



Réf. T2-MSS/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1333
26 juin 2009

PIRATERIE ET VOL À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES

Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires

1 À sa quatre-vingt-sixième session (27 mai - 5 juin 2009), le Comité de la sécurité maritime a passé en revue la circulaire MSC/Circ.622/Rev.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) et a établi les recommandations révisées qui figurent en annexe.

2 Cette révision a été effectuée en se fondant sur les résultats de l'examen approfondi des recommandations formulées par l'Organisation en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, et en tenant compte des travaux du Groupe de travail par correspondance constitué par le MSC 84 et chargé d'examiner et d'actualiser les circulaires MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.3 ainsi que la résolution A.922(22).

3 Il est recommandé aux Gouvernements Membres, en particulier ceux qui se trouvent à l'intérieur des zones identifiées comme subissant des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, de prendre toutes les mesures nécessaires pour appliquer, selon qu'il convient, les recommandations figurant en annexe.

4 Il est également recommandé aux Gouvernements Membres de porter la présente circulaire, de même que la circulaire MSC.1/Circ.1334, à l'attention de tous les organismes nationaux concernés par les mesures prises contre la piraterie et le vol à main armée, ainsi que des compagnies de navigation et des propriétaires, exploitants, capitaines et équipages de navires.

5 La présente circulaire annule la circulaire MSC/Circ.622/Rev.1.

ANNEXE

**RECOMMANDATIONS AUX GOUVERNEMENTS CONCERNANT LA
PRÉVENTION ET LA RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE*
ET DES VOLS À MAIN ARMÉE¹ À L'ENCONTRE DES NAVIRES**

Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires

1 Avant de commencer à élaborer un ensemble de mesures ou de recommandations, il est d'une importance capitale que les services gouvernementaux ou autres organismes publics intéressés rassemblent des statistiques précises sur les événements de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, qu'ils classent ces statistiques par type et par zone et qu'ils évaluent la nature des attaques, en mettant particulièrement l'accent sur les types d'attaques, leur emplacement géographique précis et la manière d'opérer des malfaiteurs, et qu'ils diffusent ces statistiques à toutes les parties intéressées, ou qu'ils les publient, sous une forme à la fois compréhensible et utilisable. Le recueil préalable de renseignements pourrait également s'avérer utile, les gouvernements se procurant ainsi des informations qui leur permettent de coordonner la prise de mesures avant même qu'une attaque se produise. En se fondant sur les statistiques d'incident et sur tous renseignements recueillis sur la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, les gouvernements devraient diffuser aux navires autorisés à battre leur pavillon, s'il y a lieu, des conseils et des recommandations sur les éventuelles mesures de précaution appropriées supplémentaires que ces navires pourraient être amenés à prendre pour se protéger de l'attaque. Les gouvernements devraient en outre faire en sorte que des représentants des propriétaires de navires et des gens de mer participent à l'élaboration des mesures visant à prévenir et à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

* L'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 donne de la piraterie la définition suivante :

"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."

¹ 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, qui s'est tenue à Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) du 14 au 18 avril 2008, a décidé de modifier cette définition. Conformément à l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP), l'expression "à des fins privées" a été ajoutée à la définition. La formulation "dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale" remplace l'expression "dans une zone relevant de la juridiction d'un État". Cette nouvelle expression tient compte du point de vue de la France, appuyé par d'autres États participant à la réunion, selon lequel la définition des vols à main armée à l'encontre des navires ne devrait pas s'appliquer aux actes commis au-delà de la mer territoriale. La nouvelle définition est libellée ainsi : l'expression "vols à main armée à l'encontre des navires" désigne 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 Dans toute campagne de lutte active contre la piraterie et les vols à main armée, il est nécessaire, lorsque cela est possible, de neutraliser les pirates et les voleurs à main armée. Ces individus étant des malfaiteurs, que ce soit en vertu du droit international ou de la plupart des législations nationales, cette tâche incombe en général aux forces de sécurité des États concernés. Les gouvernements devraient éviter de mener des négociations avec ces malfaiteurs et s'efforcer de traduire en justice les auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires. La négociation avec des malfaiteurs dans un cas de détournement de navire risque d'encourager les auteurs potentiels de crimes à chercher à tirer des revenus des actes de piraterie.

Protection personnelle

3 Les navires peuvent et devraient prendre des mesures pour se protéger contre les pirates et les voleurs à main armée. Les mesures recommandées figurent dans la circulaire MSC.1/Circ.1334. Certes, les forces de sûreté sont souvent à même de donner des conseils au sujet de ces mesures et les États du pavillon sont tenus de prendre les mesures requises pour garantir que les propriétaires de navires et les capitaines acceptent leurs responsabilités, mais en dernier ressort, c'est aux propriétaires de navires, aux compagnies, aux exploitants de navires et aux capitaines qu'il incombe, en bons marins, de prendre des précautions lorsque leurs navires traversent des régions où il existe une menace de piraterie et de vol à main armée. Les États du pavillon devraient informer les propriétaires de navires/compagnies de toute résolution du Conseil de sécurité de l'ONU, de l'OMI, ou de toute autre résolution des organismes des Nations Unies portant sur la piraterie et contenant des recommandations qui présentent un intérêt pour le propriétaire du navire, l'exploitant du navire, le capitaine et l'équipage lorsque le navire est exploité dans des zones où des actes de piraterie ou des vols à main armée sont commis à l'encontre des navires.

4 En ce qui concerne l'emport d'armes à feu à bord, l'État du pavillon devrait être conscient du fait que les navires de commerce et les navires de pêche qui entrent dans les eaux territoriales et/ou dans les ports d'un autre État sont soumis à la législation de cet État. Il faudrait garder à l'esprit le fait que l'importation d'armes à feu est soumise à la réglementation de l'État du port et de l'État côtier. Il faudrait également ne pas oublier que le port d'armes à feu peut présenter un danger d'autant plus grave que le navire transporte une cargaison inflammable ou des marchandises dangereuses de type analogue.

Ne pas armer les gens de mer

5 Pour des raisons juridiques et de sécurité, les États du pavillon devraient fortement décourager le port et l'utilisation d'armes à feu par les gens de mer à des fins de protection individuelle ou de protection du navire. Les gens de mer sont des civils et l'utilisation d'armes à feu exige des aptitudes et une formation spéciales, et le risque d'accidents dus à des armes à feu portées à bord est élevé. Le port d'armes à feu à bord des navires peut encourager les attaquants à en porter eux-mêmes ou à utiliser des armes encore plus dangereuses, ce qui peut aggraver une situation déjà dangereuse. Toute arme à feu présente à bord peut constituer en soi une cible attrayante pour un attaquant.

Recours à du personnel de sûreté non armé

6 La décision de faire appel à du personnel de sûreté non armé appartient à chacun des propriétaires de navires, compagnies et exploitants de navires. Il devrait être entièrement acceptable de renforcer les ressources affectées à la veille de cette manière.

Recours par contrat privé à du personnel de sûreté armé

7 Le recours par contrat privé à du personnel de sûreté armé à bord des navires de commerce risque d'entraîner une escalade de la violence. Le transport d'un tel personnel et de ses armes est soumis à la législation et aux politiques générales de l'État du pavillon et c'est aux États du pavillon qu'il incombe de déterminer, en consultation avec les propriétaires de navires, les compagnies et les exploitants de navires, si et dans quelles conditions il sera autorisé. Lorsqu'ils décident de leur ligne de conduite en la matière, les États du pavillon devraient tenir compte du fait que la présence de personnel armé à bord des navires de commerce pourrait entraîner une escalade de la violence.

Équipes militaires ou agents de la force publique dûment habilités par le Gouvernement

8 Il revient à l'État du pavillon, en consultation avec les propriétaires de navires, les compagnies et les exploitants de navires, d'autoriser le recours à des militaires ou agents de la force publique dûment habilités par le Gouvernement de l'État du pavillon à porter des armes à feu aux fins de la sûreté du navire. Les États du pavillon devraient indiquer clairement les principes qui guident le recours à de telles équipes à bord de navires habilités à battre leur pavillon.

Plans d'action

9 L'État côtier/l'État du port devraient élaborer des plans d'action indiquant de façon détaillée la marche à suivre pour prévenir ce type d'attaques et les mesures à prendre en cas d'attaque. Les États côtiers devraient examiner les obligations qui leur incombent en vertu de la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS sur les menaces contre les navires, aux termes de laquelle, notamment, lorsqu'un risque d'attaque a été déterminé, le Gouvernement contractant intéressé doit informer les navires concernés et leur Administration :

- .1 du niveau de sûreté actuel;
- .2 de toutes mesures de sûreté qui devraient être mises en place par les navires concernés pour se protéger contre l'attaque, conformément aux dispositions de la partie A du Code ISPS; et
- .3 des mesures de sûreté que l'État côtier a décidé de mettre en place, lorsqu'il y a lieu.

En outre, du fait qu'une attaque peut se solder par l'abordage ou l'échouement d'un navire, l'État côtier/l'État du port devront coordonner ces plans d'actions avec les plans mis en place pour remédier par la suite à tout déversement d'hydrocarbures ou toute fuite de matières potentiellement dangereuses pouvant se trouver à bord du ou des navires. Ce point est d'une importance cruciale dans les zones de navigation limitée. L'État côtier/l'État du port devraient acquérir l'équipement nécessaire pour assurer la sécurité dans les eaux qui relèvent de leur juridiction.

10 Les États du pavillon devraient élaborer des plans d'action décrivant en détail les mesures à prendre dès réception d'une notification d'attaque et la façon d'aider les propriétaires, les compagnies¹, les armateurs-gérants et les exploitants d'un navire en cas de détournement. Il faudrait qu'ils désignent un point de contact par l'intermédiaire duquel les navires autorisés à battre leur pavillon peuvent demander des conseils ou une aide lorsqu'ils naviguent dans des eaux jugées présenter un risque accru ou auquel ces navires peuvent signaler tout problème de sûreté concernant d'autres navires, mouvements ou communications dans la zone.

11 Tous les organismes publics participant à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires devraient prendre les mesures voulues pour optimiser l'efficacité des activités menées à cette fin et minimiser en même temps toute conséquence négative. L'État côtier/l'État du port devraient également mettre en place l'infrastructure et les arrangements opérationnels nécessaires en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

12 Les États et les organisations internationales compétentes sont encouragés à soutenir le renforcement des capacités dans les zones ou régions dans lesquelles il est établi que des actes de piraterie et des vols à main armée sont commis à l'encontre des navires.²

13 Lorsque des navires sont employés par un programme humanitaire de l'Organisation des Nations Unies (ONU) pour acheminer une aide humanitaire dans des zones où la menace est grave et que ces navires doivent être escortés par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou autres navires ou aéronefs portant des marques extérieures indiquant clairement qu'ils sont en mission de service public, ces escortes devraient être organisées conformément au droit international et aux résolutions des Nations Unies. L'État du pavillon du navire qui est escorté devrait s'efforcer de conclure les accords qui peuvent être nécessaires eu égard aux navires autorisés à battre son pavillon avec le ou les États fournissant les escorteurs.

14 Aux termes de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, tous les États sont obligés de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression de la piraterie. À cet égard, les États intéressés par la sûreté des activités maritimes devraient activement participer à la répression de la piraterie et à la lutte contre les actes de piraterie, plus particulièrement dans les zones pour lesquelles le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies s'est déclaré préoccupé par la menace d'attaques imminentes par des pirates et a demandé aux États de participer à cette répression et à cette lutte. Pour ce faire, ils pourraient poursuivre en justice les pirates présumés, contribuer aux efforts de renforcement des capacités et déployer des navires de guerre et des aéronefs conformément au droit international afin de patrouiller dans les zones concernées.

¹ Le terme "compagnie" est défini dans les règles IX/I et XI-2/1 de la Convention SOLAS.

² 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 (ReCAAP) prend des initiatives de renforcement des capacités afin de développer les moyens dont disposent les Parties contractantes à l'Accord pour combattre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans la région. Cet accord a été conclu entre des gouvernements qui tentent de réduire la fréquence des actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires commis en Asie. Le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP a le statut d'organisation intergouvernementale. On trouvera davantage de précisions à l'adresse suivante : www.recaap.org. L'OMI est en train de prendre des dispositions analogues dans d'autres régions.

15 S'agissant de la communication et de la coopération entre les différents organismes et du temps d'intervention après la notification d'un incident à l'État côtier :

- .1 pour chaque incident, un système de commandement devrait être mis en place dans chaque pays concerné, à des fins stratégiques et opérationnelles, pour garantir une terminologie commune, des communications intégrées, une structure de commandement unifiée, des plans d'action coordonnés, un domaine de contrôle gérable, des moyens spécialisés et une gestion globale des ressources;
- .2 les mécanismes existants pour traiter d'autres questions liées à la sûreté maritime, telles que la contrebande, le trafic de drogues et le terrorisme, devraient être incorporés dans le système de commandement établi pour l'incident afin de permettre une utilisation efficace des ressources limitées;
- .3 des procédures permettant de retransmettre rapidement les alertes reçues par les centres de communication à l'entité chargée de prendre des mesures devraient être mises en place ou, lorsqu'elles existent déjà, réexaminées; et
- .4 par des accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux, les gouvernements devraient créer, le cas échéant, un point de contact unique auquel les navires signaleraient les menaces ou activités de piraterie dans des zones spécifiques à haut risque.

16 Il est impératif que toutes les attaques ou menaces d'attaque soient signalées immédiatement au centre de coordination de sauvetage (RCC)¹ ou à la station radiocôtière qui est le plus proche afin d'alerter l'État côtier/l'État du port et que ce message soit suivi d'un rapport écrit plus détaillé². Dès réception d'un message radio signalant qu'une attaque est en train de se produire ou d'un rapport indiquant qu'elle a eu lieu, le RCC ou autre service intéressé doit immédiatement prendre des mesures pour :

- .1 informer les autorités locales chargées de la sûreté afin que les plans d'urgence (contre-mesures) puissent être mis en oeuvre;
- .2 avertir de l'incident les navires se trouvant dans la zone à l'aide de tout moyen de communication approprié dont il dispose afin de les informer ou de leur donner de plus amples renseignements; et
- .3 informer les RCC adjacents, s'il y a lieu.³

17 Le rapport reçu par les Administrations maritimes peut être utilisé dans le cadre de toute démarche diplomatique entreprise par l'État du pavillon auprès du gouvernement de l'État côtier dans lequel l'incident s'est produit. Ce rapport servira également de point de départ pour la notification à l'OMI.

¹ Dans la région de l'Asie, les RCC de certaines des Parties contractantes au ReCAAP sont également les points de contact pour cet accord. Les RCC des États côtiers diffusent les renseignements sur un incident en interne à leurs points de contact, autorités maritimes et organes de la force publique respectifs, selon qu'ils le jugent approprié. Un système analogue est en train d'être mis en place pour la région du golfe d'Aden et de l'océan Indien occidental en vertu du Code de conduite de Djibouti.

² Des schémas opérationnels de la notification des incidents figurent aux appendices 1 et 2.

³ Un modèle concernant le format des messages émis par les navires figure à l'appendice 4.

18 L'État côtier/l'État du port devraient notifier à l'OMI tout vol à main armée survenu dans leurs eaux ou tout acte de piraterie commis à proximité de leurs eaux pour lequel ils ont reçu un rapport ou, s'il n'y a pas eu de rapport, dont ils ont été informés, soit parce qu'ils sont près de l'endroit où l'incident s'est produit, soit parce qu'ils ont participé à l'arrestation des coupables. Le modèle actuellement utilisé pour la notification à l'OMI est joint à l'appendice 5.

19 Il serait préférable, lorsque cela est possible, qu'un organisme central possédant les compétences et les ressources nécessaires procède à l'enregistrement et à l'analyse initiale des rapports. S'il veut conserver la crédibilité requise, aussi bien auprès des gouvernements que du secteur commercial, cet organisme doit être rigoureux, digne de foi, efficace et impartial, tant en ce qui concerne ce qu'il produit que dans ses relations avec des tiers. L'organisation considérée la plus apte à jouer ce rôle reste l'OMI, mais on pourrait également envisager d'utiliser le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international (BMI), situé à Kuala Lumpur (Malaisie), le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP, basé à Singapour, le Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique ou un dispositif analogue pour diffuser ces renseignements.

20 Le travail précis d'analyse devrait être effectué par les forces de sûreté de l'État côtier concerné, lesquelles auront probablement accès à des renseignements supplémentaires pour compléter le tableau et l'historique des attaques et des personnes qui en sont responsables.

21 Il est important qu'une fois terminées la collecte et la compilation des renseignements, le résultat de ce travail soit distribué à toutes les institutions qui ont besoin de ces informations, notamment les gouvernements des États côtiers, aux fins de diffusion des informations, et les gouvernements des États du pavillon, aux fins de transmission, par l'intermédiaire des administrations maritimes, aux propriétaires de navires/compagnies, aux exploitants de navires, aux autres services gouvernementaux intéressés et aux autres organismes concernés et organisations internationales compétentes, tel le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP. Voir les appendices à la présente circulaire pour ce qui est de l'échange de renseignements et du processus de notification d'un incident.

22 Pour encourager les capitaines à notifier tous les incidents de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, l'État côtier/l'État du port devraient faire tout leur possible pour garantir que les capitaines et les navires ne seront pas indûment retenus, que les navires n'auront pas à supporter les coûts additionnels liés à cette notification et que le bien-être des membres de l'équipage sera pris en considération.

23 Les États du pavillon, États du port et États côtiers sont encouragés à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux¹ pour faciliter la conduite d'enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires. Les États devraient unir leurs efforts pour conduire des enquêtes détaillées sur tous les actes ou tentatives d'acte de piraterie et de vol à main armée commis à l'encontre des navires autorisés à battre leur pavillon. Les États du pavillon, États du port et États côtiers sont encouragés à informer les autres États et organisations de tout enseignement intéressant qu'ils pourraient avoir tiré de l'enquête et dont d'autres États pourraient profiter. Les États devraient appliquer le Recueil de règles pratiques

¹ L'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) est une initiative qui correspond à un accord multilatéral entre gouvernements. Voir également l'appendice 2 de la présente circulaire pour ce qui est de l'échange de renseignements et du processus de notification des incidents dans la région de l'Asie.

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) de l'OMI ou résolutions ultérieures).

24 Pour ce qui est de l'enquête sur les incidents notifiés et des poursuites qui sont engagées contre des pirates et des voleurs lorsqu'ils sont pris :

- .1 il conviendrait d'établir clairement quelle est dans chaque pays l'entité chargée de procéder aux enquêtes à la suite d'une attaque, et ayant l'autorité judiciaire pour ce faire car la confusion qui règne pendant les heures suivant un incident peut occulter certaines pistes et causer la perte ou la détérioration d'éléments de preuve;
- .2 le personnel de l'organisme chargé d'enquêter devrait être formé aux techniques d'enquête courantes et être au fait des procédures juridiques des tribunaux de leurs pays, dans la mesure où il est généralement considéré que l'engagement de poursuites contre des criminels, leur condamnation et la confiscation de leurs biens sont les meilleurs moyens de dissuasion;
- .3 étant donné que les criminels peuvent avoir commis d'autres délits, les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires ne devraient pas être considérés isolément et il faudrait donc rechercher des renseignements pertinents dans les casiers judiciaires existants; et
- .4 des dispositifs devraient être en place pour garantir que les renseignements qui peuvent être utiles sont diffusés à toutes les parties appropriées, y compris les enquêteurs.

25 L'OMI envoie périodiquement aux États côtiers des rapports sur les vols à main armée qui auraient été commis dans leurs eaux territoriales en leur demandant des informations sur les résultats de toutes enquêtes qu'ils auraient pu conduire. Les États côtiers sont invités à répondre à cette requête même s'ils n'ont pas été en mesure de mener une enquête, soit parce que l'incident n'a pas été notifié, soit parce qu'il a été notifié trop tard pour qu'une enquête puisse être ouverte. Les réponses reçues devraient continuer à être diffusées lors des sessions du Comité.

Juridiction pénale

26 Une personne appréhendée en mer en dehors de la mer territoriale d'un État pour avoir commis un acte de piraterie ou un vol à main armée à l'encontre d'un navire devrait être poursuivie en justice en vertu de la loi de l'État chargé de l'enquête sur la base d'une entente mutuelle avec les autres États ayant d'importants intérêts en jeu.

Un *État ayant d'importants intérêts en jeu* désigne un État :

- .1 qui est l'État du pavillon d'un navire faisant l'objet d'une enquête; ou
- .2 dans les eaux territoriales duquel un incident s'est produit; ou
- .3 dans lequel un incident a causé ou menacé de causer un grave dommage à l'environnement ou pour lequel un incident a causé ou menacé de causer un grave dommage dans des zones sur lesquelles il est autorisé à exercer sa juridiction en vertu du droit international; ou

- .4 dans lequel les conséquences d'un incident ont causé ou menacé de causer un grave dommage à l'État ou aux îles artificielles, installations ou ouvrages sur lesquels il est autorisé à exercer sa juridiction; ou
- .5 dont des ressortissants ont perdu la vie ou ont été gravement blessés par suite de l'incident; ou
- .6 qui a à sa disposition des renseignements importants pouvant être utiles à l'enquête; ou
- .7 qui, pour toute autre raison, démontre un intérêt jugé important par l'État responsable de l'enquête; ou
- .8 qui a été invité par un autre État à participer à la répression des actes de violence à l'encontre des équipages, passagers, navires et cargaisons ou au recueil de preuves; ou
- .9 qui est intervenu en vertu de l'article 100 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qui a exercé son droit de visite en vertu de l'article 110 de cette convention ou qui a capturé un pirate/voleur à main armée ou saisi un navire ou un aéronef en vertu de l'article 105 de cette même convention, ou bien au port ou à terre.

27 Il est recommandé aux États de prendre les mesures qui pourraient être nécessaires pour établir leur compétence en matière de délits de piraterie et de vol à main armée perpétrés en mer et, notamment, d'adapter leur législation, si besoin est, pour pouvoir appréhender et poursuivre en justice les personnes ayant commis de telles infractions.

28 Lorsqu'ils font escale dans les ports de certains pays, les navires doivent avoir à bord une certaine quantité d'espèces pour couvrir débours et autres besoins. Les espèces se trouvant à bord des navires attirent pirates et voleurs. Lorsque ce sont les restrictions du contrôle des changes mises en place dans certains États qui rendent nécessaire de conserver d'importantes sommes en espèces, les États en question sont priés instamment d'adopter une approche plus souple.

29 Les États du pavillon devraient exiger que tous les navires exploités dans des eaux où des attaques se produisent aient pris des mesures pour prévenir les attaques et tentatives d'attaque de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, ainsi que pour déterminer la façon d'intervenir au cas où une telle attaque ou tentative d'attaque se produit, soit dans le cadre des procédures d'intervention d'urgence du système de gestion de la sécurité, soit dans le cadre du plan de sûreté du navire. Il faudrait y inclure un éventail complet des mesures de sûreté passives et actives appropriées. Le plan de sûreté du navire et les plans d'intervention d'urgence devraient être fondés sur une évaluation des risques qui tienne compte des paramètres de base de l'exploitation, y compris :

- .1 les risques qui peuvent exister;
- .2 les dimensions réelles du navire, le franc-bord, la vitesse maximale et le type de cargaison qui est transporté;
- .3 le nombre de membres de l'équipage disponibles, leurs compétences et leur formation;

- .4 la possibilité de désigner des zones sûres à bord du navire; et
- .5 le matériel à bord, y compris tout matériel de surveillance et de détection dont le navire est équipé.

Les navires qui ne sont pas visés par le Code ISM ni par le Code ISPS devraient être tenus de prendre des mesures de précaution analogues.

30 Compte tenu du fait que les navires sont déjà à même, de par leurs procédures, de prendre des mesures préventives, les gouvernements devraient faire preuve de prudence lorsqu'ils envisagent d'utiliser les niveaux de sûreté 1, 2 et 3 prévus dans le Code ISPS en cas d'acte de piraterie ou de vol à main armée.

31 Dans toute la mesure du possible, les navires devraient éviter les zones où l'on sait que des attaques ont eu lieu et notamment les goulets d'étranglement. Lorsqu'un navire approche d'un port où des attaques ont pris pour cible des navires au mouillage plutôt que des navires faisant route et lorsque l'on sait que le navire devra mouiller au large du port pendant un certain temps, il faudrait envisager de retarder le mouillage en réduisant la vitesse du navire ou en empruntant un itinéraire plus long afin de rester à bonne distance de la côte et de réduire ainsi la période pendant laquelle le navire sera menacé. Ces mesures ne devraient pas affecter la priorité de mouillage du navire. Les contrats d'affrètement devraient tenir compte du fait que les navires risquent de devoir contourner les zones dans lesquelles des attaques ont eu lieu et de retarder leur arrivée dans les ports de ces zones, soit lorsqu'il n'y a plus de poste à quai disponible, ou lorsqu'on sait que le chargement ou le déchargement seront très retardés.

32 **États côtiers situés dans des zones où sont commis des actes de piraterie et des vols à main armée**

- .1 pour pouvoir répondre aussi rapidement que possible à tout compte rendu de navire signalant une attaque de pirates ou un vol à main armée, chaque zone menacée devrait être adéquatement couverte par des stations terriennes côtières opérationnelles en permanence et situées de préférence dans l'État côtier responsable de la zone ou dans des États voisins;
- .2 les pays limitrophes voisins de zones pouvant être caractérisées comme menacées devraient conclure des accords de coopération en matière de prévention et de répression des actes de piraterie et des vols à main armée¹. Ces accords devraient inclure la coordination des activités de patrouille dans ces zones. Un modèle d'accord type figure à l'appendice 6;

¹ Exemples d'accords de ce type : l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) qui est décrit en détail sur le site www.recaap.org; le Mémorandum d'entente pour la mise en place d'un réseau intégré régional de garde-côtes en Afrique de l'Ouest et du Centre; et 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 (le Code de conduite de Djibouti).

- .3 dans le cadre du développement de la coopération régionale, les pays concernés devraient conclure un accord régional visant à promouvoir la coordination des mesures de lutte, aux niveaux tactique et opérationnel :
 - .3.1 cet accord devrait spécifier comment les renseignements seront communiqués; définir des procédures de commandement et de contrôle conjointes (système de commandement régional des interventions); garantir des communications efficaces; définir les grandes lignes des opérations conjointes (y compris en matière d'entrée et de poursuite); établir des liens entre les entités intéressées pour toutes les questions de la sûreté maritime; mettre en place une formation spécialisée commune des enquêteurs et un mécanisme d'échange de vues entre eux; et organiser des exercices conjoints réunissant les entités tactiques et celles qui sont chargées des opérations; et
 - .3.2 les accords bilatéraux ou régionaux existants devraient être passés en revue, lorsque cela est nécessaire, pour permettre l'entrée et la poursuite dans la mer territoriale du ou des États avec lesquels l'accord a été conclu et la mise en place des procédures opérationnelles pratiques permettant à un navire engagé dans une poursuite de recevoir très rapidement l'autorisation de continuer cette poursuite dans des eaux relevant d'une autre juridiction;
- .4 étant donné que la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires constituent un problème non seulement régional, mais également mondial, les instances de coopération régionale mises en place devraient collaborer les unes avec les autres ainsi qu'avec l'OMI, afin de mettre à profit les divers enseignements qui ont été tirés;
- .5 il est recommandé à tous les pays de faire en sorte que chaque RCC national susceptible d'être contacté par les RCC d'autres pays soit en mesure à tout moment de communiquer en langue anglaise. Il faudrait donc qu'il y ait toujours au moins une personne de service ayant une connaissance satisfaisante de l'anglais tant écrit que parlé;
- .6 pour réduire au minimum les problèmes de coordination et les retards possibles dans les cas où les messages de détresse/sécurité concernant une zone particulière sont captés par les stations terriennes côtières et les RCC d'autres pays, il est recommandé d'organiser pour le personnel clé des deux zones des réunions/séminaires communs pour leur permettre d'échanger leurs points de vue et de mettre au point des procédures et des dispositions adaptées aux différents types de situations. Il y aurait lieu d'envisager également l'organisation d'exercices en commun pour vérifier que ces procédures et ces mesures sont efficaces;
- .7 lorsqu'une attaque est signalée dans une zone couverte par les émissions NAVTEX, un avertissement signalant une attaque de pirates/voleurs à main armée devrait être transmis dans les catégories "Important" ou "Vital", selon le cas, chaque fois que cet avertissement peut être diffusé suffisamment tôt pour permettre aux navires de prendre les précautions qui s'imposent pour éviter une

attaque. Lorsqu'une attaque est signalée dans une zone non couverte par les émissions NAVTEX, un avertissement d'attaque de pirates/voleurs à main armée devrait être transmis sous forme de message AGA dans le cadre du système SafetyNET d'Inmarsat. À cet égard, il est recommandé aux autorités compétentes de prévoir des arrangements avec une ou plusieurs stations terriennes côtières couvrant les zones en question en vue d'être inscrites en tant que "fournisseur de renseignements"; et

- .8 il est recommandé aux pays qui ont mis en place des systèmes de surveillance radar, ou qui prévoient de le faire, d'étudier dans quelle mesure ces systèmes pourraient être utilisés pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée. Si ces moyens sont jugés adaptés à cette fin, il faudrait mettre en place les installations et les procédures nécessaires pour leur exploitation rapide et efficace.

33 Lorsqu'ils reçoivent une alerte de sûreté du navire, les gouvernements devraient se concerter avec le propriétaire du navire ou la compagnie et l'État côtier. Il est important que les mesures prises à la suite d'un incident soient bien planifiées et mises en oeuvre et privilégient la sûreté de l'équipage. Les intervenants devraient connaître autant que possible l'environnement à bord des navires. En conséquence, il faudrait que les personnes chargées de prendre des mesures en cas d'acte de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre de navires, que ce soit en mer ou au port, reçoivent une formation concernant l'agencement général et les caractéristiques des types de navires les plus courants. Les propriétaires de navires devraient être encouragés à coopérer avec les forces de sûreté en autorisant l'accès aux navires pour la familiarisation nécessaire.

34 Les États côtiers devraient envisager de faire appel à des hélicoptères dotés d'un équipement adapté et à d'autres moyens appropriés pour lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée. Les forces de sûreté devraient envisager d'utiliser un équipement moderne de vision nocturne et d'autres techniques perfectionnées applicables.

35 Dans les zones où les attaques de pirates/voleurs à main armée sont les plus fréquentes, la modification des règles de barre et de route locales devrait être autorisée pour permettre aux navires attaqués d'allumer ou d'occulter leurs feux à éclat indiquant qu'ils ne sont pas maîtres de leur manoeuvre.

36 Les États dont les eaux côtières adjacentes sont infestées de pirates et de voleurs à main armée devraient mettre en place ou continuer à organiser des patrouilles coordonnées qui seraient assurées à la fois par des navires et des aéronefs.

37 Les forces de sûreté et les gouvernements devraient rester en contact étroit avec leurs homologues des États voisins afin de faciliter l'arrestation et la poursuite en justice des criminels impliqués dans de tels actes illégaux. Certains pays disposent déjà de mécanismes de coordination bien établis qu'ils utilisent également aux fins de la prévention et de la répression de la piraterie et des vols à main armée.

38 Le personnel des RCC devrait recevoir des instructions concernant les meilleurs moyens de communiquer les notifications d'actes de piraterie et de vols à main armée qu'ils reçoivent. Selon les cas, cela peut impliquer de retransmettre le compte rendu à un autre RCC ou à une station radiocôtière, de notifier les forces de sûreté ou les engins patrouillant dans la zone et de prendre des mesures pour qu'un avertissement soit diffusé ou une autre action appropriée engagée.

39 Les RCC devraient être encouragés à transmettre à l'OMI toutes les notifications d'acte de piraterie et de vol à main armée qu'ils ont reçues. Les États sont encouragés à partager les renseignements dont ils pourraient disposer avec le Centre d'information sur la piraterie du BMI et les centres de liaison du ReCAAP.

APPENDICE 1

**STATISTIQUES, SCHÉMAS OPÉRATIONNELS ET
AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS**

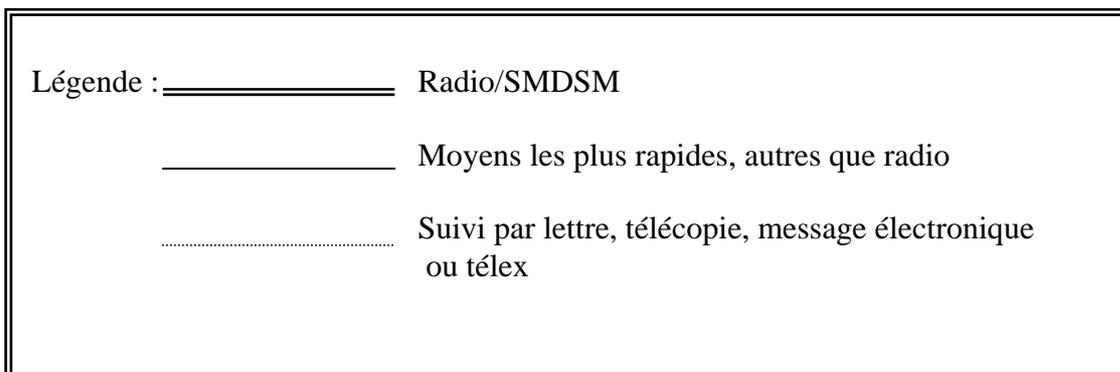
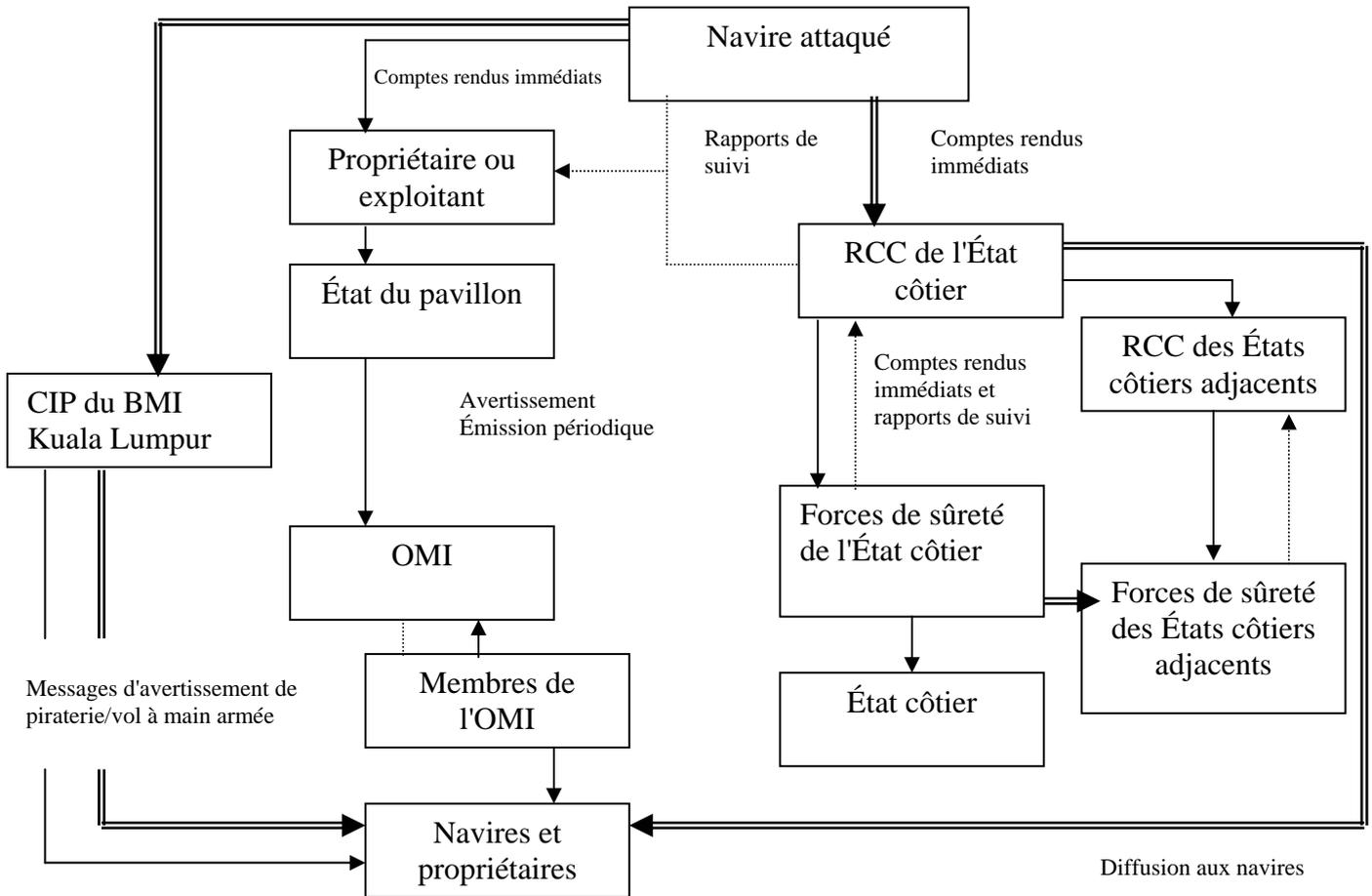
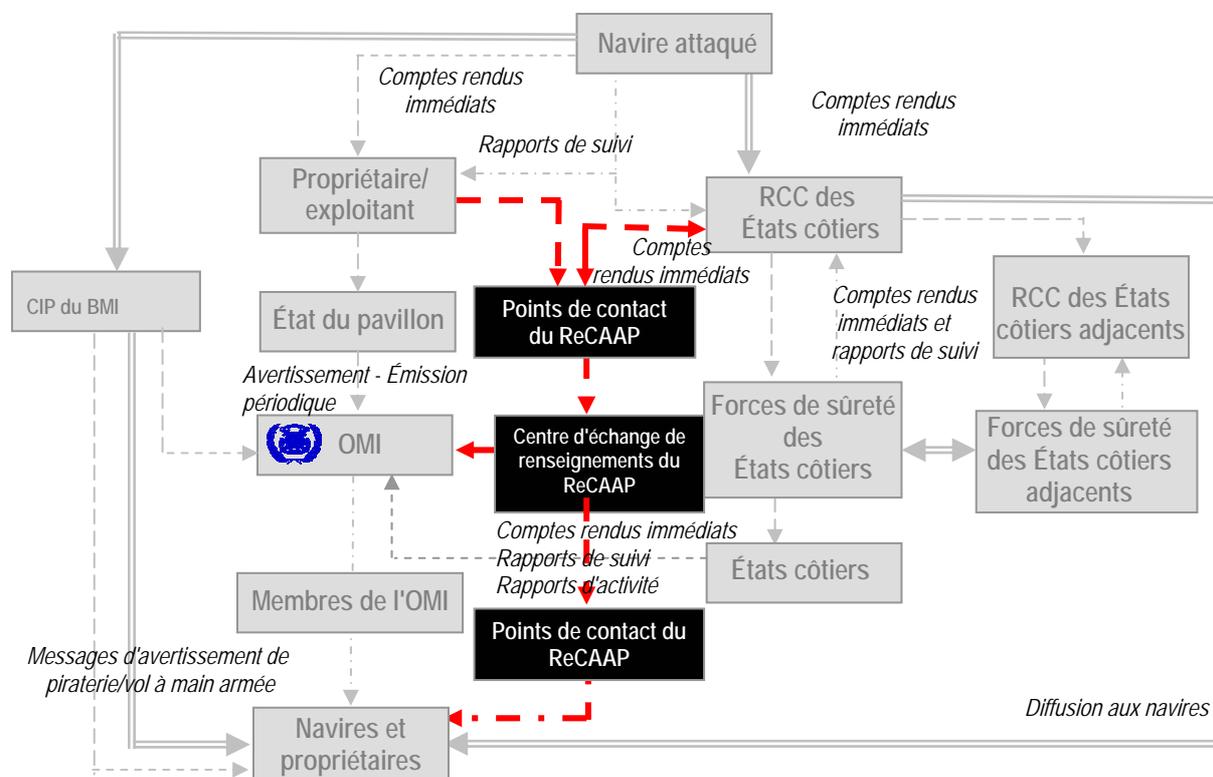


Schéma opérationnel en cas d'attaque perpétrée dans des eaux côtières

APPENDICE 2

SCHEMA OPERATIONNEL DE LA NOTIFICATION DES INCIDENTS EN ASIE



Légende :

Radio/SMDSM	:	=====
Moyens les plus rapides	:	-----
Suivi des communications	:

Notes :

1. Dans la région de l'Asie, les RCC de certaines Parties contractantes au ReCAAP assument également les fonctions de point de contact. Ces points de contact diffusent aussi les renseignements sur les incidents en interne à leurs RCC respectifs, aux autorités maritimes et aux organes de la force publique, selon qu'il convient.
2. "États côtiers" (dans le contexte du présent additif) désigne uniquement ceux qui sont Parties contractantes au ReCAAP.
3. Le processus de notification des incidents en Asie ne modifie pas les autres processus de notification des incidents déjà en vigueur.

APPENDICE 3

**PHASES DU VOYAGE DANS UNE ZONE OÙ IL EXISTE UNE MENACE DE
PIRATERIE/VOL À MAIN ARMÉE**

Symbole	Description de la phase
A	Le navire s'approche d'une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée (1 heure avant d'entrer dans la zone)
B	Le navire entre dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée
C	Le navire se trouve dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée, mais aucune embarcation suspecte n'a été détectée
D	Le navire se trouve dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée et une embarcation suspecte a été détectée
E	Il est certain qu'une tentative de piraterie/vol à main armée aura lieu
F	L'embarcation des pirates/voleurs à main armée se trouve à proximité du navire ou l'aborde
G	Les pirates/voleurs à main armée cherchent à monter à bord
H	Les pirates/voleurs à main armée ont réussi à monter à bord
I	Les pirates/voleurs à main armée tiennent en respect/ont capturé un ou plusieurs membres de l'équipage
J	Les pirates/voleurs à main armée ont gagné accès à la passerelle ou au bureau du capitaine
K	Les pirates/voleurs à main armée se sont emparés des effets/de l'argent, etc.
L	Les pirates/voleurs à main armée commencent à débarquer
M	Les pirates/voleurs à main armée ont débarqué
N	L'embarcation des pirates/voleurs à main armée n'est plus en contact avec le navire
O	Le navire quitte la zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée

APPENDICE 4

FORMAT DES MESSAGES ÉMIS PAR LES NAVIRES

Rapport 1 - Message initial - Alerte relative à une attaque de pirates/voleurs à main armée

- 1 Nom du navire, indicatif d'appel, numéro OMI, numéro d'identification INMARSAT (plus code de la région océanique) et identité dans le service mobile maritime (MMSI)

MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE (voir note)

SIGNAL D'URGENCE

ATTAQUE DE PIRATES/VOLEURS À MAIN ARMÉE

- 2 Position du navire (et heure UTC)

Latitude	Longitude	
Cap	Vitesse	Noeuds

- 3 Nature de l'événement

Note : Ce message sera probablement un message de détresse car le navire ou les personnes courent un danger grave ou imminent au moment de l'attaque. Si ce n'est pas le cas, les mots MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE doivent être omis.

L'utilisation de la priorité (3) du système INMARSAT n'exigera pas la mention de MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE.

Rapport 2 - Rapport de suivi - Alerte relative à une attaque de pirates/voleurs à main armée

- 1 Nom du navire, indicatif d'appel, numéro OMI

- 2 Référence initiale ALERTE À LA PIRATERIE/UN VOL À MAIN ARMÉE

- 3 Position au moment de l'événement

Latitude	Longitude
Nom de la zone	

- 4 Description de l'événement, par exemple :

Le navire se trouvait-il en route, au mouillage, à quai ?

Méthode d'attaque

Nombre d'embarcations suspectes et description

Nombre de pirates/voleurs et bref signalement

Type d'armes portées par les pirates/voleurs

Autres renseignements (par exemple, langue parlée)
Blessures subies par l'équipage et les passagers
Dommages causés au navire (quelle partie du navire a été attaquée ?)
Brefs renseignements sur les biens/cargaisons volés
Mesures prises par le capitaine et l'équipage
L'événement a-t-il été notifié aux autorités de l'État côtier et dans l'affirmative, à qui ?
Mesures prises par l'État côtier

5 Derniers mouvements observés de l'embarcation-pirate/embarcation suspecte, par exemple :

Date/heure/cap/position/vitesse

6 Assistance requise

7 Méthode préférée de communication avec le navire signalant l'événement, par exemple :

Station radiocôtière appropriée

Ondes hectométriques/décamétriques/métriques

Numéro d'identification Inmarsat (plus code de la région océanique)

MMSI

8 Date/heure du rapport (UTC)

APPENDICE 5

**MODÈLE À UTILISER POUR NOTIFIER UN INCIDENT À L'OMI PAR
L'INTERMÉDIAIRE DES ADMINISTRATIONS MARITIMES
OU DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES**

- 2* Nom du navire et numéro OMI
 Type de navire
 Pavillon
 Jauge brute
- 3 Date et heure
- 4 Latitude Longitude
 Nom de la zone**
 Le navire se trouvait-il en route, au mouillage ou à quai ?
- 5 Méthode d'attaque
 Nombre d'embarcations suspectes et description
 Nombre de pirates/voleurs et bref signalement
 Type d'armes portées par les pirates/voleurs
 Autres renseignements (par exemple, langue parlée)
- 6 Blessures subies par l'équipage et les passagers
 Dommages causés au navire (quelle partie du navire a été attaquée ?)
 Brefs renseignements sur les biens/cargaisons volés
- 7 Mesures prises par le capitaine et l'équipage
- 8 L'événement a-t-il été notifié aux autorités de l'État côtier et dans l'affirmative, à qui ?
- 9 État ou organisation internationale effectuant la notification
- 10 Mesures prises par l'État côtier

* Numéro correspondant aux numéros indiqués dans la colonne à cet effet dans l'annexe des circulaires mensuelles de l'OMI.

** La définition du terme "piraterie" figure dans le texte de l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 :

"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."

APPENDICE 6

**PROJET* D'ACCORD RÉGIONAL DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE
PRÉVENTION ET DE RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE ET
DES VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES**

Note : Le contexte pouvant varier selon les États, cet accord type peut être adopté pour tenir compte des situations particulières.

Accord entre les Gouvernements de _____, _____,
_____, _____, et _____

(Ci-après dénommés "les Parties");

Les Parties,

Ne perdant pas de vue la nature complexe du problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires;

Prenant en considération l'urgence d'une coopération internationale pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée commis à l'encontre des navires;

Souhaitant favoriser une meilleure coopération entre les Parties et renforcer ainsi leur efficacité aux fins de la prévention et de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires;

Conscientes du fait que la participation active de tous les États concernés est nécessaire pour prévenir et réprimer de manière efficace et rationnelle les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;

Tenant compte du fait que les gouvernements n'ont pas les ressources techniques et matérielles suffisantes pour prévenir et réprimer par leurs propres moyens les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;

Reconnaissant que la piraterie et le vol à main armée représentent une menace internationale et transnationale pour les gens de mer, les biens et l'environnement, et conscientes que les Parties sont de plus en plus souvent victimes d'actes de piraterie et de vols à main armée dans leurs zones maritimes et dans les eaux internationales adjacentes;

* Le texte qui figure entre crochets dans le présent projet a été laissé à l'appréciation de chaque gouvernement.
Note : Il conviendrait également de tenir compte des accords régionaux existants, tels que le Code de conduite de Djibouti, le ReCAAP et le Mémoire d'entente sur la mise en place d'un réseau intégré régional de gardes-côtes en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Sont convenues de ce qui suit :

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition expresse contraire :

- 1 Le terme "piraterie" désigne les actes tels que définis à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.
- 2 L'expression "vol à main armée à l'encontre des navires" désigne [...].
- 3 L'expression "eaux nationales [et espace aérien]" désigne la mer territoriale et les eaux intérieures des États Parties [et l'espace aérien de ces États].
- 4 L'expression "navires de la force publique" désigne des navires appartenant aux Parties qui portent des marques indiquant clairement qu'ils sont affectés à un service public non commercial et qui sont autorisés à cet effet, y compris toute embarcation et aéronef se trouvant sur ces navires, à bord desquels se trouvent des agents de la force publique.
- [5 L'expression "aéronef de la force publique" désigne un aéronef appartenant aux Parties qui prennent part à des opérations de maintien de l'ordre ou à des opérations de soutien aux activités de maintien de l'ordre, et qui porte des marques indiquant clairement qu'il est affecté à un service public non commercial et qui est autorisé à cet effet.]
- 5[6] L'expression "agent de liaison" désigne un ou plusieurs agents de la force publique d'une Partie, y compris les équipes d'arraisonnement, qui sont autorisés à monter à bord d'un navire de la force publique d'une autre Partie.
- 6[7] L'expression "navire suspect" désigne un navire utilisé à des fins commerciales ou privées que l'on a de sérieuses raisons de soupçonner de se livrer à des actes de piraterie ou à des vols à main armée à l'encontre de navires.
- 7[8] L'expression "système de commandement des interventions" désigne un système régional de lutte sur le plan stratégique opérationnel contre les actes de piraterie et les vols à main armée perpétrés à l'encontre des navires, destiné à garantir une terminologie commune, une organisation modulaire, des communications intégrées, une structure de commandement unifiée, des plans d'action coordonnés, un domaine de contrôle gérable, des moyens spécialisés et une gestion globale des ressources.

Modalités et portée de l'Accord

- 1 Les Parties coopèrent à la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée perpétrés en mer dans toute la mesure du possible, compte tenu des ressources disponibles en matière de maintien de l'ordre et des priorités connexes.
- 2 Les Parties s'engagent à se mettre d'accord sur les procédures visant à améliorer le partage de l'information.

Opérations dans les eaux nationales [et au-dessus des eaux nationales]

Les opérations visant à éliminer la piraterie et le vol à main armée dans les eaux nationales d'une Partie sont subordonnées à l'autorité de cette Partie.

Programme à l'intention des agents de la force publique à bord des navires d'une autre Partie

1 Les Parties définissent un programme commun visant à mettre en place un agent de liaison parmi leurs autorités de la force publique. Chaque Partie peut désigner un coordonnateur pour organiser ses activités au titre du programme et notifier aux autres Parties les types de navires et les fonctionnaires concernés par le programme.

2 Les Parties peuvent désigner des responsables de la force publique qualifiés pour agir en tant qu'agents de liaison.

3 Sous réserve de la législation des Parties concernées, ces agents de liaison peuvent, selon les circonstances :

- .1 monter à bord des navires de la force publique d'autres Parties;
- .2 autoriser la poursuite, par les navires de la force publique à bord desquels ils se trouvent, des navires suspects qui s'enfuient dans les eaux territoriales de la Partie de l'agent de liaison;
- .3 autoriser les navires de la force publique à bord desquels ils se trouvent à effectuer des patrouilles pour éliminer les vols à main armée commis à l'encontre des navires dans les eaux nationales de la Partie de l'agent de liaison; et
- .4 faire appliquer la législation des Parties dans les eaux nationales, ou au large de ces eaux, en exerçant le droit de poursuite ou autre, conformément au droit international.

4 Lorsqu'un agent de liaison se trouve à bord d'un navire d'une autre Partie et qu'une action coercitive est en cours sous son autorité, toute fouille ou saisie de biens, toute arrestation de personnes et tout recours à la force en application du présent Accord, à l'aide d'armes ou non, sont effectués par l'agent de liaison, sous les réserves suivantes :

- .1 les membres de l'équipage du navire de l'autre Partie peuvent prêter main forte à la demande expresse de l'agent de liaison et uniquement dans la mesure et de la manière demandées. Une telle demande peut être faite, acceptée et exécutée uniquement en conformité avec les lois et politiques en vigueur; et
- .2 ces membres d'équipage peuvent avoir recours à la force en cas de légitime défense, conformément aux lois et politiques en vigueur.

5 Les Parties peuvent mener des opérations visant à éliminer la piraterie et le vol à main armée dans les eaux d'une autre Partie uniquement si elles y sont autorisées par ladite Partie dans l'une des circonstances suivantes :

- .1 sur autorisation d'un agent de liaison se trouvant à bord de l'un de leurs navires;
- .2 dans les cas exceptionnels où un navire suspect repéré au large des eaux nationales pénètre dans les eaux nationales d'une autre Partie, où aucun agent de liaison ne se trouve à bord d'un navire de la force publique, et où aucun navire de la force publique de la Partie dans les eaux nationales de laquelle le navire suspect a pénétré n'est immédiatement disponible pour examiner la situation, le navire de la force publique peut suivre le navire suspect dans les eaux nationales, afin de l'arraisonner et d'assurer le contrôle de la situation, en attendant des instructions rapides et l'arrivée des autorités de la force publique de la Partie dans les eaux nationales de laquelle s'est déroulé l'événement ;
- .3 dans les cas également exceptionnels où un navire suspect est repéré dans les eaux nationales d'une Partie, où aucun agent de liaison de cette Partie ne se trouve à bord d'un navire de la force publique et où aucun navire de la force publique de cette Partie n'est immédiatement disponible pour examiner la situation, le navire de la force publique d'une autre Partie peut pénétrer dans les eaux nationales afin d'arraisonner le navire suspect et d'assurer le contrôle de la situation, en attendant des instructions rapides et l'arrivée des autorités de la force publique de la Partie dans les eaux nationales de laquelle s'est déroulé l'événement; et
- .4 les Parties donnent préavis à l'autorité de la force publique de la Partie dans les eaux nationales de laquelle l'événement s'est produit des mesures qui vont être prises en vertu des alinéas .2 et .3 du présent paragraphe, à moins que cela ne soit pas possible pour des raisons opérationnelles. En tout cas, l'autorité de la force publique concernée doit être avisée au plus tôt de ces mesures.

[6 Lorsqu'un aéronef des Parties (ci-après dénommé "aéronef") est engagé dans une opération visant à réprimer la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ou dans une opération de soutien, les autres Parties autorisent cet aéronef :

- .1 à survoler le territoire et les eaux d'autres Parties, compte dûment tenu des lois et politiques de ces Parties en matière de vol et de manoeuvre de l'aéronef, sous réserve des dispositions du paragraphe 7 de la présente section; et
- .2 à atterrir dans les aéroports nationaux lors d'opérations jugées nécessaires en vertu du présent Accord et à y demeurer le temps nécessaire pour mener à bien les opérations en question, après en avoir reçu l'autorisation du ministre de la sûreté publique.

7 Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne, les Parties observent les procédures suivantes afin de faciliter le vol des aéronefs de la force publique dans l'espace aérien national :

- .1 en cas d'opérations de maintien de l'ordre prévues, les Parties notifient suffisamment à l'avance les autorités compétentes de l'aviation responsables du

contrôle du trafic aérien des vols que vont effectuer leurs aéronefs au-dessus des eaux ou territoires nationaux et des fréquences de communication;

- .2 en cas d'opérations spontanées, les Parties échangent des renseignements concernant les fréquences de communication appropriées et d'autres renseignements relatifs à la sécurité de la navigation aérienne ; et
- .3 tout aéronef effectuant des opérations de maintien de l'ordre ou de soutien à des activités de maintien de l'ordre conformément au présent Accord doit satisfaire aux directives en matière de navigation aérienne et de sécurité des vols qui pourront être prescrites par les autorités de l'aviation concernées et à toute procédure opérationnelle écrite qui sera élaborée pour les opérations aériennes dans leur espace aérien en vertu du présent Accord.]

Opérations au large de la mer territoriale

1 Lorsque des agents de la force publique d'une Partie rencontrent au large de la mer territoriale de tout État un navire suspect battant le pavillon d'une autre Partie, ou prétendant être enregistré dans le pays d'une autre Partie, les Parties sont autorisées, en vertu du présent Accord, à demander à ces agents d'arraisonner le navire suspect et de le fouiller ainsi que les personnes se trouvant à son bord. Si des éléments de preuve de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre de navires sont découverts à bord, les agents de la force publique peuvent mettre arrêt sur le navire et les personnes à bord en attendant des instructions rapides du gouvernement de l'État du pavillon.

2 Sauf dispositions contraires énoncées dans le présent Accord, ce dernier ne concerne ni ne limite l'arraisonnement des navires au large de la mer territoriale de tout État effectué par une Partie conformément au droit international, que cet arraisonnement soit fondé, notamment, sur le droit de visite, l'assistance à des personnes, navires et biens qui sont en danger, le consentement du capitaine du navire ou une autorisation de l'État du pavillon de prendre des mesures coercitives.

Juridiction sur les navires immobilisés

1 Dans tous les cas survenant dans les eaux nationales ou concernant des navires qui battent le pavillon d'une Partie au large de la mer territoriale de tout État, la Partie dont un navire suspect bat le pavillon a le droit primitif d'exercer sa juridiction sur un navire immobilisé, la cargaison et/ou les personnes à bord (y compris la saisie, la confiscation, l'immobilisation et les poursuites), étant entendu toutefois que la Partie peut se soustraire à son droit primitif, sous réserve des dispositions de sa constitution et de sa législation, et autoriser une autre Partie à appliquer sa législation à l'encontre du navire, de la cargaison et/ou des personnes à bord.

2 Des instructions concernant la compétence en application du paragraphe 1 sont données le plus tôt possible.

Mise en oeuvre

1 Les opérations visant à éliminer la piraterie et le vol à main armée en application du présent Accord ne seront exécutées qu'à l'encontre de navires suspects, y compris les navires sans nationalité, et à l'encontre de navires assimilés à des navires sans nationalité.

2 Toutes les Parties utilisent le système de commandement des interventions lorsqu'elles s'associent à une autre Partie pour effectuer une opération dans le cadre du présent Accord.

3 Toutes les Parties s'engagent à accepter de faire rapport selon des critères uniformes de manière à garantir qu'une évaluation rigoureuse de la menace est effectuée. Par ailleurs, toutes les Parties s'engagent à garantir que les navires qui signalent des incidents ne sont pas retenus indûment aux fins de l'enquête. Un résumé des rapports adressés à chaque Partie est diffusé au moins une fois par an aux autres Parties.

4 Toute Partie qui procède à l'arraisonnement et à la fouille d'un navire en application du présent Accord en communique rapidement les résultats à l'État du pavillon. La Partie concernée rend compte à l'autre Partie dans les meilleurs délais, conformément à sa législation, de l'état de toutes les enquêtes, poursuites et procédures judiciaires découlant des mesures coercitives prises en application du présent Accord, lorsque des éléments de preuve de piraterie et de vol à main armée ont été découverts.

5 Chaque Partie veille à ce que ses agents de la force publique qui procèdent à des arraisonnements et à des fouilles [et à des interceptions aériennes] en application du présent Accord agissent conformément aux lois et politiques en vigueur de cette Partie, ainsi qu'au droit international applicable et aux pratiques universellement acceptées.

6 Les arraisonnements et les fouilles en application du présent Accord sont effectués par des agents de la force publique se trouvant à bord de navires [ou d'aéronefs] de la force publique. Les équipes qui procèdent aux arraisonnements et aux fouilles peuvent mener leurs opérations à partir de ces navires [ou aéronefs] appartenant aux Parties concernées, et au large de la mer territoriale de toute Partie, à partir de navires appartenant à d'autres Parties, selon qu'il sera convenu par les Parties. L'équipe qui effectue les arraisonnements et les fouilles peut être munie d'armes de petit calibre normalement utilisées par la force publique.

[7 Lors des activités d'interception aérienne en application du présent Accord, les Parties ne mettent pas en danger la vie des personnes à bord ni la sécurité de l'aéronef civil.]

7[8] Tout recours à la force en application du présent Accord est strictement conforme aux lois et politiques en vigueur et doit dans tous les cas être limité au minimum raisonnablement nécessaire, quelles que soient les circonstances. Aucune disposition du présent Accord n'entrave l'exercice du droit inhérent à la légitime défense par les agents de la force publique ou d'autres agents de chacune des Parties.

8[9] Lorsqu'elles mènent des opérations en application du présent Accord, les Parties tiennent pleinement compte de l'avantage possible que représente la conduite de ces opérations dans des conditions plus sûres dans le port le plus proche d'une Partie afin de minimiser les préjudices que pourraient subir les activités commerciales légitimes du navire suspect, ou son État du pavillon ou tout autre État intéressé; de la nécessité de ne pas retarder indûment le navire suspect; de la nécessité de ne pas mettre en danger la sauvegarde de la vie humaine en mer sans porter atteinte à la sécurité des agents de la force publique ou leurs navires [ou aéronefs]; et de la nécessité de ne pas compromettre la sûreté du navire suspect ou de sa cargaison.

9[10] Afin de faciliter la mise en oeuvre du présent Accord, chaque Partie veille à informer les Parties de façon détaillée de ses lois et politiques en vigueur, notamment celles qui ont trait au recours à la force. Chaque Partie veille à ce que tous ses agents de la force publique connaissent les lois et politiques en vigueur des deux Parties.

10[11] Les biens qui sont saisis à la suite d'une opération entreprise dans les eaux nationales d'une Partie en application du présent Accord sont cédés conformément aux lois de cette Partie. Les biens qui sont saisis à la suite d'une opération entreprise au large de la mer territoriale d'une Partie en application du présent Accord sont cédés conformément aux lois de la Partie ayant procédé à la saisie. Dans la mesure où les lois d'une Partie l'y autorisent et dans les conditions jugées appropriées par la Partie, celle-ci peut, en tout état de cause, transférer les biens confisqués ou le produit de leur vente à l'autre Partie. Chaque transfert fera apparaître généralement la participation des autres Parties en vue de faciliter ou effectuer la confiscation de tels biens ou produits de la vente de tels biens.

11[12] L'autorité de la force publique d'une Partie (la "première Partie") peut demander aux agents de la force publique de l'autre Partie d'apporter une aide technique aux agents de la force publique de la première Partie lors de l'arraisonnement et de l'examen des navires suspects qui sont situés sur le territoire ou dans les eaux de la première Partie, et l'autorité de la force publique de l'autre Partie peut donner son autorisation pour ce faire.

12[13] Toute blessure ou mort d'un agent de la force publique d'une Partie sera normalement indemnisée conformément aux lois de cette Partie. Toute autre demande d'indemnité pour dommage, blessure, mort ou préjudice subi à la suite d'une opération entreprise en vertu du présent Accord est étudiée, examinée, et, si elle est bien fondée, résolue en faveur du demandeur par la Partie dont les agents ont mené l'opération, conformément au droit interne de cette Partie et au droit international. En cas de préjudice, blessure ou mort à la suite d'une intervention des agents de la force publique ou d'autres agents d'une Partie en violation du présent Accord, ou à la suite d'une intervention irrégulière ou abusive par une Partie, les Parties intéressées se consultent à la demande d'une Partie pour résoudre la question et prendre une décision sur toute question ayant trait à une indemnisation, sans préjudice des autres droits prévus par la loi.

13[14] Les différends nés de l'interprétation ou de la mise en oeuvre du présent Accord sont réglés d'un commun accord entre les Parties.

14[15] Les Parties acceptent de se consulter, au moins une fois par an, pour évaluer la mise en oeuvre du présent Accord et envisager d'en renforcer l'efficacité, y compris pour préparer des amendements au présent Accord qui tiennent compte du renforcement de la capacité opérationnelle des autorités et agents de la force publique. En cas de difficultés nées de l'application du présent Accord, toute Partie peut demander l'avis d'une autre Partie afin de résoudre la question.

15[16] Aucune disposition du présent Accord n'est censée modifier les droits et les privilèges dont jouit tout individu au cours d'une action en justice.

16[17] Aucune disposition du présent Accord ne préjuge de la situation d'une Partie en ce qui concerne le droit international de la mer.

Entrée en vigueur et durée

1 [Entrée en vigueur]

2 [Dénonciation]

3 Le présent Accord continue de s'appliquer après extinction en ce qui concerne toute procédure administrative ou judiciaire résultant d'interventions effectuées en application du présent Accord pendant la période où il était en vigueur.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Accord.

Fait à _____, ce _____
