au droit international, notamment l'article 106 et le paragraphe 3 de l'article 110 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Article 15

Dispositions diverses

Aucune disposition du présent Code de conduite n'est censée :

- a) créer ou établir un accord contraignant, sauf dans le cas indiqué à l'article 13;
- b) affecter de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des États en matière d'enquêtes ou de police à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon;
- c) porter atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales;
- d) viser ou restreindre l'arraisonnement de navires, exécuté par tout participant conformément au droit international, au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État quelconque, y compris les arraisonnements fondés sur le droit de visite, l'apport d'une assistance aux personnes, navires et biens en détresse ou en péril, ou l'autorisation donnée par l'État du pavillon de prendre des mesures de maintien de l'ordre ou autres mesures;
- e) empêcher les participants de convenir par ailleurs d'opérations ou d'autres formes de coopération visant à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;
- f) empêcher les participants de prendre des mesures supplémentaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer en menant des actions appropriées sur leur territoire national;
- g) remplacer tout accord bilatéral ou multilatéral ou tout autre mécanisme de coopération conclu par les participants pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;
- h) modifier les droits et privilèges dus à toute personne faisant l'objet de poursuites judiciaires;
- i) créer ou établir une dérogation privant le participant d'un quelconque droit, accordé en vertu du droit international, à fonder une demande à l'encontre de tout autre participant par des voies diplomatiques;
- j) habiliter un participant à exercer, sur le territoire d'un autre participant, une compétence et des fonctions qui sont exclusivement réservées aux autorités de cet autre participant en vertu de sa législation nationale;
- k) porter atteinte de quelque manière que ce soit aux positions ainsi qu'au droit et à la liberté de navigation de tout participant au regard du droit international de la mer;
- l) être réputée constituer une dérogation, expresse ou implicite, aux privilèges et immunités dont jouissent les participants au présent Code de conduite, ainsi que le prévoit le droit international ou national; ou
- m) empêcher tout participant de demander ou d'accorder une assistance conformément aux dispositions de tout Accord mutuel d'assistance juridique applicable ou de tout instrument similaire.

Article 16

Signature et date à laquelle le présent Code de conduite prend effet

1. Le présent Code de conduite est ouvert à la signature des participants le 29 janvier 2009 et le sera au Siège de l'OMI le 1er février 2009.
2. Le présent Code de conduite prendra effet à la date à laquelle il aura été signé par deux participants ou davantage et prendra effet à l'égard des participants ultérieurs aux dates auxquelles ils auront respectivement déposé un instrument de signature auprès du Secrétaire général.

Article 17

Langues

Le présent Code de conduite est établi en langues anglaise, arabe et française, tous les textes faisant également foi.

Fait à Djibouti, ce vingt-neuf janvier deux mille neuf.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Code de conduite.

Signé (la liste des signatures n'est pas reproduite) le 29 janvier 2009 à Djibouti par Djibouti, l'Éthiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la Somalie, la République-Unie de Tanzanie et le Yémen.

DOCUMENT JOINT 2

RÉSOLUTION 2

adoptée le 29 janvier 2009

COOPÉRATION ET ASSISTANCE TECHNIQUES

LA RÉUNION DE DJIBOUTI,

AYANT ADOPTÉ le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (ci-après dénommé "le Code de conduite"),

SOUHAITANT promouvoir une large acceptation et une application efficace dudit Code de conduite,

RECONNAISSANT la nécessité d'élaborer une législation adéquate au niveau national et de mettre en place des arrangements et des procédures appropriés dans les domaines opérationnel, administratif et organisationnel,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que dans certains cas, les installations et les programmes de formation peuvent être limités et ne pas permettre d'acquérir l'expérience requise, en particulier dans les pays en développement,

ESTIMANT que la promotion de la coopération technique au niveau international aidera les États qui ne disposent pas encore de connaissances spécialisées ou d'installations adéquates permettant d'offrir la formation et l'expérience voulues à mettre en place ou à consolider l'infrastructure appropriée et, de façon générale, à mettre en oeuvre le Code de conduite,

SOULIGNANT à cet égard la menace grave que la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires peuvent représenter pour la sécurité de la navigation, pour les gens de mer et pour le milieu marin, s'ils ne sont pas réprimés rapidement et efficacement,

1. PRIE INSTAMMENT les États Membres de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'OMI"), les autres organisations compétentes et le secteur maritime de fournir, directement ou par l'intermédiaire de l'OMI, une assistance aux États qui ont besoin d'un appui pour mettre en oeuvre efficacement le Code de conduite;

2. INVITE le Secrétaire général de l'OMI à constituer, au titre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI, une provision qui permette d'offrir des services consultatifs pour la mise en oeuvre efficace du Code de conduite et, en particulier, de répondre aux demandes des pays qui sollicitent une assistance pour élaborer une législation nationale appropriée;

3. INVITE ÉGALEMENT les États Membres de l'OMI et les autres organisations internationales intéressées, y compris l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Commission européenne et le Centre d'échange de renseignements de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, ainsi que le secteur maritime, à apporter à l'OMI une contribution financière ou en nature pour appuyer les activités d'assistance technique liées à la mise en oeuvre efficace du Code de conduite;

4. INVITE EN OUTRE les États Membres de l'OMI à prendre les mesures appropriées dans tous les cadres et mécanismes dont ils disposent pour prévenir et réprimer les activités illicites en mer qui affectent la paix et la stabilité en Somalie.

RÉSOLUTION 3

adoptée le 29 janvier 2009

PROMOUVOIR LA FORMATION DANS LA RÉGION

LA RÉUNION DE DJIBOUTI,

RECONNAISSANT que dispenser une formation adéquate aux agents désignés par les gouvernements peut contribuer au succès de l'application uniforme des dispositions du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden (ci-après dénommé "le Code de conduite"),

1. ACCEPTE avec gratitude l'offre généreuse du Gouvernement djiboutien, qui a proposé d'accueillir le centre de formation;
2. RECOMMANDE au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'OMI") de prendre les mesures nécessaires pour mettre en place le centre de formation à Djibouti;
3. INVITE le Secrétaire général de l'OMI à envisager, par le biais du Programme de coopération technique de l'OMI, les moyens qui permettraient de promouvoir le centre de formation qui doit être mis en place à Djibouti pour la région en vue de garantir une application large, efficace et uniforme des dispositions du Code de conduite;
4. ENCOURAGE les États Membres de l'OMI, les organisations internationales et les organisations régionales à collaborer avec le Secrétaire général de l'OMI afin qu'il soit donné suite en temps voulu à la présente résolution.

RÉSOLUTION 4

adoptée le 29 janvier 2009

EXPRESSION DE GRATITUDE

LA RÉUNION DE DJIBOUTI,

NOTANT que le Gouvernement de la République de Djibouti a aimablement invité le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée l'"OMI" à tenir la Réunion à Djibouti,

NOTANT AUSSI la généreuse contribution en nature du Gouvernement djiboutien et les excellentes dispositions que ce dernier a prises pour la Réunion, ainsi que l'hospitalité et les facilités que le Gouvernement et le peuple djiboutien lui ont offertes,

NOTANT EN OUTRE l'appui financier fourni par les Gouvernements du Japon, de la République de Corée et de la Norvège,

EXPRIME sa gratitude :

- .1 au Gouvernement et au peuple djiboutien pour la précieuse contribution qu'ils ont apportée au succès de la Réunion;
 - .2 aux Gouvernements du Japon, de la République de Corée et de la Norvège, dont les contributions financières ont permis de convoquer la Réunion;
 - .3 au Secrétaire général de l'OMI et, en particulier, au personnel du Secrétariat de l'OMI pour les efforts assidus et l'appui remarquable qu'ils ont fournis lors de la préparation et de la tenue de la Réunion.
-