



OMI

F

Réf. T1/13.01

MSC/Circ.622/Rev.1

16 juin 1999

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 soixante et onzième session (19-28 mai 1999), le Comité de la sécurité maritime a passé en revue la circulaire MSC/Circ.622 (Recommandations à l'intention des gouvernements concernant la prévention et l'élimination 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 Cet examen s'est effectué sur la base des recommandations formulées dans le cadre des séminaires et ateliers sur la piraterie et le vol à main armée à l'encontre des navires qui ont été organisés par l'OMI à Brasilia (20-22 octobre 1998) et à Singapour (3-5 février 1999).

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/Circ.623/Rev.1, 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.

ANNEXE

**RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS CONCERNANT LA
PRÉVENTION ET RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE* ET DES VOLS À
MAIN ARMÉE 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 agences intéressées rassemblent des statistiques précises sur les événements de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de 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, l'emplacement géographique précis des attaques 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. Les gouvernements devraient en outre faire en sorte que des représentants des propriétaires de navires et des gens de mer participent à l'élaboration de mesures visant à prévenir et à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

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.

3 Les navires peuvent et doivent prendre des mesures pour se protéger contre les pirates et les voleurs à main armée. Ces mesures sont recommandées dans la circulaire MSC/Circ.623/Rev.1. Les services de sécurité 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 leur responsabilité car en dernier ressort, c'est aux propriétaires, capitaines et exploitants de navires 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.

4 L'État côtier/l'État du port devraient élaborer des plans d'action indiquant de façon détaillée les mesures à prendre pour prévenir ce type d'attaques et les mesures à prendre en cas d'attaque. Les États du pavillon devraient élaborer des plans d'action décrivant en détail les mesures à prendre lorsque l'on reçoit notification d'une attaque. Étant donné qu'une attaque peut se solder par l'abordage ou l'échouement d'un navire, l'État côtier/l'État du port devront élaborer des plans visant à remédier par la suite à tout déversement

* 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 signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay :

"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."

ou toute fuite d'hydrocarbures ou de matières dangereuses pouvant se trouver à bord du ou des navires. Ce point est d'une importance cruciale dans les secteurs de navigation resserrés.

5 Toutes les agences nationales 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.

6 S'agissant de la communication et de la coopération entre les différentes agences et du temps d'intervention après la notification d'un incident à l'État côtier :

- .1 pour chaque incident, un système de contrôle devrait être mis en place dans tous les pays concernés, à des fins stratégiques et opérationnelles, pour garantir une terminologie commune, des communications intégrées, une structure de commandement unifiée, des plans d'action coordonnés, une aire de contrôle gérable, des moyens spécialisés et une gestion globale des ressources;
- .2 les mécanismes existants pour traiter d'autres questions liées à la sécurité maritime, telles que la contrebande, le trafic de drogues et le terrorisme, devraient être incorporés dans le système de contrôle établi pour l'incident en question afin de permettre une utilisation efficace des ressources limitées; et
- .3 des procédures permettant de retransmettre rapidement les alertes reçues par les centres de communication à l'entité responsable des mesures à prendre devraient être mises en place ou, lorsqu'elles existent déjà, réexaminées.

7 Il est impératif que toutes les attaques ou menaces d'attaque soient signalées immédiatement par radio au centre de coordination de sauvetage (RCC) 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 détaillé. Dès réception d'un message radio signalant qu'une attaque est en train de se produire ou qu'elle a eu lieu, le RCC ou autre service intéressé doit immédiatement prendre des mesures pour :

- .1 informer les autorités locales des services de sécurité afin que les plans d'urgence (contre-mesures) puissent être mis en oeuvre; et
- .2 avertir de l'incident les navires se trouvant dans la zone à l'aide de tout moyen de communication disponible afin de les informer ou de leur donner de plus amples renseignements.

8 La notification reçue par les Administrations maritimes peut être utilisée dans le cadre de toute approche diplomatique entreprise par l'État du pavillon auprès du gouvernement de l'État côtier dans lequel l'incident s'est produit. Cette notification servira également pour le compte rendu à faire à l'OMI.

9 L'État côtier/État du port devraient rendre compte à l'OMI de tout acte de piraterie ou vol à main armée survenus dans leurs eaux. La présentation actuellement utilisée pour les comptes rendus faits à l'OMI est indiquée à l'appendice 4.

10 Il serait préférable, lorsque cela est possible, qu'une agence centrale possédant les compétences et les ressources nécessaires procède à l'enregistrement et à l'analyse initiale des comptes rendus. Si elle veut conserver la crédibilité requise, aussi bien au niveau des gouvernements que du secteur commercial, cette agence doit être rigoureuse, décisive, efficace et impartiale, tant pour ce qu'elle produit que dans ses relations avec des tiers. L'organisation considérée la plus apte à jouer ce rôle est l'OMI, mais on pourrait également envisager d'utiliser le centre de notification des actes de piraterie du Bureau maritime international (BMI) à Kuala Lumpur (Malaisie) en tant que satellite pour la diffusion d'informations.

11 Le travail précis d'analyse devrait être effectué par les forces de sécurité 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.

12 Il est important qu'une fois le travail de collecte et de classement des informations terminé, le produit soit diffusé à toutes les agences intéressées. Ces agences comprennent le gouvernement des États côtiers, pour retransmission, et le gouvernement des États du pavillon, pour transmission aux propriétaires des navires et aux services gouvernementaux intéressés, par l'intermédiaire des Administrations maritimes.

13 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/État du port devraient faire tout leur possible pour garantir que les capitaines et les navires ne seront pas indûment retenus et qu'ils n'auront pas à supporter les coûts additionnels liés à cette notification.

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

- .1 il conviendrait de définir clairement quelle est dans chaque pays l'entité responsable ayant la capacité juridique de procéder aux enquêtes à la suite d'une attaque 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 l'organisme chargé d'enquêter devrait avoir du personnel formé aux techniques de recherche normalisées et familiarisé avec les procédures juridiques des tribunaux nationaux dans la mesure où il est largement reconnu que les poursuites engagées à l'encontre des malfaiteurs, leur conviction et la confiscation de leurs biens sont les meilleurs moyens de dissuasion;
- .3 étant donné que les malfaiteurs peuvent avoir commis d'autres délits ou participé à d'autres actes de piraterie ou vols à main armée à l'encontre de navires, l'affaire ne devrait pas être considérée isolément et des renseignements pertinents devraient en conséquence être recherchés dans les dossiers de police existants; et
- .4 des systèmes devraient être en place pour garantir que les renseignements utiles éventuels soient diffusés à toutes les parties intéressées, y compris les enquêteurs.

15 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 les enquêtes qu'ils auraient pu entreprendre. Les États côtiers sont invités à répondre à cette requête même s'ils n'ont pas été en mesure de mener une enquête, soit du fait que l'incident n'a pas été notifié, soit du fait 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 et intervention

Juridiction pénale

16 Une personne appréhendée en mer à l'extérieur 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 effectivement intéressés.

Un *État effectivement intéressé* 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 dans lequel un incident a causé ou menacé de causer un grave dommage dans des régions 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, installations ou structures artificielles sur lesquelles il est autorisé à exercer sa juridiction; ou
- .5 dont des ressortissants ont perdu la vie ou ont été blessés en conséquence de l'incident;
- .6 ayant à sa disposition des renseignements essentiels aux fins de l'enquête; ou
- .7 qui, pour toute autre raison, fait preuve d'un intérêt jugé significatif par l'État chargé de l'enquête; ou
- .8 ayant été invité par un autre État à promouvoir la répression des actes de violence à l'encontre des équipages, passagers, navires et cargaisons ou à participer à la collecte 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 a saisi un navire ou un aéronef en vertu de l'article 105 de cette même convention, au port ou à terre.

17 Il est recommandé aux États de prendre toutes 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.

18 Lorsqu'ils visitent les ports de certains pays, les navires sont tenus d'avoir à bord une certaine quantité d'espèces pour couvrir débours et autres besoins. Les espèces transportées à bord des navires attirent les pirates et voleurs. Étant donné que les navires sont tenus de conserver à bord d'importantes sommes d'argent en espèces du fait des restrictions de change qui existent dans certains États, il est recommandé aux États en question d'adopter une approche plus souple.

19 Les États du pavillon devraient encourager tous les navires exploités dans des eaux où des attaques se produisent à avoir un plan de sécurité de bord. Ce plan de sécurité devrait être élaboré en tenant dûment compte des risques auxquels les navires risquent d'être confrontés, des membres d'équipage disponibles, de leurs aptitudes et de leur formation, de la possibilité de désigner des zones sûres à bord du navire et du matériel de surveillance et de détection dont le navire est équipé.

20 Dans toute la mesure du possible, il faudrait détourner les navires des zones où l'on sait que des attaques ont eu lieu et s'efforcer notamment d'éviter les goulets d'étranglement. Lorsqu'un navire approche d'un port où des attaques ont été perpétrées à l'encontre de navires au mouillage plutôt que de navires faisant route et lorsque l'on sait que le navire devra mouiller à l'extérieur 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 est menacé. Ces mesures n'affecteraient pas 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 en conséquence, d'arriver au port plus tard que prévu, n'ayant alors plus de poste à quai disponible, auquel cas le chargement ou le déchargement risqueraient d'être retardés pendant une période prolongée.

21 **États côtiers situés dans des zones où sévissent pirates et voleurs 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 un État voisin;
- .2 les pays limitrophes voisins de zones pouvant être caractérisées comme étant des zones menacées devraient conclure des accords de coopération en matière de prévention et de répression des actes de piraterie et des vols à main armée. Ces accords devraient inclure la coordination des activités de patrouille dans ces zones. On trouvera à l'appendice 5 de la présente circulaire un exemple d'accord de ce type;
- .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 stratégique et opérationnel :
 - .3.1 cet accord devrait spécifier les renseignements à communiquer; définir des procédures de commandement et de contrôle conjointes (système régional de

- contrôle pour l'incident); 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 se rapportant à la sécurité maritime; établir une formation spécialisée conjointe et un mécanisme d'échange de vues entre les enquêteurs; et mettre en place des exercices conjoints réunissant les entités chargées de la stratégie et celles 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 mettre en place des procédures opérationnelles pratiques permettant à un navire engagé dans une poursuite de recevoir rapidement l'autorisation de continuer cette poursuite dans une autre juridiction;
- .4 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 connaissance satisfaisante de l'anglais - écrit et parlé;
- .5 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 régions des réunions/séminaires en commun pour leur permettre d'échanger des vues et de mettre au point des procédures et des plans d'action adaptés 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 actions sont efficaces;
- .6 lorsqu'une attaque est signalée dans une zone couverte par les émissions NAVTEX, une alerte à la piraterie/au vol à main armée devrait être transmise dans les catégories "Important" ou "Vital", selon le cas, chaque fois que ces avertissements peuvent être émis suffisamment tôt pour permettre aux navires de prendre les précautions qui s'imposent pour éviter une attaque. Lorsqu'une attaque est signalée dans une région non couverte par les émissions NAVTEX, une alerte à la piraterie/au vol à main armée devrait être transmise 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 enregistrées en tant que "sources d'informations" (voir la circulaire MSC/Circ.805);
- .7 il est recommandé aux pays qui ont mis en place des systèmes de surveillance radar et/ou radiogoniométriques sur ondes métriques, 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 ce besoin, les installations et les procédures nécessaires pour leur exploitation rapide et efficace devraient être mises en place.
- 22 Il est important que les mesures prises à la suite d'un incident soient bien planifiées et mises en oeuvre et que les intéressés soient aussi familiarisés que possible à l'environnement à bord des navires. En

conséquence, il serait utile que les personnes chargées de répondre à un acte de piraterie ou à un vol à main armée à l'encontre d'un navire, en mer ou au port, reçoivent une formation concernant la disposition générale et les caractéristiques des différents types de navires que l'on rencontre le plus souvent. Les propriétaires de navires devraient être encouragés à coopérer avec les forces de sécurité en autorisant l'accès aux navires pour la familiarisation nécessaire.

23 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 sécurité devraient envisager l'utilisation d'instruments modernes pour la vision nocturne et d'autres technologies modernes applicables.

24 Dans les zones où les attaques de pirates/voleurs à main armée sont le plus fréquentes, les navires devraient être autorisés, moyennant la modification des règles de route locales, à allumer ou occulter leurs feux à éclat indiquant qu'ils ne sont pas maîtres de leur manoeuvre lorsqu'ils subissent une attaque.

25 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.

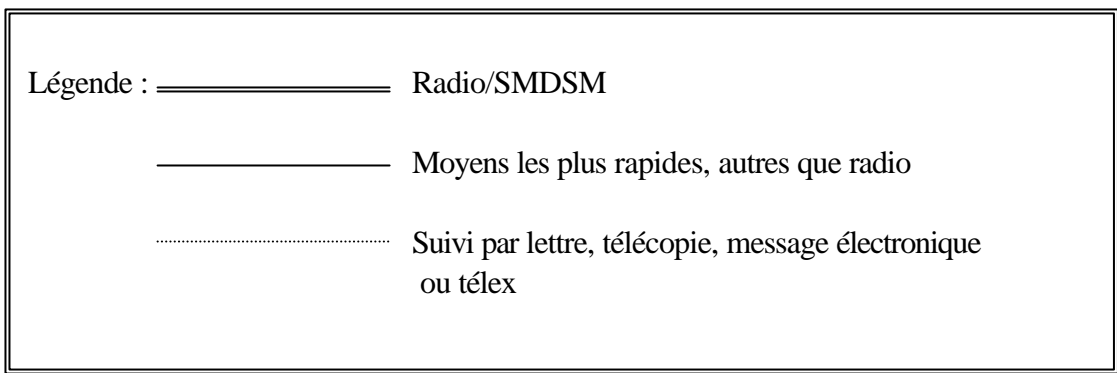
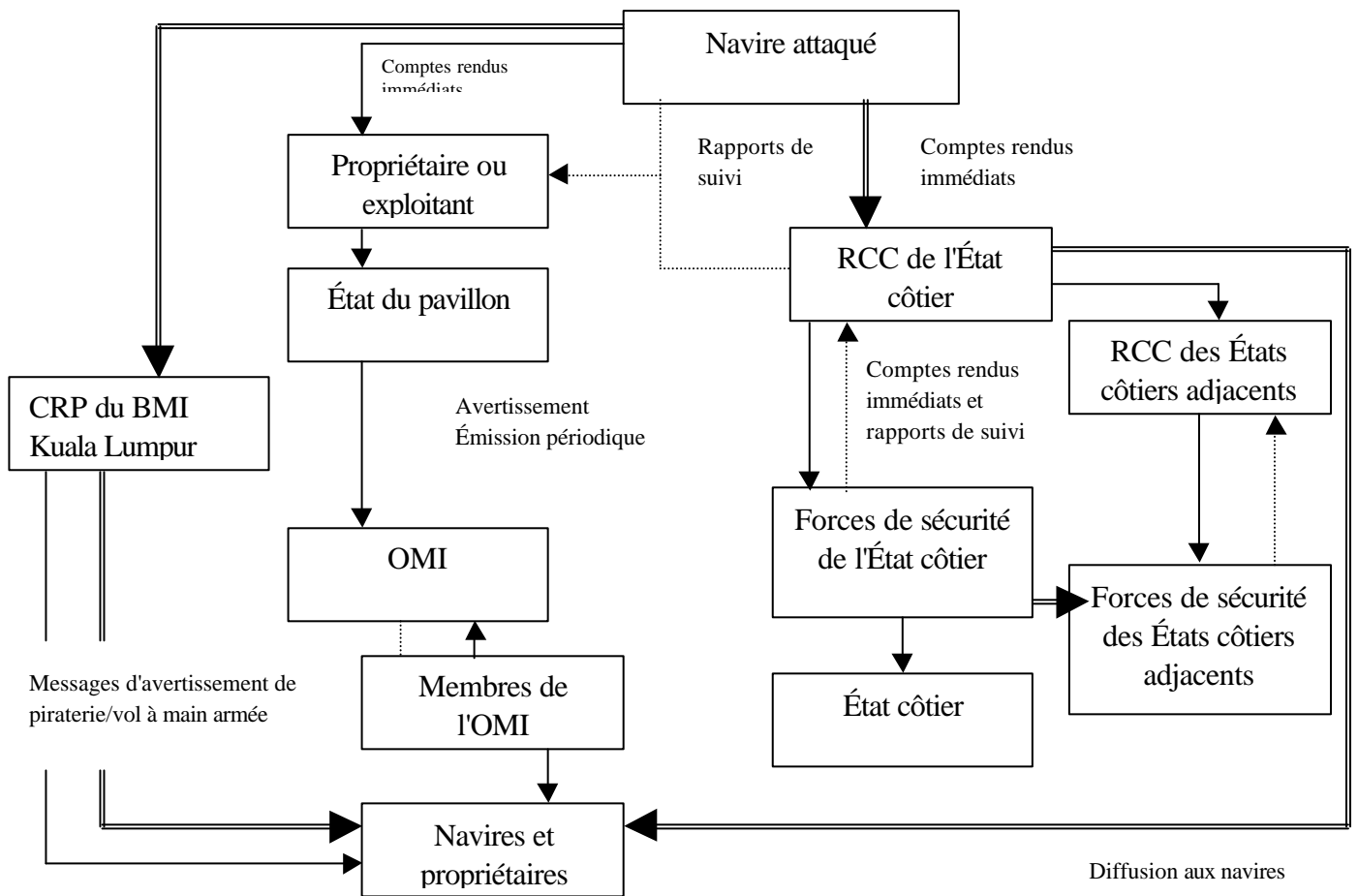
26 Les forces de sécurité et les gouvernements devraient rester en étroite liaison avec leurs homologues dans les États voisins afin de faciliter l'arrestation et la poursuite en justice des criminels impliqués dans de tels actes illégaux. Certains pays disposent déjà des mécanismes de coordination bien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

27 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 sécurité ou les engins patrouillant dans la zone et de prendre des mesures pour qu'un avertissement soit diffusé ou pour engager toute autre action appropriée.

APPENDICE 1

STATISTIQUES, ORGANIGRAMMES ET RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

Organigramme concernant les attaques perpétrées dans des eaux côtières



APPENDICE 2

**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 entre dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée et une embarcation suspecte a été détectée
E	Certitude 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 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 3

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 Demiers 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 4

**MODÈLE DE NOTIFICATION À ADRESSER 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 5

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

Note : En raison des considérations particulières des États, cet accord type peut varier pour tenir compte de situations spécifiques.

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

(Ci-après dénommés "les Parties");

Les Parties,

Considérant la nature complexe du problème de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires;

Tenant compte de 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 à prévenir et réprimer les actes de piraterie et les 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 de ce que les gouvernements n'ont pas les ressources techniques et matérielles suffisantes pour prévenir et réprimer indépendamment 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 les eaux internationales adjacentes;

* Le texte qui figure entre crochets dans le présent projet a été laissé à l'appréciation de chaque gouvernement.

Sont convenues de ce qui suit :

Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf disposition expresse contraire :

- 1 Le terme "piraterie" désigne les actes illicites 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 contrôle des incidents" désigne un système régional de lutte 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, une aire 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 demandée. 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.

Jurisdiction 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), à condition toutefois que la Partie puisse se soustraire à son droit primitif, sous réserve des dispositions de sa constitution et de sa législation, et autorise 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 contrôle des incidents 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 la mise au point d'une évaluation rigoureuse de la menace. 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 de 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 fait rapport à l'autre Partie dans les meilleurs délais, conformément à sa législation, sur l'état de toutes les enquêtes, poursuites et procédures judiciaires nées 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 pertinent 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 le minimum raisonnablement nécessaire, quelles que soient les circonstances. Rien dans le 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 mettre en danger la sécurité des agents de la force publique ou leurs navires [ou aéronefs]; et celle de ne pas mettre en danger la sécurité du navire suspect et celle de sa cargaison.

9[10] Afin de faciliter la mise en oeuvre du présent Accord, chaque Partie veille à informer les Parties 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 du fait de toute opération entreprise dans les eaux nationales d'une Partie en application du présent Accord sont vendus conformément aux lois de cette Partie. Les biens qui sont saisis du fait de toute opération entreprise au large de la mer territoriale d'une Partie en application du présent

Accord sont vendus 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 témoignera généralement de la contribution des autres Parties à 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 du fait d'une opération entreprise en vertu du présent Accord est étudiée, examinée, et, en fonction de son bien-fondé, 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 du fait de toute intervention par des agents de la force publique ou d'autres agents d'une Partie en violation du présent Accord, ou du fait de toute intervention irrégulière ou abusive par une Partie, les Parties 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 juridiques disponibles.

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 reflétant la capacité opérationnelle renforcée 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] Le présent Accord n'a aucunement pour but de modifier les droits et les privilèges dont jouit tout individu au cours d'une action en justice.

16[17] Le présent Accord ne porte aucunement atteinte à la situation d'une Partie à l'égard du droit international de la mer.

Entrée en vigueur et durée

[Entrée en vigueur]

[Dénonciation]

3 Le présent Accord continue de s'appliquer après extinction en ce qui concerne toute procédure administrative ou judiciaire née d'interventions 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
