



Téléphone: 0171-735 7611
Téléfax: 0171-587 3210
Télex: 23588 IMOLDN G

Réf. T1/1.02

MSC/Circ.896/Rev.1
12 juin 2001

**MESURES INTÉRIMAIRES VISANT À LUTTER CONTRE
LES PRATIQUES DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC
OU AU TRANSPORT DE MIGRANTS PAR MER**

1 À sa soixante-neuvième session (11-20 mai 1998), préoccupé par les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer et rappelant la résolution A.867(20) sur la lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, et notamment le paragraphe 6 du dispositif de cette résolution, le Comité de la sécurité maritime avait créé un groupe de travail par correspondance chargé d'établir des mesures intérimaires visant à lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, mesures qu'il a approuvées à sa soixante-dixième session (17-11 décembre 1998) et diffusées par la circulaire MSC/Circ.896.

2 En vue de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, le Comité a invité les Gouvernements Membres à soumettre promptement à l'Organisation des rapports sur les incidents pertinents et les mesures prises, afin de permettre la mise à jour ou la révision de la présente circulaire, le cas échéant.

3 À soixante-treizième session (27 novembre - 6 décembre 2000), le Comité a mis en place une procédure de notification semestrielle, a chargé le Secrétariat de diffuser les rapports semestriels (série de circulaire MSC 3) et a prié instamment les gouvernements et les organisations internationales de notifier sans tarder toutes les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

4 À sa soixante-quatorzième session (30 mai - 8 juin 2001), le Comité compte tenu des rapports enregistrés et des propositions faites par des gouvernements a approuvé un certain nombre d'amendements à l'annexe de la circulaire MSC/Circ.896, dont le texte ainsi révisé figure en annexe.

5 Il est recommandé d'utiliser le modèle de rapport figurant en appendice à l'annexe pour communiquer des renseignements aux fins mentionnées aux paragraphes 12, 15 et 23 des mesures intérimaires.

6 Les Gouvernements Membres sont invités à porter la présente circulaire et son annexe à l'attention de toutes les parties intéressées.

7 La présente circulaire sera révisée à nouveau après examen des rapports d'incidents qui auront été reçus par l'OMI et nouvelles communications qui auront été faites par les Gouvernements Membres à la suite de l'adoption en décembre 2000, de la Convention contre la criminalité transnationale organisée, élaborée par la Commission des Nations Unies sur la prévention du crime et la justice pénale, et du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer.

ANNEXE**MESURES INTÉRIMAIRES VISANT LA LUTTE CONTRE LES PRATIQUES
DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC OU AU TRANSPORT
DE MIGRANTS PAR MER**

1 En attendant l'entrée en vigueur d'une convention contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic des migrants, la présente circulaire prévoit des mesures intérimaires non contraignantes visant la prévention et la répression des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

Définitions

2 Aux fins de la présente circulaire :

2.1 "Navire" désigne tout type d'engin aquatique, y compris un engin sans tirant d'eau et un hydravion, utilisé ou capable d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception d'un navire de guerre, d'un navire de guerre auxiliaire ou autre navire appartenant à un gouvernement ou exploité par lui, tant qu'il est utilisé exclusivement pour un service public non commercial;

2.2 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale; et

2.3 "pratiques dangereuses" désigne toute pratique qui consiste à exploiter un navire :

.1 qui se trouve manifestement dans des conditions qui constituent une violation des principes fondamentaux de la sécurité en mer, en particulier ceux de la Convention SOLAS; ou

.2 qui n'est pas doté des effectifs, de l'équipement ou du permis appropriés, aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux,

et présente ainsi un danger grave pour la vie ou la santé des personnes à bord, y compris les conditions d'embarquement et de débarquement.

Objet

3 L'objet de la présente circulaire est d'encourager une prise de conscience et une coopération entre les Gouvernements contractants de l'Organisation afin qu'ils puissent lutter plus efficacement contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, qui revêtent une dimension internationale.

Mesures qu'il est recommandé aux États de prendre

Respect des obligations internationales

4 L'expérience a montré que les migrants étaient souvent transportés à bord de navires qui n'étaient pas dotés des effectifs, de l'équipement ou du permis appropriés aux fins du transport de passagers pour des voyages internationaux. Les États devraient prendre des mesures en matière de sécurité maritime, conformément au droit interne et international, pour éliminer ces pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, y compris :

- .1 garantir le respect de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS)¹;
- .2 recueillir et diffuser des renseignements sur les navires soupçonnés de se livrer à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants;
- .3 prendre des mesures appropriées à l'encontre des capitaines, des officiers et des membres de l'équipage qui se livrent à des pratiques dangereuses de ce type; et
- .4 empêcher tout navire :
 - .1 de se livrer à nouveau à des pratiques dangereuses; et
 - .2 s'il est au port, d'appareiller.

5 Les mesures prises, adoptées ou appliquées en vertu de la présente circulaire pour lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer devraient être conformes au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés, tels que la Convention de 1951 et le Protocole de 1967 des Nations Unies relatifs au statut des réfugiés.

6 Les États devraient prendre, adopter ou appliquer de telles mesures conformément au droit international compte dûment tenu :

1 Il est rappelé :

- que la règle 1 du chapitre I de la Convention SOLAS dispose que cette convention s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux;
- que la règle 2 du même chapitre définit comme :
voyage international un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement.

navire à passagers un navire qui transporte plus de douze passagers.

navire de charge tout navire autre qu'un navire à passagers.

Le trafic illicite de migrants constitue habituellement un voyage international. Lorsqu'il est effectué à bord de navires de charge, de multiples infractions à la Convention SOLAS sont par conséquent commises.

- .1 du pouvoir de l'État du pavillon d'exercer sa juridiction et son contrôle pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire; et
- .2 des droits et des obligations de l'État côtier.

7 Si des mesures sont prises à l'encontre d'un navire soupçonné de se livrer à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, l'État concerné devrait tenir compte de la nécessité de ne pas compromettre la sauvegarde de la vie humaine en mer et la sécurité du navire et de sa cargaison, ni porter préjudice aux intérêts commerciaux et/ou juridiques de l'État du pavillon ou de tout autre État intéressé.

Coopération

8 Les États devraient coopérer dans toute la mesure du possible en vue de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, conformément au droit international de la mer et à tous les instruments internationaux pertinents généralement acceptés. Il est conforme au droit international qu'un État du pavillon autorise un navire battant son pavillon à être arraisonné et inspecté par un navire de guerre d'un autre État, comme il est indiqué aux paragraphes 12 et 20 ci-après.

9 Les États devraient envisager de conclure des accords bilatéraux ou régionaux visant à faciliter la coopération en vue de l'application de mesures appropriées, utiles et efficaces pour prévenir et réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

10 Les États devraient aussi encourager la conclusion d'arrangements opérationnels concernant des cas spécifiques.

Mesures et procédures

- 11 Un État qui a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire :
- .1 qui bat son pavillon ou se prévaut de l'immatriculation sur son registre, ou
 - .2 qui est sans nationalité, ou
 - .3 qui possède en réalité la nationalité de l'État intéressé, bien qu'il batte un pavillon étranger ou refuse d'arborer son pavillon,

se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, peut demander à d'autres États de l'aider à réprimer cette utilisation. Les États ainsi sollicités devraient fournir cette assistance dans la mesure où cela est raisonnable compte tenu des circonstances.

12 Un État qui a de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant les marques d'immatriculation d'un autre État se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer peut le notifier à l'État du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est

confirmée², demander l'autorisation à cet État de prendre des mesures appropriées à l'égard de ce navire. L'État du pavillon peut autoriser l'État requérant à, entre autres :

- .1 monter à bord du navire;
- .2 inspecter le navire et procéder à un examen portant sur sa sécurité; et
- .3 s'il trouve des preuves que le navire se livre à des pratiques dangereuses, prendre, à l'égard du navire, des personnes et de la cargaison à bord, des mesures appropriées ainsi que l'État du pavillon l'a autorisé à le faire.

Un État qui a pris des mesures conformément au présent paragraphe devrait promptement informer l'État du pavillon concerné des résultats de ces mesures.

13 Un État du pavillon peut, dans la mesure compatible avec le paragraphe 8, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'État requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité et la portée des mesures effectives à prendre, y compris le recours à la force. Un État ne doit prendre aucune mesure supplémentaire sans l'autorisation expresse de l'État du pavillon, à l'exception de celles qui sont nécessaires pour écarter un danger imminent ou de celles qui résultent d'accords bilatéraux ou multilatéraux pertinents.

14 Un État devrait répondre sans retard à une demande que lui adresse un autre État en vue de déterminer si un navire qui se prévaut de l'immatriculation sur son registre ou qui bat son pavillon y est habilité, ainsi qu'à toute demande d'autorisation présentée en application du paragraphe 12.

15 Lorsqu'il s'avère qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, les États devraient :

- .1 communiquer immédiatement les conclusions de l'examen portant sur la sécurité, effectué en application du paragraphe 12, à l'Administration de l'État dont le navire est habilité à battre le pavillon ou dans lequel il est immatriculé; et
- .2 engager immédiatement des consultations sur les mesures ultérieures à prendre après avoir soumis ou reçu les rapports sur le navire en cause.

16 Lorsqu'il existe de bonnes raisons de soupçonner qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer et qu'il est conclu, conformément au droit international de la mer, que ce navire est sans nationalité, ou qu'il a été assimilé à un navire sans nationalité, les États devraient procéder à un examen portant sur la sécurité du navire, selon que de besoin. Si les résultats de cet examen indiquent que le navire se livre à des pratiques dangereuses, les États devraient prendre des mesures appropriées conformément au droit interne et international pertinent.

17 Lorsqu'il existe des preuves qu'un navire se livre à des pratiques dangereuses liées au trafic et au transport de migrants par mer, les États qui prennent des mesures en application des paragraphes 12 ou 16 devraient :

² Si l'immatriculation est refusée, la situation est celle qui est décrite au paragraphe 11.2 ci-dessous.

- .1 garantir la sécurité et le traitement humanitaire des personnes à bord et veiller à ce que toute mesure prise à l'égard du navire soit écologiquement rationnelle; et
- .2 prendre des mesures appropriées conformément au droit interne et international pertinent.

18 Les États devraient prendre les dispositions requises, conformément au droit international, y compris la règle I/19 c) de la Convention SOLAS, pour veiller à ce qu'un navire se livrant à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer soit empêché d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, et pour signaler sans tarder à l'État dont le navire est habilité à battre le pavillon ou dans lequel il est immatriculé, tous les incidents concernant de telles pratiques dangereuses qui sont portés à leur attention.

19 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée, devraient veiller, lorsqu'ils reçoivent une demande de transfert d'un navire sous leur pavillon ou sur leur registre, à ce que les prescriptions énoncées à la règle I/14 g) ii) soient respectées et que les inspections et visites appropriées soient effectuées pour s'assurer que le navire sera utilisé pour le service spécifié dans les certificats délivrés conformément au chapitre I de la Convention SOLAS de 1974.

20 Seuls des navires de guerre ou aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs qui portent des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public et qui sont autorisés à cet effet, peuvent prendre des mesures en mer en application de la présente circulaire.

21 Chaque État devrait désigner l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir des rapports sur les pratiques dangereuses et à répondre aux demandes d'assistance, aux demandes de confirmation de l'immatriculation sur son registre ou du droit de battre son pavillon, ainsi qu'aux demandes d'autorisation en vue de la prise de mesures appropriées.

22 Nonobstant le paragraphe 20, les navires qui prêtent une assistance à des personnes en détresse en mer, conformément au droit international de la mer, y compris la règle V/10 de la Convention SOLAS, et les navires qui prêtent une assistance conformément à la présente circulaire ne devraient pas être considérés comme se livrant à des pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer.

Rapports

23 Afin de prévenir et de réprimer les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, les États concernés devraient soumettre dès que possible à l'Organisation des rapports sur les incidents et les mesures prises. Ces renseignements serviront à mettre à jour ou à réviser la présente circulaire selon que de besoin.

24 Il est recommandé d'utiliser le modèle de rapport figurant à l'appendice pour communiquer les renseignements aux fins mentionnées aux paragraphes 12, 15 et 23.

APPENDICE

**RAPPORT SUR LES PRATIQUES DANGEREUSES LIÉES AU TRAFIC OU AU
TRANSPORT DE MIGRANTS PAR MER**

Date : _____ Heure : _____

Nom du navire : _____ Est-il indiqué sur la coque ? oui/non

Numéro officiel/du document : _____

Pavillon : _____ Indicatif d'appel international : _____

Port d'immatriculation : _____ Est-il indiqué sur la coque ? oui/non

Description : _____

Type de propulsion/puissance : _____ Jauge brute : _____

Lieu : _____ N/S _____ E/W _____

Dernier port d'escale (y compris date/heure de départ) : _____

Prochain port d'escale (y compris date/heure de départ) : _____

Propriétaire/affréteur : _____

Capitaine : _____ Nationalité : _____ Date de naissance : _____

Nombre de membres de l'équipage/Nationalité(s)(s'ils sont identifiés parmi les personnes à bord) :

Nombre de migrants et autres personnes à bord/Nationalité(s): _____

Nombre d'adultes du sexe masculin : _____ Nombre d'adultes du sexe féminin: _____

Nombre de mineurs du sexe masculin : _____ Nombre de mineurs du sexe féminin: _____

Brève description de l'incident et des mesures prises (y compris date/heure selon qu'il convient) : _____

Autres observations et recommandations (le cas échéant) : _____

Autorité maritime : _____
