

## **CODE DE CONDUITE RELATIF A LA PREVENTION ET A LA RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE, DES VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES ET DES ACTIVITÉS MARITIMES ILLICITES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE**

---

Les Gouvernements [de l'Angola, du Bénin, du Burkina Faso, du Burundi, du Cameroun, du Cap-Vert, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée, de la Guinée-Bissau, de la Guinée équatoriale, du Libéria, du Mali, du Niger, du Nigeria, de la République Centrafricaine, de la République Démocratique du Congo, de Sao Tomé-et- Principe, du Sénégal, de la Sierra Leone, du Tchad et du Togo] (ci-après dénommés « **les Signataires** »),

VU les dispositions pertinentes de la Résolution 55/2 de l'Assemblée Générale des Nations Unies sur la Déclaration du Millénaire et en particulier de sa section II sur la paix, la sécurité et le désarmement, de sa section III sur le développement et l'élimination de la pauvreté, de sa section IV sur la protection de notre environnement commun et de sa section VII sur la réponse aux besoins spéciaux de l'Afrique ;

**NOTANT** les Résolutions 2018 (2011) et 2039 (2012) du Conseil de Sécurité des Nations Unies sur les actes de piraterie et les vols à main armée dans le Golfe de Guinée dans lesquelles, entre autres, le Conseil de Sécurité se félicite qu'il soit prévu de convoquer un Sommet des Chefs d'État des pays du Golfe de Guinée afin de réfléchir à une riposte globale dans la région et encourage les États membres de la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), de la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC) et de la Commission du Golfe de Guinée (CGG), à définir une stratégie globale comprenant notamment :

- a) l'élaboration de législations et de réglementations nationales, là où il n'en existe pas, pour ériger en infraction les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer ;
- b) la mise au point d'un cadre régional de lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, prévoyant notamment la mise en commun d'informations et des mécanismes de coordination des opérations dans la région ;
- c) l'élaboration de législations et réglementations nationales ou leur renforcement, selon que de besoin, pour mettre en œuvre les accords internationaux relatifs à la sécurité de la navigation, conformément au droit international ;
- d) la nécessité d'accroître la coopération internationale à tous les niveaux dans la lutte contre la piraterie maritime et la sûreté des infrastructures pétrolières offshore ;

**NOTANT EN PARTICULIER** que la Résolution 2039 (2012) reconnaît qu'il est urgent de mettre au point et d'adopter des mesures efficaces et concrètes pour lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer dans le Golfe de Guinée, souligne qu'il importe de se fonder sur les initiatives nationales, régionales et extrarégionales existantes pour renforcer la sûreté et la sécurité maritimes dans le Golfe de Guinée et se félicite des initiatives déjà prises par des États de la région et les organisations régionales, à savoir la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), la Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Commission du Golfe de Guinée (CGG) et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), pour renforcer la sûreté et la sécurité dans le Golfe de Guinée ;

**NOTANT AUSSI** que l'Assemblée Générale des Nations Unies a adopté le 5 décembre 2012, lors

de sa soixante-septième session, la Résolution 67/78 sur les océans et le droit de la mer dans laquelle, entre autres, l'Assemblée Générale :

- a) Constate avec préoccupation les problèmes que continuent de poser la criminalité transnationale organisée en mer, notamment le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes, le trafic de migrants et la traite d'êtres humains, et les menaces à la sûreté et la sécurité de la navigation maritime telles que la piraterie, les vols à main armée commis en mer, la contrebande, les actes terroristes dirigés contre les navires, les installations au large et d'autres intérêts maritimes, et déplorent les pertes de vies humaines qu'elle cause et les conséquences qu'elle a pour le commerce international, la sécurité énergétique et l'économie mondiale ;
- b) Note le rôle décisif que joue la coopération internationale aux niveaux mondial, régional, sous-régional et bilatéral dans la lutte menée conformément au droit international contre les menaces à la sécurité maritime, y compris les actes de piraterie, les vols à main armée commis en mer, les actes de terrorisme dirigés contre les transports maritimes, les installations au large et autres intérêts maritimes, coopération qui prend la forme d'instruments et de mécanismes bilatéraux et multilatéraux de contrôle, de prévention et de maîtrise de ces risques et d'échanges d'informations plus soutenus entre États à propos de leur détection, de leur prévention et de leur élimination, et des poursuites engagées contre les délinquants en tenant dûment compte des législations nationales, et constate qu'il faut renforcer durablement les capacités qui permettront d'atteindre ces objectifs ;
- c) Souligne l'importance de la nécessité de renforcer la coopération internationale à tous les niveaux pour lutter contre la criminalité transnationale organisée, y compris le trafic de stupéfiants et de substances psychotropes visés par les instruments des Nations Unies réprimant la contrebande de drogues ainsi que le trafic de migrants, la traite d'êtres humains et le trafic d'armes à feu, et les activités criminelles menées en mer tombant sous le coup de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

**RAPPELANT** que l'Assemblée Générale des Nations Unies, dans sa Résolution A/RES/67/79 du 11 décembre 2012 sur la viabilité des pêches exprimait ses graves préoccupations devant le fait que la pêche illégale, non déclarée et non réglementée demeure l'une des menaces les plus graves pour les stocks halieutiques et les écosystèmes marins et qu'elle continue d'avoir des répercussions considérables sur la conservation et la gestion des ressources marines, ainsi que sur la sécurité alimentaire et l'économie de nombreux États, notamment des pays en développement, et qu'elle demande encore une fois aux États de s'acquitter scrupuleusement de toutes les obligations qui leur incombent, de lutter contre ce type de pêche et de prendre d'urgence toutes les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le Plan d'action international visant à prévenir, à contrecarrer et à éliminer la pêche illégale, non déclarée et non réglementée ;

**RAPPELANT** la Décision Assembly/AU/Dec.252 (XIII), adoptée à la 13<sup>ème</sup> session ordinaire de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA, qui s'est tenue à Syrte, en Libye, en juillet 2009, dans laquelle l'Assemblée a exprimé sa profonde préoccupation face à la montée de l'insécurité dans le domaine maritime en Afrique, a fermement condamné toutes les activités illégales qui y sont liées et s'est félicitée des initiatives entreprises par la Commission

pour élaborer une stratégie globale et cohérente pour répondre aux défis et aux opportunités géostratégiques dans le domaine maritime en Afrique ;

**RAPPELANT ÉGALEMENT** la Décision de la 15<sup>ème</sup> session ordinaire de la Conférence des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA qui s'est tenue à Kampala, en Ouganda, en juillet 2010 [Décision Assemblée/AU/Dec.294 (XV)] par laquelle l'Assemblée a apporté son soutien aux efforts déployés par la Commission, notamment à l'élaboration d'une stratégie maritime intégrée pour la gestion du domaine maritime du continent.

**RAPPELANT** les efforts déployés par l'UA, y compris la Charte Africaine des Transports Maritimes (CATM), qui a été adopté en 1994 et mise à jour à Durban, en octobre 2009, la Résolution de Durban (2009) et le Plan d'action sur le transport maritime (adoptée à Abuja en février 2007 et mis à jour en avril 2008 à Alger et en octobre 2009 à Durban);

**PRENANT EN CONSIDÉRATION** le Traité de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (Traité de Lagos) du 28 mai 1975, tel qu'amendé par le Traité révisé de la CEDEAO de juillet 1993, et le Protocole de la CEDEAO relatif au mécanisme de prévention, de gestion, de règlement des conflits, de maintien de la paix et de la sécurité, fait à Lomé le 10 décembre 1999, et en particulier son chapitre X sur la sécurité sous-régionale ;

**PRENANT ÉGALEMENT EN CONSIDÉRATION** le Traité établissant la Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale et le mécanisme d'ensemble conjoint pour la sécurité maritime de la CEEAC visant à lutter contre la piraterie dans la sous-région centrafricaine, y compris le Protocole sur la coopération maritime de décembre 2009, la création du Centre Régional pour la Sécurité Maritime en Afrique Centrale (CRESMAC) à Pointe-Noire (Congo), ainsi que les centres de coordination multinationaux dans la région ;

**PRENANT EN OUTRE EN CONSIDERATION** le Traité de la CGG instituant comme l'un de ses organes, le Mécanisme Spécial d'Arbitrage ;

**RAPPELANT** que le Mémoire d'entente relatif à l'établissement du réseau intégré de la fonction de garde-côte en Afrique de l'Ouest et du Centre, adopté le 30 juillet 2008 à Dakar (Sénégal), signé par quinze États côtiers de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, établit un cadre pour promouvoir la coopération maritime régionale et un environnement maritime stable, contribue à la paix, au bon ordre et au maintien de la prospérité de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;

**RAPPELANT** que l'Assemblée de l'OMI a adopté, le 2 décembre 2009 lors de sa 26<sup>ème</sup> session ordinaire, la Résolution A.1025(26) relative au Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, qui invite notamment les gouvernements à élaborer, selon qu'il est approprié, des accords et des procédures afin de faciliter la coopération pour l'application de mesures efficaces et efficientes visant à prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires ;

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

**S’INSPIRANT** du Code de conduite concernant la répression de la piraterie et des vols à main armée à l’encontre des navires dans l’océan Indien occidental et dans le Golfe d’Aden (« le Code de conduite de Djibouti » ) adopté à Djibouti le 29 janvier 2009;

**S’INSPIRANT EGALEMENT** de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 Décembre 1982 ;

**RAPPELANT** que la Convention de 1988 pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole pour la répression d’actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental de 1988 (ci-après dénommés les « traités de RAI ») imposent notamment aux États parties l’obligation d’ériger en infraction pénale le fait de s’emparer d’un navire ou d’en exercer le contrôle par la violence ou la menace de violence ou toute autre forme d’intimidation, d’établir leur compétence à l’égard de ces infractions, et d’accepter la remise des personnes responsables ou soupçonnées de tels actes ;

**SALUANT** les initiatives des Nations Unies, notamment des Bureaux des Nations Unies pour l’Afrique de l’Ouest (UNOWA) et pour l’Afrique Centrale (UNOCA), de l’Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime (UNODC) et du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), de l’Organisation Maritime Internationale (OMI), de la Communauté Economique des États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO), de la Communauté Economique des États de l’Afrique Centrale (CEEAC), de la Commission du Golfe de Guinée (CGG), de l’Organisation Maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre (OMAOC), des États donateurs et des autres entités internationales pertinentes ayant trait à l’apport de formations, d’assistance technique et d’autres formes de renforcement des capacités pour aider les gouvernements, à leur demande, à adopter et à appliquer des mesures pratiques pour appréhender et traduire en justice les personnes impliquées dans les crimes transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN) ;

**PERSUADÉS** que le Code de conduite ci-dessous, élaboré à titre transitoire pour promouvoir la coopération maritime régionale et l’instauration d’un environnement maritime stable, contribuera à la paix, à l’ordre et au maintien de la prospérité en Afrique de l’Ouest et en Afrique Centrale ;

**Sont convenus de ce qui suit :**

**Article premier : DEFINITIONS**

Aux fins du présent Code de conduite, les termes, expressions et acronymes suivants s’entendent comme il est précisé ci-dessous :

- 1. « Signataire »** : Etat ayant signé le Présent Code de conduite ;
- 2. « Signataire hôte »** : Etat ayant signé le Présent Code de conduite et qui reçoit les officiers embarqués d’un autre Etat Signataire avec son autorisation ;
- 3. « piraterie »** : l’un quelconque des actes suivants :
  - a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l’équipage ou des passagers d’un navire ou d’un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

- i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens, à leur bord, en haute mer ;
- ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux alinéas a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter.

**4. « vols à main armée à l'encontre des navires » : l'un des actes suivants :**

- a) acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ;
- b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa a).

**5. « actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime » : notamment, mais pas limité à l'un des actes suivants :**

- a) le blanchiment d'argent ;
- b) le trafic d'armes et de drogue ;
- c) les actes de piraterie et vols à main armée en mer ;
- d) le soutage illicite de pétrole ;
- e) le vol de pétrole brut ;
- f) la traite des personnes ;
- g) le trafic de migrants ;
- h) la pollution maritime ;
- i) la pêche illégale, illicite et non déclarée ;
- j) le rejet illégal des déchets toxiques ;
- k) le terrorisme maritime et la prise d'otages ;
- l) la vandalisation des infrastructures pétrolières offshore.

**6. CEDEAO** : Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest

**7. CEEAC** : Communauté Economique des États de l'Afrique Centrale

**8. CGG** : Commission du Golfe de Guinée ;

**9. UNOWA** : Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest ;

**10. UNOCA** : Bureau des Nations Unies pour l'Afrique Centrale ;

**11. OMAOC** : Organisation maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre ;

**12. INN** : pêche illégale, non déclarée et non réglementée ;

**13. « officiers embarqués »** : les agents des forces de l’ordre ou d’autres agents habilités qui embarquent à bord de navires ou d’aéronefs patrouilleurs ;

**14. « navire pirate »** : un navire dont les personnes qui le contrôlent effectivement entendent se servir pour commettre un acte de piraterie, ou qui a servi à commettre un tel acte, tant qu’il demeure sous le contrôle de ces personnes ;

## **Article 2 : OBJET ET PORTEE**

1. En fonction des ressources dont ils disposent et conformément aux priorités en la matière, à leurs lois et réglementations respectives et aux règles applicables du droit international, les Signataires entendent coopérer pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et autres activités illégales en mer afin :

- a) de mettre en commun et de notifier les renseignements pertinents ;
- b) d’interdire les navires et/ou aéronefs soupçonnés de commettre des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime, des actes de pêche INN et autres activités illégales en mer ;
- c) de veiller à ce que les personnes qui commettent ou tentent de commettre des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime, des actes de pêche INN et autres activités illégales en mer soient appréhendées et traduites en justice ; et
- d) de simplifier la prise en charge, le traitement et le rapatriement des gens de mer, des pêcheurs, des autres membres du personnel de bord et des passagers faisant l’objet d’actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, d’actes de terrorisme maritime, d’actes de pêche INN et d’autres activités illégales en mer, en particulier de ceux qui ont subi des actes de violence.

2. Les Signataires entendent que ce Code de conduite s’applique dans les cas d’actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, d’actes de terrorisme maritime, d’actes de pêche INN et d’autres activités illégales commises en mer en Afrique Centrale et en Afrique de l’Ouest.

3. Les Signataires devraient s’acquitter de leurs obligations et de leurs responsabilités au titre du présent Code de conduite d’une manière compatible avec les principes d’égalité souveraine et d’intégrité territoriale des États et de la non-ingérence dans les affaires intérieures des autres États.

4. Les opérations visant à la répression des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime, des actes de pêche INN et autres activités illégales en mer et dans la mer territoriale d’un Signataire relèvent de la responsabilité et sont soumises à l’autorité souveraine dudit Signataire.

### **Article 3 : PRINCIPES DIRECTEURS**

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

2. Les Signataires entendent, dans toute la mesure du possible, mener et appuyer la conduite d'enquêtes dans les cas d'actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, d'actes de terrorisme maritime, d'actes de pêche INN et d'autres activités illégales en mer, compte tenu des normes et pratiques internationales pertinentes et en particulier des recommandations adoptées par l'OMI.

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

4 Les Signataires coopèrent dans toute la mesure du possible dans les affaires médicales et de décès qui découlent des opérations contribuant à la répression d'actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, d'actes de terrorisme maritime, d'actes de pêche INN et d'autres activités illégales en mer.

5 Les Signataires veillent, dans les activités visant à la réalisation des objectifs ci-dessus, à ce que l'équilibre soit maintenu entre la nécessité de renforcer la sécurité maritime et de faciliter le trafic maritime et d'éviter tout retard inutile dans le commerce maritime international en Afrique de l'Ouest et du Centre.

### **Article 4 : ORGANISATION AU NIVEAU NATIONAL**

1. Les Signataires entendent élaborer et appliquer, selon qu'il sera nécessaire :

- a) des politiques appropriées de sécurité maritime nationale pour protéger le commerce maritime de toutes les formes d'actes illicites ;
- b) des lois, pratiques et procédures nationales qui, globalement, assureront la sécurité nécessaire au fonctionnement dans de bonnes conditions de sécurité des installations portuaires et des navires à tous les niveaux de sécurité ;
- c) une législation nationale qui assure une protection efficace du milieu marin.

2. Les Signataires entendent établir, selon qu'il sera nécessaire, un comité national de sécurité maritime ou un autre système pour coordonner les activités y relatives entre les services, organismes, autorités de contrôle et autres organisations de l'État, les opérateurs portuaires, les entreprises et autres entités concernés par les mesures visant à renforcer la sécurité maritime et les procédures de recherche et de sauvetage ou chargés de la mise en œuvre, du respect et de l'application desdites mesures.

3 Les Signataires entendent établir, selon qu'il sera nécessaire, un plan national de sécurité maritime assorti de plans d'urgence (ou un autre système) pour harmoniser et

coordonner l'application des mesures de sécurité conçues pour renforcer la sécurité du secteur des transports maritimes internationaux et de celles applicables aux autres modes de transport.

4. Les Signataires entendent poursuivre en justice, conformément aux lois nationales pertinentes, les auteurs de toutes les formes d'actes de piraterie et d'actes illicites à l'encontre de gens de mer, de navires, du personnel d'installations portuaires.

5. L'organisation et le fonctionnement de la structure nationale relèvent exclusivement de la responsabilité de chaque État, conformément aux lois et règlements en vigueur.

#### **Article 5 : MESURES DE PROTECTION DES NAVIRES**

Les Signataires encouragent les États, les propriétaires de navires et les exploitants de navires, selon qu'il conviendra, à prendre des mesures de protection contre les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et autres activités illégales en mer, en tenant compte des conventions internationales, codes, normes et pratiques recommandées et des orientations adoptés par l'OMI. Les Signataires s'engagent à coopérer pour la mise en œuvre des mesures de protection des navires.

#### **Article 6 : MESURES DE REPRESSION DE LA PIRATERIE**

1. Conformément à l'article 2, chaque Signataire entend coopérer dans toute la mesure du possible pour :

- a) arrêter les personnes qui ont commis des actes de piraterie ou que l'on soupçonne raisonnablement d'en avoir commis, mener des enquêtes à leur sujet et les traduire en justice ;
- b) saisir les navires et/ou aéronefs pirates et les biens qui se trouvent à leur bord ;  
et
- c) secourir les navires, les personnes et les biens qui font l'objet d'actes de piraterie.

2. Tout Signataire peut saisir un navire pirate au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État et appréhender les personnes et saisir les biens se trouvant à bord.

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

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

5. Le Signataire qui effectue la saisie conformément au paragraphe 4 peut, sous réserve des lois nationales de son pays, et en concertation avec d'autres entités intéressées, renoncer à son droit premier d'exercer sa compétence et autoriser l'application de la législation de tout



autre Signataire au navire et/ou aux personnes à son bord.

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

7. Les Signataires entendent encourager les États, les propriétaires de navires et les exploitants de navires, selon qu'il est approprié, à prendre des mesures de protection contre les pirates, compte tenu des conventions internationales, codes, normes et pratiques recommandées et en particulier des recommandations adoptées par l'OMI.

#### **Article 7 : MESURES VISANT A REPRIMER LES VOLS A MAIN ARMEE AL'ENCONTRE DES NAVIRES**

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

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

#### **Article 8 : MESURES VISANT A REPRIMER LA PECHE ILLEGALE, NON REGLEMENTEE ET NON DECLAREE**

1. Les Signataires se consultent aux niveaux bilatéral et sous-régional pour la formulation et l'harmonisation de politiques pour la conservation, la gestion et l'utilisation durable des ressources biologiques marines chevauchant les zones maritimes, fortement migratoires ou se trouvant en haute mer.

2. Les Signataires coopèrent et collaborent avec les entités sous-régionales chargées des pêcheries et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) pour prévenir et combattre la pêche illégale, non réglementée et non déclarée et pour protéger les ressources halieutiques en vue de leur utilisation à long terme pour soutenir les moyens d'existence en Afrique de l'Ouest et du Centre.

#### **Article 9 : OFFICIERS EMBARQUES**

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

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

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

4. Les officiers embarqués peuvent aider le Signataire hôte et mener des opérations depuis le navire ou l'aéronef du Signataire hôte si celui-ci le leur demande expressément, et seulement dans les limites de la demande exprimée. Cette demande peut uniquement être formulée, convenue et exécutée d'une manière qui ne soit pas interdite par les lois et politiques des deux Signataires.
5. Lorsqu'ils y sont dûment autorisés/mandatés, les officiers peuvent :
  - a. embarquer sur des navires ou aéronefs des forces de l'ordre de tout Signataire ;
  - b. appliquer les lois du Signataire désignateur pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer dans les eaux dudit Signataire désignateur ou au-delà de ses eaux dans l'exercice du droit de poursuite serrée ou d'autre manière conforme au droit international ;
  - c. autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à pénétrer dans les eaux du Signataire désignateur et à y naviguer ;
  - d. autoriser les navires des forces de l'ordre à bord desquels ils sont embarqués à mener des patrouilles dans les eaux du Signataire désignateur ;
  - e. autoriser les membres des forces de l'ordre du navire à bord duquel ils sont embarqués à apporter leur concours à l'application des lois du Signataire désignateur pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer ; et
  - f. fournir conseils et assistance aux membres des forces de l'ordre de l'autre Signataire pour la conduite de l'arraisonnement de navires aux fins de l'application des lois de l'autre Signataire pour réprimer les actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, les actes de terrorisme maritime, les actes de pêche INN et les autres activités illégales en mer.

#### **Article 10 : SAISIE ET CONFISCATION DES BIENS**

1. Les biens saisis ou confisqués en conséquence d'une opération d'application de la loi entreprise au titre du présent Code dans les eaux d'un Signataire devraient être traités conformément aux lois dudit Signataire.
2. Dans le cas où un État du pavillon Signataire a consenti à l'exercice de la compétence par un autre Signataire conformément aux dispositions de l'article 18, les biens saisis ou confisqués en conséquence d'une opération d'application de la loi entreprise par un Signataire au titre du présent Code devraient être traités conformément aux lois du Signataire arraisonneur.
3. Dans la mesure où ses lois l'autorisent et dans les conditions qu'il juge appropriées, un Signataire peut, en tout état de cause, transférer les biens saisis ou le produit de leur vente à un autre Signataire ou à une entité intergouvernementale spécialisée dans le domaine de la lutte contre la piraterie, le vol à main armée et les autres activités maritimes illicites.

## **Article 11 : COORDINATION ET ECHANGES D'INFORMATIONS**

1. Chaque Signataire devrait désigner un point de contact national qu'il chargera de faciliter l'échange coordonné, efficace et en temps voulu d'informations entre les Signataires, conformément à l'objet et la portée du présent Code de conduite. Afin d'assurer une communication coordonnée, harmonieuse et efficace entre les points de contact qu'ils ont désignés, les Signataires entendent utiliser les centres d'échange d'information.
2. Chaque centre et chaque point de contact désignés devraient être capables, à tout moment, de recevoir des alertes et des demandes de renseignements ou d'assistance et d'y répondre.
3. Chaque Signataire entend :
  - a) déclarer et communiquer aux autres Signataires le nom du point de contact qu'il a désigné à la date à laquelle il signe le présent Code de conduite ou dès que possible après l'avoir signé et, par la suite, mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent ;
  - b) fournir et communiquer aux autres Signataires les numéros de téléphone et de télécopie ainsi que l'adresse électronique de son point de contact et, le cas échéant, de son centre, et par la suite, mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent ; et
  - c) communiquer au Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale [au Secrétaire Général de la CEEAC, au Président de la Commission de la CEDEAO et au Secrétaire Exécutif de la CGG] les renseignements indiqués aux alinéas a) et b) et par la suite mettre à jour ces renseignements dès que des changements interviennent.
4. Chaque centre et chaque point de contact devraient être responsables de la manière dont ils communiquent avec les autres points de contact et les centres. Tout point de contact qui reçoit ou obtient des renseignements concernant une menace ou un incident imminent lié à la piraterie ou à des vols à main armée à l'encontre de navires, devrait diffuser sans tarder aux centres une alerte contenant tous les renseignements pertinents. Les centres devraient diffuser des alertes appropriées dans leurs zones de responsabilité respectives concernant des menaces ou incidents imminents à l'encontre de navires.
5. Chaque Signataire devrait veiller à assurer une communication aisée et efficace entre son point de contact désigné et les autres autorités nationales compétentes, y compris les centres de coordination de recherche et de sauvetage, ainsi que les organisations non gouvernementales pertinentes.
6. Chaque Signataire doit faire tout son possible pour exiger des navires autorisés à battre son pavillon et des propriétaires ou exploitants de ces navires qu'ils notifient sans tarder aux autorités nationales compétentes, dont les points de contact et centres désignés, les centres de coordination de recherche et de sauvetage appropriés et autres points de contact pertinents, les incidents de piraterie ou les vols à main armée à l'encontre de navires.
7. Chaque Signataire entend, à la demande de tout autre Signataire, respecter la confidentialité des renseignements transmis par un Signataire.

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

#### **Article 12 : NOTIFICATION DES INCIDENTS**

1. Les Signataires entendent élaborer des critères uniformes de notification afin de veiller à ce qu'une évaluation exacte de la menace de piraterie ou de vols à main armée en Afrique de l'Ouest et du Centre soit effectuée compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI. Les Signataires entendent que les centres gèrent la collecte et la diffusion de ces renseignements dans leurs zones de responsabilité géographiques respectives.

2. Conformément à la législation et à la réglementation de son pays, un Signataire procédant à un arraisonnement, une enquête, des poursuites ou des requêtes en justice en vertu du présent Code de conduite devrait notifier sans tarder les résultats qu'il a obtenus à tout État du pavillon et tout État côtier affectés, ainsi qu'au Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale [au Secrétaire Général de la CEEAC, au Président de la Commission de la CEDEAO et au Secrétaire Exécutif de la CGG].

3. Les Signataires entendent que les centres :

- a) recueillent, compilent et analysent les renseignements transmis par les Signataires concernant les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, y compris les autres renseignements pertinents concernant les personnes et les groupes criminels organisés transnationaux qui commettent des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche INN ou autres activités illégales en mer dans leurs zones de responsabilité géographiques respectives ; et
- b) établissent des statistiques et des rapports en se fondant sur les renseignements recueillis et analysés en application de l'alinéa a) et les diffusent aux Signataires et à la communauté ainsi qu'au Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale [au Secrétaire Général de la CEEAC, au Président de la Commission de la CEDEAO et au Secrétaire exécutif de la CGG].

#### **Article 13 : ASSISTANCE ENTRE LES SIGNATAIRES**

1. Un Signataire peut demander à tout autre Signataire, par l'intermédiaire des centres ou directement, de coopérer à la détection de :

- a) toutes personnes qui ont commis, ou sont raisonnablement soupçonnées d'avoir commis, des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche INN ou autres activités illégales en mer ;
- b) tous navires ou aéronefs pirates dont il y a de sérieuses raisons de soupçonner qu'ils se livrent à la piraterie ;

- c) tous autres navires ou aéronefs dont il y a de sérieuses raisons de soupçonner qu'ils commettent des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche INN ou autres activités illégales en mer ; et
- d) tous navires ou personnes qui ont fait l'objet d'actes de piraterie ou de vols à main armée à l'encontre de navires.

2. Un Signataire peut également demander à tout autre Signataire, par l'intermédiaire des centres ou directement, de prendre des mesures effectives pour intervenir lorsqu'ont été signalés des actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime, des actes de terrorisme maritime et des actes de pêche INN ou autres activités illégales en mer.

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

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

#### **Article 14 : FORMATION ET EDUCATION**

1. Les Signataires entendent coopérer en matière d'élaboration et de promotion de programmes de formation et d'éducation pour la gestion du milieu marin, en particulier pour le maintien de la sécurité et de l'ordre en mer, la préservation et la protection du milieu marin et la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution marine. Cette coopération pourra comprendre :

- a) l'offre de locaux où seront dispensés des cours de formation nationaux à d'autres États, moyennant paiement des coûts y afférents ;
- b) le partage de renseignements sur les cursus et les cours ;
- c) l'échange de personnels des forces navales et des forces de l'ordre, de personnels scientifiques et d'autres experts ;
- d) l'échange de vues sur les questions maritimes ;
- e) la tenue de conférences, de séminaires, d'ateliers et de symposiums sur des sujets maritimes présentant un intérêt commun ;
- f) l'encouragement de la coopération entre les institutions de formation et les centres de recherches maritimes et l'offre de formation de l'Autorité Internationale des Fonds Marins ;

2 Les Signataires sont invités à organiser des rencontres périodiques pour renforcer la coopération et la coordination dans leurs activités d'application de la loi dans le domaine maritime.

#### **Article 15 : INCRIMINATIONS, POURSUITES ET REPRESSIONS**

Les actes criminels transnationaux dans le domaine maritime prévus aux termes de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3 du présent Code de conduite sont intégrés dans les législations nationales afin d'être incriminés, poursuivis et réprimés, sur le territoire des Etats Signataires. Les Signataires

sont encouragés à développer des directives appropriées pour l'exercice de la juridiction, la conduite des investigations et la poursuite des contrevenants présumés.

#### **Article 16 : REGLEMENT DES DIFFERENDS**

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

#### **Article 17 : CONSULTATIONS**

Après un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Code, les Signataires se consultent, à l'invitation du Centre interrégional de Coordination pour :

- a) transformer éventuellement le présent Code de conduite en accord multilatéral contraignant ;
- b) faire le point de l'application du présent Code ;
- c) procéder à l'échange d'informations, d'expériences et de bonnes pratiques ;
- d) passer en revue les affaires dont les Centres nationaux de Sécurité Maritime ont eu à connaître et recommander les suites qu'il convient de leur donner ;
- e) examiner toutes autres questions concernant la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée

#### **Article 18 : DEMANDES D'INDEMNISATION**

Tous dommages, blessures ou pertes occasionnés par une opération menée par un Signataire en vertu du présent Code de conduite, peut conduire à une demande d'indemnisation qui devra être examinée par les autorités compétentes dudit Signataire.

#### **Article 19 : DISPOSITIONS DIVERSES**

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

- a) créer ou établir un accord contraignant, sauf dans le cas indiqué à l'article 13 ;
- b) affecter de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des États en matière d'enquêtes ou de police à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon ;
- c) porter atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'État utilisés à des fins non commerciales ;
- d) viser ou restreindre l'arraisonnement de navires, exécuté par tout Signataire conformément au droit international, au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un État quelconque, y compris les arraisonnements fondés sur le droit de visite, l'apport d'une assistance aux personnes, navires et biens en détresse ou en péril, ou l'autorisation donnée par l'État du pavillon de prendre des mesures de maintien de l'ordre ou autres mesures ;
- e) empêcher les Signataires de convenir par ailleurs d'opérations ou d'autres formes de coopération visant à réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ;

- f) empêcher les Signataires de prendre des mesures supplémentaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer en menant des actions appropriées sur leur territoire national ;
- g) remplacer tout accord bilatéral ou multilatéral ou tout autre mécanisme de coopération conclu par les Signataires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires ;
- h) modifier les droits et privilèges dus à toute personne faisant l'objet de poursuites judiciaires ;
- i) créer ou établir une dérogation privant le Signataire d'un quelconque droit, accordé en vertu du droit international, à fonder une demande à l'encontre de tout autre Signataire par des voies diplomatiques ;
- j) habiliter un Signataire à exercer, sur le territoire d'un autre Signataire, une compétence et des fonctions qui sont exclusivement réservées aux autorités de cet autre Signataire en vertu de sa législation nationale ;
- k) porter atteinte de quelque manière que ce soit aux positions ainsi qu'au droit et à la liberté de navigation de tout Signataire au regard du droit international de la mer ;
- l) être réputée constituer une dérogation, expresse ou implicite, aux privilèges et immunités dont jouissent les Signataires au présent Code de conduite, ainsi que le prévoit le droit international ou national ; ou
- m) empêcher tout Signataire de demander ou d'accorder une assistance conformément aux dispositions de tout Accord mutuel d'assistance juridique ou d'un instrument analogue ou limiter le droit du Signataire de ce faire.

#### **Article 20 : SIGNATURE ET ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent Code de conduite est ouvert à la signature des Etats le 25 juin 2013, et le sera au siège de la CEEAC, de la CEDEAO et de la CGG.

2. Le présent Code de conduite entre en vigueur à compter de la date à laquelle il a été signé par deux Etats au moins.

3 Il prend effet à l'égard des autres Etats aux dates auxquelles ils auront déposé leurs instruments d'adhésion au Code auprès de Commission de l'Union africaine (CUA).

4. La CUA est le dépositaire de ce Code de conduite et elle transmet les instruments signés à l'OMI et à toute autre organisation agréée par les Signataires.

#### **Article 21 : LANGUES**

Le présent Code de conduite est établi dans les langues anglaise, espagnole, française et portugaise, tous les textes faisant également foi.

**FAIT à Yaoundé, ce vingt-cinquième jour du mois de juin deux mille treize.**

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

<b>Pour la République d'Angola</b>	<b>Pour la République du Bénin</b>
<b>Pour la République du Burkina Faso</b>	<b>Pour la République du Cameroun</b>
<b>Pour la République du Cap-Vert</b>	<b>Pour la République Centrafricaine</b>
<b>Pour la République du Congo</b>	<b>Pour la République Démocratique du Congo</b>
<b>Pour la République de Côte d'Ivoire</b>	<b>Pour la République du Gabon</b>
<b>Pour la République de Gambie</b>	<b>Pour la République du Ghana</b>



<b>Pour la République de Guinée</b>	<b>Pour la République de Guinée Bissau</b>
<b>Pour la République de Guinée Equatoriale</b>	<b>Pour la République du Libéria</b>
<b>Pour la République du Mali</b>	<b>Pour la République du Niger</b>
<b>Pour la République Fédérale du Nigéria</b>	<b>Pour la République Démocratique de Sao Tomé et Principe</b>
<b>Pour la République du Sénégal</b>	<b>Pour la République de Sierra Leone</b>
<b>Pour la République du Tchad</b>	<b>Pour la République du Togo</b>

## **ANNEXES**

Circulaire MSC.1/Circ.1333, Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, telle qu'elle pourra être révisée.

Circulaire MSC.1/Circ.1334, Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, telle qu'elle pourra être révisée.

Résolution A.1025(26), Code de bonnes pratique pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires, telle qu'elle pourra être révisée.

Circulaire MSC.1/Circ.1404, Directives visant à faciliter la conduite d'enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre de navires, telle qu'elle pourra être révisée.

Par exemple, le Centre de partage de l'information sur le commerce maritime (MTISC) d'Accra.

Circulaire MSC.1/Circ.1333, Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, telle qu'elle pourra être révisée.

Circulaire MSC.1/Circ.1334, Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, telle qu'elle pourra être révisée.