



ASSEMBLÉE
26ème session
Point 10 de l'ordre du jour

A 26/Res.1025
18 janvier 2010
Original: ANGLAIS

Résolution A.1025(26)

**adoptée le 2 décembre 2009
(Point 10 de l'ordre du jour)**

**CODE DE BONNES PRATIQUES POUR LA CONDUITE DES ENQUÊTES
SUR LES DÉLITS DE PIRATERIE ET DE VOL À MAIN ARMÉE
À L'ENCONTRE DES NAVIRES**

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

RAPPELANT ÉGALEMENT les droits et les obligations qu'ont les États en vertu du droit international de la mer, y compris les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en matière de piraterie,

RAPPELANT EN OUTRE la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental et encourageant les États qui ne l'ont pas encore fait à ratifier de toute urgence lesdits instruments,

NOTANT la résolution 63/111, intitulée "Les océans et le droit de la mer", par laquelle l'Assemblée générale des Nations Unies, à sa soixante-troisième session, avait engagé 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 notification des incidents et à la conduite d'enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés conformément aux dispositions du droit international et en se dotant d'une législation nationale,

NOTANT ÉGALEMENT que le Comité de la sécurité maritime a approuvé les circulaires MSC.1/Circ.1333 et MSC.1/Circ.1334, qui contiennent des recommandations à l'intention des gouvernements et des principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires en ce qui concerne la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires,

RECONNAISSANT AVEC UNE VIVE INQUIÉTUDE le grave danger que les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires présentent pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité maritime, la sûreté et la protection du milieu marin,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT que le nombre des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires continue d'augmenter dans le monde entier,

CONSCIENTE de ce que la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires est souvent entravée du fait de l'absence, dans certains pays, d'une législation efficace pour la conduite des enquêtes sur les cas signalés de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires,

NOTANT que le renforcement des capacités et la coopération technique sont nécessaires dans le domaine de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires,

CONSCIENTE ÉGALEMENT de ce que, lorsque des arrestations ont lieu, certains gouvernements ne disposent ni du cadre législatif ni des directives en matière d'enquêtes qui sont nécessaires pour condamner et punir les personnes qui se livrent à des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires,

RAPPELANT PAR AILLEURS qu'à sa vingt-deuxième session ordinaire, elle avait adopté, par la résolution A.922(22), le 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 ("le Recueil de règles pratiques") et qu'à sa vingt-cinquième session, elle avait prié le Comité de la sécurité maritime, par la résolution A.1002(25), de passer en revue et de mettre à jour de toute urgence ledit Recueil de règles en tenant compte de l'évolution de la situation et des nouveaux besoins,

CONVAINCUE qu'il est nécessaire d'adopter et de diffuser dès que possible un code de bonnes pratiques modifié,

CONVAINCUE ÉGALEMENT qu'il est nécessaire que les gouvernements coopèrent et, à titre hautement prioritaire, prennent toutes les mesures requises pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa quatre-vingt-sixième session,

1. ADOPTE le Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires (le "Code de bonnes pratiques"), dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. INVITE les gouvernements à coopérer, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer, de la protection de l'environnement et du renforcement de la sûreté maritime en redoublant d'efforts pour réprimer et prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;
3. PRIE INSTAMMENT les gouvernements d'appliquer le Code de bonnes pratiques pour mener des enquêtes sur tous les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires relevant de leur juridiction et de communiquer à l'Organisation des renseignements pertinents sur toutes les enquêtes et poursuites judiciaires concernant ces actes, afin que des enseignements puissent être tirés de l'expérience acquise par les propriétaires, capitaines et équipages de navires qui ont été victimes d'attaques et que de

meilleurs conseils préventifs puissent ainsi être donnés aux personnes qui pourraient se trouver dans des situations analogues à l'avenir;

4. INVITE ÉGALEMENT les gouvernements à établir, selon qu'il conviendra, des accords et des procédures qui leur permettent de coopérer plus facilement pour appliquer des mesures efficaces et effectives destinées à prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;

5. ENCOURAGE les gouvernements à appliquer les dispositions des instruments internationaux visant à renforcer la sécurité et la sûreté de la vie humaine en mer et à prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;

6. PRIE INSTAMMENT EN OUTRE tous les gouvernements responsables de ports, de lieux de mouillage et de zones maritimes au large de leurs côtes d'informer l'Organisation des conseils particuliers qu'ils ont promulgués au sujet de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires en vue de leur diffusion aux navires intéressés;

7. INVITE le Comité de la sécurité maritime et le Comité juridique à maintenir le Code de bonnes pratiques à l'étude et les autorise à adopter conjointement les amendements qu'il pourrait être nécessaire d'y apporter;

8. INVITE ÉGALEMENT le Comité de la sécurité maritime et le Comité juridique à rendre compte à l'Assemblée, à sa vingt-septième session ordinaire, des mesures qu'ils auront prises en application de la présente résolution;

9. ANNULE la résolution A.922(22).

ANNEXE

CODE DE BONNES PRATIQUES POUR LA CONDUITE DES ENQUÊTES SUR LES DÉLITS DE PIRATERIE ET DE VOL À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES

1 OBJET DU PRÉSENT DOCUMENT

Le présent document a pour objet de fournir aux États Membres un guide destiné à faciliter la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

2 DÉFINITIONS

Aux fins du présent Code :

2.1 "Piraterie" désigne tout acte tel que défini à l'article 101* de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

2.2 "Vol à main armée à l'encontre des navires" désigne l'un quelconque des actes suivants :

- .1 tout 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;
- .2 tout acte ayant pour but d'inciter à commettre un acte défini ci-dessus ou commis dans l'intention de le faciliter.

2.3 "Enquêteurs" désigne les personnes que l'État ou les États intéressés désignent pour conduire une enquête sur un acte de piraterie ou un vol à main armée à l'encontre d'un navire après qu'il a été commis.

2.4 "Premiers intervenants" désigne les personnes qui sont désignées par le ou les État(s) intéressé(s) pour intervenir dans un acte de piraterie ou un vol à main armée à l'encontre d'un navire, lors même de l'événement.

*

La définition suivante de la piraterie figure à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer :

"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 lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter."

3 CONSIDÉRATIONS LIMINAIRES

LÉGISLATION

Arrestation et poursuites

3.1 Il est recommandé aux États de prendre toutes les mesures qui pourraient être nécessaires pour établir leur compétence aux fins de connaître des délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires et, notamment, d'adapter leur législation, si besoin est, pour pouvoir appréhender et poursuivre en justice les personnes ayant commis de tels délits. Les États sont en outre encouragés à prendre les mesures législatives, judiciaires et de police nécessaires pour pouvoir admettre, poursuivre ou extraditer les pirates ou pirates présumés et auteurs de vols à main armée qui pourraient être appréhendés par des navires de guerre ou des aéronefs militaires ou d'autres navires ou aéronefs portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public. Les États devraient tenir compte des peines qui sont appropriées lorsqu'ils rédigent les textes législatifs sur la piraterie.

3.2 Les États sont encouragés à appliquer les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

Mesures que doivent prendre les États côtiers/États du port

3.3 Pour encourager les capitaines à notifier tous les incidents de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, les États côtiers/États du port devraient faire tout leur possible pour que les capitaines et leurs navires ne soient pas indûment retenus et que cette notification ne leur impose pas de frais supplémentaires.

Accords ou arrangements pour la conduite des enquêtes

3.4 En vertu de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, tous les États sont tenus de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie.

3.4.1 Les États côtiers sont encouragés à coopérer dans toute la mesure du possible aux enquêtes sur les vols et tentatives de vols à main armée avec les autres États intéressés, tels que l'État du pavillon et, le cas échéant, à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour faciliter la conduite de ces enquêtes et l'engagement de poursuites contre les auteurs de ces actes.

3.4.2 De plus, les États sont encouragés à coopérer dans toute la mesure du possible aux enquêtes sur les actes ou tentatives d'actes de piraterie et à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres États intéressés, tels que l'État du pavillon ou l'État côtier, de façon à faciliter la conduite de ces enquêtes et l'engagement de poursuites contre les auteurs de ces actes.

4 FORMATION DES ENQUÊTEURS

4.1 La formation des enquêteurs devrait porter sur les objectifs fondamentaux de l'enquête

- .1 Lorsque des personnes à bord ont été enlevées ou prises en otage, toute opération ou enquête de police devrait viser avant tout à ce qu'elles soient libérées saines et sauvées. Leur sauvetage et leur sécurité devraient l'emporter sur toute autre considération.
- .2 Arrestation des auteurs du délit.
- .3 Rassemblement des éléments de preuve, en particulier si un examen par des experts est nécessaire.
- .4 Diffusion des renseignements pouvant contribuer à prévenir d'autres délits.
- .5 Récupération des biens volés.
- .6 Coopération avec l'autorité chargée de s'occuper d'un incident particulier.
- .7 Rassemblement et évaluation des renseignements pertinents tirés de toutes les sources disponibles.

4.2 Les enquêteurs devraient être formés aux techniques d'enquête criminelle classiques et posséder une expérience en la matière et devraient connaître le mieux possible l'environnement du navire. Des connaissances maritimes constituent un atout évident et il est utile de pouvoir consulter des personnes au fait des procédures maritimes mais ce sont les techniques d'enquête qui sont primordiales.

4.3 Des procédures écrites dans la langue nationale sur la façon de conduire une enquête pourraient être utiles. Ces procédures devraient être mises à jour et révisées à la lumière de l'expérience acquise et compte dûment tenu de la législation nationale.

4.4 Il serait bon que les formateurs insistent sur le fait que les auteurs du délit peuvent encore être sur les lieux lorsque les enquêteurs arrivent.

4.5 Les enquêteurs devraient recevoir une formation en matière de gestion des personnes ayant vécu des situations très stressantes. Des techniques d'apprentissage sur la manière d'interroger les personnes souffrant de stress post-traumatique pourraient s'avérer utiles.

5 STRATÉGIE D'INVESTIGATION

5.1 Il est indispensable que les enquêteurs aient démontré leurs compétences et aptitudes en matière d'enquête criminelle, en plus d'une connaissance ou expérience du domaine maritime. Les auteurs de délits ont en fin de compte leur base à terre et c'est vraisemblablement à terre qu'ils seront le plus facilement repérables. Il se peut, par exemple, que leurs complices soient disposés à divulguer des renseignements pour les dénoncer et c'est à terre qu'ils dépenseront les produits de leurs activités criminelles. Il est probable aussi que les contrevenants seront impliqués dans d'autres délits, tels que l'introduction clandestine de migrants en situation irrégulière, et des renseignements utiles risqueraient de se perdre si les enquêteurs n'orientaient leurs recherches que dans une seule voie.

5.2 Ce sont les méthodes de dépistage classiques qui offrent les meilleures chances d'identifier et d'appréhender les pirates et les auteurs de vols à main armée.

5.3 Il peut être opportun d'associer les mesures de lutte contre la piraterie aux patrouilles organisées pour lutter contre la contrebande ou aux efforts déployés contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ce qui éviterait des doubles emplois et permettrait de faire des économies de ressources. Dans la mesure du possible, les différents services devraient coopérer à la conduite des enquêtes.

Gestion d'ensemble/autre liaison/coopération

5.4 Aux fins du renforcement de la capacité des États à lutter contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, les États devraient s'efforcer de coopérer dans toute la mesure du possible à la conduite des enquêtes.

5.5 Du fait du caractère international du commerce maritime, diverses questions de droit/de frontière vont se poser. Lors de l'enquête, tous les États ayant des intérêts en jeu devraient pleinement coopérer avec les personnes qui la conduisent.

5.6 Il est important d'identifier la personne et/ou l'organe chargés de l'enquête. Toute confusion ou atermoiement au stade initial, au mieux, retardera l'intervention des enquêteurs et fera disparaître des éléments de preuve et, au pire, mettra davantage en danger les membres d'équipage susceptibles d'être séquestrés par les auteurs du délit, ce qui pourrait se solder par des morts ou blessures qui auraient pu être évitées.

5.7 Il faudrait tenir compte des différents intérêts nationaux qui peuvent entrer en jeu dans chaque cas : État dont le navire bat le pavillon, pays dans les eaux territoriales duquel a eu lieu l'attaque, pays d'origine supposé des auteurs du délit, pays dont les personnes à bord sont ressortissantes, pays du propriétaire de la cargaison et pays dans lequel le délit a été commis. Dans les cas d'actes de piraterie, l'État dont le navire bat le pavillon devrait avoir la responsabilité principale de l'enquête et, dans les cas de vols à main armée, cette responsabilité devrait être assumée par l'État dans les eaux territoriales duquel a eu lieu l'attaque. Dans tous les cas, il conviendrait de reconnaître que les intérêts légitimes d'autres États seront en jeu et il est donc primordial que ces États collaborent et que la liaison soit assurée entre eux pour que l'enquête aboutisse et que les auteurs du délit soient arrêtés.

5.8 Le propriétaire du navire ou la compagnie devrait être informé de l'attaque et du plan de conduite de l'enquête.

5.9 Il est important de faire intervenir, dès les premiers stades, lorsqu'il y a lieu, les organisations intergouvernementales compétentes, étant donné la possibilité d'une criminalité transnationale organisée, et de fournir, s'il y a lieu, les renseignements pertinents aux organisations non gouvernementales qui s'occupent de diverses formes de délits et fraude maritimes.

5.10 Si au cours de l'enquête, il est impératif de changer l'équipe chargée de l'enquête, un compte rendu de mission détaillé devrait avoir lieu.

6 COMMENT DONNER SUITE À UNE PREMIÈRE NOTIFICATION

Lorsqu'ils apprennent qu'un navire est attaqué ou qu'un délit grave vient d'être commis et que le navire est accessible, les premiers intervenants et les enquêteurs devraient s'y rendre au plus vite. Les responsabilités qui incombent à ceux qui arrivent les premiers sur les lieux du délit seront les suivantes :

Sauvegarde de la vie humaine

- .1 Veiller à ce que toutes les personnes blessées reçoivent les soins médicaux nécessaires et informer l'équipage, si la situation est telle, qu'il n'y a plus de menace et qu'il n'est plus en danger.

Prévention de la fuite des auteurs du délit

- .2 Garder à l'esprit que, dans certaines circonstances, les auteurs du délit peuvent encore se trouver dans les parages et le faire savoir à l'équipage.

Avertissements aux autres navires

- .3 Chaque fois que possible, diffuser des avertissements aux autres navires dans le voisinage, qui risquent d'être attaqués.

Protection des lieux du délit

- .4 Le relèvement d'indices sur les lieux du délit peut apporter des preuves servant à identifier les auteurs du délit. De même, l'interprétation des faits aidera les enquêteurs et sera déterminante pour les résultats de l'enquête. Il est donc primordial de protéger les lieux du délit jusqu'à ce que du personnel dûment qualifié arrive pour les examiner. Le capitaine, l'équipage et le propriétaire du navire en cause devraient être parfaitement conscients de cet aspect.
- .5 C'est dans les phases initiales de l'intervention de la force publique et des services d'urgence que le risque d'altération des lieux du délit est le plus grand. Le personnel qui coordonne l'intervention de la force publique devrait être conscient de ce risque et prévenir en conséquence les personnes qui s'y trouvent, notamment les autres agents de la force publique et le personnel maritime.
- .6 Les autorités du pays ayant la responsabilité principale de l'enquête sur un délit devraient être informées des détails de l'incident et pouvoir enquêter à son sujet. Tous éléments de preuve, détails des mesures prises, etc., devraient être communiqués à l'État ayant la responsabilité principale.

Rassemblement d'éléments de preuve

- .7 Un interrogatoire bien ciblé, mené sur les lieux du délit devrait permettre d'obtenir des renseignements susceptibles d'aboutir à l'identification des auteurs du délit, voire à leur arrestation, s'ils sont rapidement communiqués à toutes les autorités compétentes, par exemple, signalement des auteurs du délit, description du navire et dernier cap connu.

- .8 Les agents de la force publique qui se trouvent les premiers sur les lieux du délit devraient être conscients du fait qu'il est important qu'ils rassemblent et communiquent le plus vite possible les renseignements pertinents, même si les auteurs du délit ont pris la fuite. Une erreur ou un oubli au stade initial risque d'avoir de graves répercussions sur la suite de l'enquête.
- .9 Les enquêteurs ne devraient pas oublier qu'il est important que les biens soient récupérés pendant l'enquête car ils peuvent servir de preuve en cas de poursuite en justice.

7 ENQUÊTE

Proportionnalité

Le déroulement de l'enquête dépendra dans une large mesure des circonstances du délit. À cet égard, les services chargés de l'enquête devraient prendre en considération la "gravité" de l'incident, qui peut aller du vol de biens à la prise d'otages jusqu'à la perte de vies humaines. Les mesures à prendre devraient donc être proportionnées au délit commis et compatibles avec les lois qui ont été transgressées. Toutefois, les mesures décrites ci-après sont applicables à toutes les enquêtes concernant des actes de piraterie et des vols à main armée.

Établissement et consignation de tous les faits pertinents

- .1 Il convient de consigner systématiquement tous les faits pertinents. La plupart des services de police utilisent des formulaires polyvalents de déclaration des délits mais les agents s'occupant des délits en mer devraient veiller à y inclure les renseignements supplémentaires qui peuvent s'avérer essentiels lors des poursuites judiciaires ultérieures, tels les conditions météorologiques, l'état de la mer, la position, le cap et la vitesse du navire ainsi que sa description détaillée, etc.
- .2 Des photographies du navire et des enregistrements vidéo pris à bord de celui-ci aideront les enquêteurs et les témoins à expliquer par la suite ce qui s'est passé.
- .3 Les enquêteurs devraient garder à l'esprit le fait que la législation régissant les délits en mer permet, dans certains cas, d'engager des poursuites judiciaires dans des pays autres que celui où les enquêteurs sont basés. Par conséquent, les enquêtes devraient être suffisamment méthodiques et détaillées pour que les faits puissent être expliqués auprès de tribunaux différents de ceux où sont basés les enquêteurs, et cela, peut-être plusieurs années après que le délit a été perpétré. La méthode utilisée par les enquêteurs devrait être décrite dans le rapport d'enquête.

Consignation des déclarations individuelles des témoins

- .4 Les témoignages devraient être consignés en bonne et due forme afin de pouvoir être utilisés au cours de la procédure judiciaire ultérieure. Ils constitueront le fondement de tout réquisitoire et il ne faudrait pas faire appel à du personnel non qualifié pour cette tâche importante.

- .5 Les témoignages devraient être consignés au plus tôt car les souvenirs s'estompent et le contact avec d'autres témoins et les informations diffusées par les médias peuvent influencer les déclarations.
- .6 Si les témoins ne parlent pas la même langue que les enquêteurs, ce qui est souvent le cas lors des enquêtes sur des actes de piraterie et de vol à main armée, il faudrait enregistrer leurs récits dans leur propre langue et faire appel à des interprètes dûment qualifiés si cela peut se faire dans des délais raisonnables. Les enquêteurs devraient savoir qu'un récit signé par un témoin, voire par un suspect, qui a été établi dans une langue qui n'est pas la sienne peut n'avoir aucune valeur dans une procédure judiciaire. Il est donc important de vérifier les prescriptions légales en matière de validité des preuves dans chaque cas.
- .7 L'expérience montre que les témoins d'actes de piraterie et de vol à main armée, en particulier ceux qui ont subi des violences, peuvent être profondément traumatisés. Ils seront très affectés s'ils sont restés en captivité pendant une longue période et/ou ont été menacés de mort et la situation sera encore exacerbée s'ils sont loin de chez eux. Les enquêteurs devraient tenir compte de ces facteurs et traiter ces témoins avec patience et compassion s'ils veulent obtenir tous les faits pertinents.
- .8 Les témoins devraient être interrogés séparément lorsque cela peut se faire dans des délais raisonnables, afin de préserver l'intégrité des récits individuels de l'incident.
- .9 Les enquêteurs devraient surtout s'efforcer d'obtenir le signalement précis des individus impliqués dans l'acte de piraterie, en particulier en notant tous détails marquants permettant d'identifier le "chef".
- .10 Lorsque le délit a été perpétré par plusieurs personnes, les enquêteurs devraient chercher à obtenir des témoins des renseignements précis sur les actes commis par chacune d'elles, plutôt que de se contenter d'une déclaration générale à propos des agissements des "auteurs du détournement" ou des "pirates" à bord du navire.

Examen médico-légal détaillé des lieux du délit

- .11 L'examen médico-légal détaillé des lieux du délit, en particulier dans des cas graves, dont les cas d'homicide, offre aux enquêteurs la meilleure occasion de recueillir des indications cruciales et des éléments de preuve qui pourront servir ultérieurement à établir les faits.
- .12 Les enquêteurs devraient mettre en sûreté certains objets ou protéger l'accès aux endroits du navire où les malfaiteurs peuvent avoir laissé des empreintes digitales ou d'autres traces latentes utiles.
- .13 Il est fortement recommandé aux enquêteurs de tirer pleinement parti des divers services spécialisés à leur disposition.
- .14 Les enquêteurs devraient tenir compte du fait qu'il ne faut pas retenir le navire ou gêner le travail à bord plus longtemps que cela est absolument nécessaire pour l'examen médico-légal.

Recherche de renseignements dans les bases de données

- .15 Les délits ne devraient pas être traités isolément.
- .16 Il se peut que les auteurs du délit aient commis des délits analogues qui n'ont pas encore été réglés; toutefois, si tous les renseignements pertinents sont réunis et étudiés, il y a des chances de pouvoir identifier les auteurs du délit. Il conviendrait donc de consulter des bases de données appropriées, comme celles du Centre d'échange de renseignements (ISC) établi à Singapour en vertu de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie ou du Bureau maritime international établi à Kuala Lumpur (Malaisie) par la Chambre de commerce internationale, pour identifier des séries de délits. Toutefois, l'utilisation de bases de données privées doit être compatible avec la législation régissant la conduite de l'enquête. Il faudrait également envisager de prendre contact avec Interpol ou les États côtiers voisins pour voir s'ils détiennent des renseignements sur les auteurs du délit.
- .17 De même, les auteurs du délit peuvent avoir déjà fait l'objet de condamnations dont les circonstances pourraient permettre d'établir des liens avec le délit faisant l'objet de l'enquête en cours.

Diffusion des données et des renseignements aux organes compétents

- .18 Une enquête efficace, même si elle n'aboutit pas à l'arrestation des auteurs du délit, devrait avoir pour résultat important d'être source de renseignements. Il conviendrait donc de mettre en place des systèmes garantissant la diffusion des renseignements susceptibles d'être utiles à toutes les parties intéressées, notamment aux services de police, aux autorités maritimes, aux garde-côtes, aux capitaines de port et à tous ceux qui pourraient en avoir besoin et seraient en mesure d'y donner suite conformément à leurs réglementations nationales.
- .19 Les enseignements tirés de l'enquête, même si elle n'a pas abouti à l'arrestation des auteurs du délit, devraient être communiqués à l'Organisation, laquelle les diffusera aux États Membres, aux organisations intergouvernementales et aux organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif, afin de permettre à toutes les parties intéressées de bénéficier des renseignements recueillis au cours de l'enquête.
- .20 Si des renseignements recueillis au cours de l'enquête donnent à l'État qui en a la responsabilité principale matière à penser qu'un délit de piraterie ou de vol à main armée pourrait avoir été commis ailleurs ou risquerait d'être commis à une date ultérieure, cet État devrait fournir dans les plus brefs délais, conformément à sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux États qui, à son avis, seraient les États ayant établi leur compétence aux fins de connaître des délits de piraterie et de vol à main armée conformément au paragraphe 3.1 du présent Code.