



Rapport explicatif de l'Accord relatif au trafic illicite par mer mettant en oeuvre l'article 17 de la Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes

Strasbourg, 31.I.1995

1. L'Accord relatif au trafic illicite par mer, élaboré au sein du Conseil de l'Europe par un Comité d'experts gouvernementaux sous l'autorité du Comité européen pour les problèmes criminels (CDPC), a été ouvert à la signature le 31 janvier 1995.

2. Le texte du rapport explicatif préparé sur la base des discussions dudit comité et soumis au Comité des Ministres du Conseil de l'Europe ne constitue pas un instrument d'interprétation authentique du texte de l'accord, bien qu'il puisse faciliter la compréhension des dispositions qui y sont contenues.

Introduction

1. A la sixième réunion, tenue en octobre 1982, des correspondants permanents du Groupe de coopération en matière de lutte contre l'abus et le trafic illicite des stupéfiants (Groupe Pompidou), le correspondant permanent de l'Italie a fait savoir que les autorités de son pays considéraient que la lutte contre le trafic de stupéfiants en haute mer constituait un objectif prioritaire.

2. A la suite de cette initiative, un groupe *ad hoc* d'experts a tenu six réunions entre avril 1983 et novembre 1986 pour élaborer un accord régional en vue de lutter contre le trafic illicite de stupéfiants par mer. En raison des travaux accomplis par l'Organisation des Nations Unies en vue de l'élaboration d'une convention générale tendant à lutter contre le trafic illicite de stupéfiants, les activités du Groupe Pompidou ont été suspendues, en attendant les résultats des discussions relatives à la Convention de Vienne. Lorsque la Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes (la « Convention de Vienne ») a été adoptée le 20 décembre 1988, le groupe *ad hoc* du Groupe Pompidou a été à nouveau convoqué en vue de faire concorder son projet avec la Convention de Vienne et de l'harmoniser avec les conventions pertinentes du Conseil de l'Europe relatives dans la coopération en matière de droit pénal. La Convention de Vienne contient dans son article 17 des dispositions relatives au trafic illicite par mer. Les correspondants permanents du Groupe Pompidou ont demandé au groupe *ad hoc* d'experts de revoir leur projet en tenant compte en particulier de l'article 17, paragraphe 9, de la Convention de Vienne qui est ainsi libellé :

« 9. Les Parties envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article ou d'en renforcer l'efficacité. »

3. Le groupe *ad hoc* d'experts du Groupe Pompidou, qui était présidé par M. Leonard Hay (Royaume-Uni), a tenu cinq réunions entre mars 1989 et octobre 1992. A sa première réunion, il a conclu que tout accord régional devrait être un complément de l'article 17 de la Convention de Vienne et contenir toutes les dispositions administratives et législatives nécessaires pour donner effet aux dispositions pertinentes de cette convention. Les experts

ont estimé en outre qu'il conviendrait peut-être d'envisager des dispositions qui seraient plus contraignantes et plus précises et/ou permettraient une entrée en vigueur plus rapide que dans le cadre de la Convention de Vienne. Ils ont décidé de prier la délégation du Royaume-Uni d'élaborer un projet d'accord régional entièrement nouveau qui répondrait à ces critères. Le groupe *ad hoc* d'experts a en outre procédé à un échange de vues sur les grandes lignes d'un tel accord régional.

4. Les experts du Groupe Pompidou ont également examiné la question de savoir si le projet d'accord devrait être élaboré au sein d'une instance plus large que le groupe d'experts. A une réunion tenue en avril 1991, les correspondants permanents ont décidé, après avoir entendu l'avis du Bureau du Comité européen pour les problèmes criminels (CDPC), de prier le CDPC de poursuivre l'élaboration du projet d'accord régional, tout en tenant pleinement compte des travaux accomplis par le Groupe Pompidou. A sa session plénière de juin 1992, le CDPC a adopté le mandat du Comité d'experts sur la mise en oeuvre de l'article 17 de la Convention de Vienne (PC-NU). Aux termes de son mandat, le PC-NU était appelé à élaborer un projet d'accord régional, en se fondant sur les travaux entrepris par le Groupe Pompidou. Le comité s'est réuni pour la première fois en novembre 1992 et a élu comme président M. Gioacchino Polimeni (Italie). Les Etats suivants ont participé aux travaux du comité : Allemagne, Espagne, France, Grèce, Italie, Norvège, Pays-Bas et Royaume-Uni. L'Organisation des Nations Unies, le Conseil de coopération douanière, l'Organisation maritime internationale et l'OIPC-Interpol ont été invités à se faire représenter en qualité d'observateurs. MM. T. de Lafond (France), E. Marotta (Italie), P.W.A. Schellekens (Pays-Bas), P. Tresselt (Norvège), K. Bowen et W.C. Gilmore (Royaume-Uni) ont participé en qualité d'experts scientifiques aux travaux du comité, qui s'est réuni à nouveau en février, mars, mai, septembre et novembre 1993. Tous les Etats membres du Conseil de l'Europe ont été invités à assister à la dernière réunion. Le CDPC a procédé à un premier échange de vues sur le projet à sa session plénière de juin 1993 et la version définitive du projet d'accord et un projet de rapport explicatif ont été soumis au CDPC qui a approuvé le texte de l'accord le 24 juin 1994 aux fins de sa transmission au Comité des Ministres. A la 516^e réunion de ses Délégués en septembre 1994, le Comité des Ministres a approuvé le texte de l'accord et a décidé de l'ouvrir à la signature le 31 janvier 1995.

Conditions générales

5. Ni la Convention unique sur les stupéfiants de 1961, telle qu'elle a été amendée en 1972, ni la Convention sur les substances psychotropes de 1971 ne contiennent de dispositions expresses sur les moyens de mettre fin au trafic illicite par mer. L'article 36, paragraphe 1, de la Convention de 1961 contient toutefois une définition de ce qui constitue un « trafic illicite ». Le trafic illicite est décrit d'une manière générale à l'article premier de la Convention de Vienne, qui fait référence à toutes les infractions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3 de la Convention. La Convention de Genève de 1958 sur la mer territoriale et la zone contiguë contient à son article 19, paragraphe 1.d, une disposition qui permet à un Etat riverain d'exercer sa juridiction pénale en raison des infractions commises à bord de navires passant dans la mer territoriale dans le cas où des mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite de stupéfiants. La Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer (ci-après dénommée « la Convention de Montego Bay ») contient à son article 27, paragraphe 1.d, une disposition similaire. La Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (ci-après dénommée « la Convention de Genève ») ne contient aucune disposition particulière concernant le trafic illicite de stupéfiants.

6. La Convention de Montego Bay peut être considérée comme exprimant des aspects importants de ce qui est actuellement perçu comme le droit international de la mer en particulier s'agissant des problèmes en rapport avec l'objet du présent accord. En outre, elle contient des dispositions portant expressément sur le trafic illicite en haute mer. Son article 108 est ainsi libellé :

« 1. Tous les Etats coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.

2. Tout Etat qui a de sérieuses raisons de penser qu'un navire battant son pavillon se livre au trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes peut demander la coopération d'autres Etats pour mettre fin à ce trafic. »

7. L'article 17 de la Convention de Vienne tend à élargir la portée de ces dispositions générales afin d'établir sur des bases solides une coopération pratique en vue de mettre fin au trafic illicite par mer. Toutefois, s'agissant de certaines questions, la Convention de Vienne reste silencieuse ou omet de donner des orientations suffisantes pour assurer son application pratique optimale. Il est donc utile, comme le prévoit l'article 17, paragraphe 9, de la Convention de Vienne, de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux en vue d'en renforcer l'efficacité. Plusieurs accords de ce genre sont en vigueur dont certains ont été en fait négociés avant l'adoption de la Convention de Vienne, par exemple l'échange de notes entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique du 13 novembre 1981. Un autre accord bilatéral a été conclu entre le Royaume d'Espagne et la République italienne le 23 mars 1990. Les pays de langue portugaise (entre autres le Portugal, le Mozambique et le Brésil) ont aussi adopté, en 1986, une convention d'entraide qui autorise les Parties à prendre des mesures contre les navires soupçonnés d'être impliqués dans un trafic de stupéfiants. Ces accords contiennent des dispositions détaillées sur les relations juridiques entre l'Etat intervenant et l'Etat du pavillon, les procédures d'autorisation et le champ d'application de l'accord.

8. Le PC-NU a dû faire un certain nombre de choix au sujet du champ d'application et de la nature de l'accord et plusieurs questions ont soulevé des difficultés notamment les droits de souveraineté, l'interprétation du droit international de la mer, l'emploi de la force à bord du navire d'un autre Etat, la remise de personnes à un autre Etat, etc. Les experts du comité ont été essentiellement d'avis que l'accord devrait être appliqué et exécuté par des Etats partageant les mêmes conceptions et qui sont parties à la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales, ou devraient y adhérer dans un proche avenir, ou appliqueraient les mêmes principes de la primauté du droit et de la protection des droits de l'homme consacrés dans cette Convention.

9. L'application de l'accord devrait en principe reposer sur un mécanisme similaire à ceux élaborés aux fins de la coopération internationale en matière de droit pénal dans le cadre du Conseil de l'Europe. Une Partie (l'Etat intervenant) serait en possession d'informations qui l'amènerait à penser qu'un navire appartenant à une autre Partie (l'Etat du pavillon) se livre à une infraction en matière de trafic de stupéfiants ou sert à la commettre. L'Etat intervenant demanderait alors à l'Etat du pavillon de l'autoriser à intervenir à bord du navire en cause pour établir si l'infraction a été effectivement commise et empêcher qu'elle se poursuive. L'Etat du pavillon serait appelé à examiner la demande dans un délai très court. L'Etat du pavillon autoriserait alors une telle action et l'Etat intervenant procéderait à une intervention en haute mer. L'Etat du pavillon pourrait parfois refuser de donner son autorisation et serait alors toujours tenu de faire connaître sa décision. Si l'Etat du pavillon autorise une telle intervention, il arrivera sans doute souvent que l'Etat intervenant doive escorter le navire vers un port ou un poste de mouillage sûr, compte tenu des difficultés que posent les opérations en haute mer. L'Etat du pavillon resterait toujours compétent à l'égard de toute infraction commise et pourrait toujours en poursuivre les auteurs conformément aux termes de l'accord. Dans de tels cas, l'accord aurait besoin de prévoir un mécanisme propre à permettre de résoudre les questions compliquées que soulèvent sur le plan juridique la restitution du navire et la remise des personnes arrêtées et des éléments de preuve à l'Etat du pavillon.

10. Bien que le schéma qui vient d'être décrit couvre la majorité des cas, les experts ont dû également envisager des cas plus atypiques. Une situation de ce genre est décrite à l'article 4 de l'accord où l'Etat du pavillon demande l'assistance d'une autre Partie, qui se trouve en meilleure situation qu'elle pour intervenir à bord du navire. Les experts ont jugé nécessaire de prévoir des dispositions visant une telle situation qui est à l'opposé de celle à laquelle s'appliquerait le mécanisme principal. Une disposition similaire est établie à l'article 5 au titre des navires apatrides.

11. Compte tenu de ces considérations générales, le comité a dû examiner tout d'abord la question de savoir si l'accord devrait mettre formellement en oeuvre l'article 17 de la Convention de Vienne ou devenir une convention autonome. Ce choix influencerait sur des questions telles que la teneur de l'instrument, les conditions requises pour y devenir Partie, le mécanisme de règlement des différends et le système de communication d'informations au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies au sujet de l'application pratique de la convention. Il était évident dès le départ que tous les experts s'accordaient à reconnaître que, quelle que fût la solution qui serait finalement retenue, l'accord devrait être considéré comme pleinement compatible avec la Convention de Vienne et tendre simplement à la compléter et à la renforcer, conformément à son article 17, paragraphe 9. Il devrait subsister toujours une relation pratique entre les deux instruments et les solutions qui seraient contraires à la lettre ou à l'esprit de la Convention de Vienne ne seraient pas acceptables. A cet égard, le nouvel instrument devrait toujours être considéré comme un accord de mise en oeuvre de l'article 17 de la Convention de Vienne. Finalement, le comité a décidé de rédiger un accord de mise en oeuvre. Il a aussi été décidé de faire figurer l'essentiel de plusieurs articles de la Convention de Vienne afin de veiller à ce que les deux instruments soient compatibles. A la suite de ce choix, il a été décidé que seuls les Etats membres du Conseil de l'Europe qui ont ratifié la Convention de Vienne pourraient adhérer à cet instrument. Comme on peut s'attendre à ce que la plupart des membres du Conseil qui ne sont pas encore Parties à ladite convention le deviendront dans un proche avenir, il a été estimé que cette solution ne présenterait pas beaucoup d'inconvénients. Le comité a surtout choisi cette solution car il a estimé que l'interdiction maritime devrait reposer sur la Convention de Vienne, qui constitue le cadre juridique général de l'accord et devrait, selon toute probabilité, avoir une application quasi universelle. Un certain nombre d'Etats membres du Conseil de l'Europe ont déjà ratifié la Convention de Vienne ou devront le faire à brève échéance. Néanmoins, l'accord aurait à tenir compte qu'il a été négocié dans le cadre du Conseil de l'Europe, sous l'autorité du CDPC, et sur les liens entre l'accord et d'autres conventions du Conseil de l'Europe sur la coopération en matière de droit pénal.

On pourrait penser que l'accord met en oeuvre d'autres articles de la Convention de Vienne, notamment l'article 4, mais le comité a estimé que le projet d'accord devrait être considéré dans le contexte de l'article 17, paragraphe 9, de cette convention. Le dernier alinéa du préambule utilise donc les mêmes termes que l'article 17, paragraphe 9, de la Convention de Vienne.

12. Il s'est posé aussi la question de savoir si l'accord devait être limité au trafic illicite de stupéfiants par mer ou s'il pouvait ou devait être également applicable à d'autres types d'infractions commises en haute mer. Le comité a examiné la question de savoir si l'accord devrait être étendu par exemple au trafic illicite d'armes, sur une base facultative et sous réserve de réciprocité. Néanmoins, il a conclu que la situation actuelle n'exigeait pas l'extension de la portée de l'accord à d'autres infractions. Le comité était d'avis qu'il serait relativement facile pour les Etats qui le souhaitent de conclure des accords bilatéraux appropriés portant sur d'autres infractions sur la base des procédures prévues dans l'accord.

13. Le comité a aussi examiné un certain nombre de questions concernant l'application territoriale de l'accord. Il a été décidé que le texte ne devrait envisager que les mesures qui pourraient être adoptées au-delà de la mer territoriale de tout Etat, à savoir en haute mer, dans la zone contiguë et la zone économique exclusive au sens de la Convention de Montego Bay et du droit international coutumier. Une clause de non-dérogation a été insérée à l'article 2, paragraphe 3, afin de protéger pleinement les droits pertinents des Etats côtiers. Il a en outre été estimé qu'il ne serait pas approprié de chercher à limiter le champ d'application territorial de l'accord en mentionnant des notions telles que « les eaux européennes » ou d'autres concepts.

Pour des raisons pratiques, l'expression « la haute mer » est utilisée dans le présent rapport explicatif pour désigner les eaux situées au-delà de la mer territoriale de tout Etat.

14. Le comité a discuté de manière très détaillée des aspects juridiques d'une intervention à bord d'un navire battant pavillon d'un autre Etat, lorsqu'une telle intervention repose sur une demande émanant de l'Etat du pavillon ou sur une certaine forme de consentement ou d'autorisation de sa part. On peut se demander si, comme dans le traité bilatéral entre l'Espagne et l'Italie, l'Etat intervenant pourrait être considéré comme un agent de l'Etat du pavillon ou si, lorsque l'Etat du pavillon a exercé sa compétence préférentielle, les mesures prises par l'Etat intervenant devraient être considérées comme ayant été exécutées au nom de l'Etat du pavillon. Compte tenu de l'ambiguïté quant aux conséquences juridiques d'une telle approche dans une convention multilatérale, le comité a décidé de définir avec précision ces conséquences juridiques dans l'accord. Une fiction juridique a toutefois été créée à l'article 14, paragraphe 5, qui prévoit que, lorsque l'Etat du pavillon a exercé sa compétence préférentielle, les mesures prises contre les navires et les personnes à bord pourraient être censées avoir été prises dans le cadre de la procédure de l'Etat du pavillon. Il a été estimé que la création d'une telle fiction juridique pourrait résoudre certains des problèmes juridiques délicats qui se sont posés au comité lorsqu'il a mis en place le mécanisme *sui generis* de coopération internationale en vertu de l'accord.

15. En outre, le comité a étudié en détail les principales dispositions des procédures d'autorisation. En principe, trois variantes ont été envisagées :

- a. l'autorisation préalable de stopper le navire et de monter à son bord découle du traité lui-même
- b. une autorisation expresse est nécessaire dans chaque cas, mais l'absence de réponse à une demande en temps voulu est considérée comme un consentement tacite à l'intervention
- c. une autorisation expresse est nécessaire. i. Soit l'absence de réponse à une demande peut être expressément considérée comme un refus ii. soit le traité ne devrait pas contenir de disposition expresse concernant les conséquences juridiques découlant de l'absence de réponse à une demande, étant donné que l'Etat intervenant ne peut, en vertu de l'accord, intervenir en tout état de cause sans une autorisation expresse.

Le comité a retenu la variante énoncée à l'alinéa c.ii, qui reprend aussi l'approche de la Convention de Vienne, et a estimé qu'il ne serait pas souhaitable de s'écarter de cette disposition fondamentale, bien que certains Etats auraient pu convenir d'autres solutions. L'article 30, paragraphe 2, rendrait toutefois possible de retenir une approche différente, en particulier dans des traités bilatéraux.

16. Le comité a toujours été conscient du fait que l'exécution pratique des dispositions de l'accord se fera dans un environnement difficile, souvent dans les conditions d'extrême instabilité de la haute mer où l'homme doit faire preuve de discernement face aux caprices de la nature. Il est donc important, d'une part, que les dispositions de l'accord tiennent très largement compte des risques inhérents à de telles opérations et, d'autre part, que les agents chargés de l'intervention ne soient pas gênés par des dispositions rigides qui ne leur laisseraient pas suffisamment de latitude pour prendre des décisions adaptées à la situation sur place. Plusieurs dispositions de l'accord tendent à exprimer cette approche équilibrée.

17. Enfin, le comité a jugé important de relever que les dispositions de l'accord sont étroitement liées entre elles et traduisent dans l'ensemble un choix qui repose sur un certain nombre de considérations. Par exemple, les règles concernant l'indemnisation et la responsabilité pour les dommages causés sont étroitement liés aux pouvoirs de visite le choix des procédures d'autorisation dépend des règles concernant la compétence, etc. Le traité doit donc être considéré comme un tout et être interprété de manière à renforcer l'esprit de coopération qui a présidé à son élaboration. En outre, les experts ont estimé que la terminologie utilisée dans l'accord ne se rapportait pas, d'une manière générale, à un système juridique spécifique ou à une législation particulière. Ils ont voulu plutôt créer une

terminologie autonome qui, compte tenu des législations nationales en cause, devrait être interprétée de manière à assurer l'application la plus efficace et la plus fidèle possible de l'accord. En outre, le Comité a considéré qu'il serait judicieux que la terminologie utilisée soit, dans toute la mesure du possible, conforme à celle de la Convention de Vienne.

Commentaires concernant les articles de l'accord

Chapitre I – Définitions

Article 1 Définitions

18. Le comité a estimé qu'il était nécessaire de définir les mots « Etat intervenant » car cette expression n'est pas généralement utilisée dans le droit international de la mer.

Certaines des dispositions de l'accord peuvent être applicables aux Etats qui sont en situation de devenir des Etats intervenants, si l'Etat du pavillon autorise une intervention. L'expression « se propose de demander l'autorisation » de prendre des mesures en vertu de l'accord prend en compte cette situation. Ces Etats peuvent être considérés comme des Etats intervenants « potentiels ».

19. L'expression « compétence préférentielle » doit aussi être définie, car elle n'est pas couramment utilisée dans le droit international de la mer.

Il a été jugé souhaitable de souligner que l'Etat du pavillon, conformément au droit international de la mer (voir article 6, paragraphe 1, de la Convention de Genève), exerce une juridiction exclusive en haute mer, sauf dans les cas prévus dans des conventions internationales et le droit international coutumier. Toutefois, aux fins d'atteindre les buts de l'accord, le comité a estimé qu'il devait mettre en place un système de compétence concurrente de juridictions pour l'Etat intervenant concernant les infractions pertinentes, qui peut servir de fondement juridique à l'action de celui-ci (voir article 3, paragraphe 2) et aux éventuelles poursuites dans l'Etat intervenant des auteurs suspectés d'infraction. L'exercice de la compétence concurrente de l'Etat intervenant serait suspendue lorsque l'Etat du pavillon a exercé sa compétence préférentielle et pourrait être effectivement retrouvée lorsque l'Etat du pavillon a explicitement renoncé à exercer sa compétence préférentielle.

L'expression « infraction pertinente » est définie plus en détail dans les commentaires sur l'article 3 qui traite de la compétence.

20. Le comité a discuté de la question de savoir si le terme « navire » (*vessel*) ou « bateau » (*ship*) devait être utilisé. La Convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 10 mars 1988) utilise le terme « bateau » pour définir tout navire, de quelque type que ce soit, qui n'est pas fixé de façon permanente au fond de la mer, y compris les engins à sustentation dynamique, les véhicules submersibles ou tout autre engin flottant. Le comité a toutefois estimé que le terme « navire » est plus large et s'applique à d'autres embarcations qui, en droit interne, ne seraient peut-être pas habilitées à battre pavillon, mais qui pourraient encore servir à un trafic illicite par mer. En outre, la Convention de Vienne utilise le terme « navire » et il serait souhaitable de s'aligner sur la terminologie utilisée dans cet instrument de manière à réduire le plus possible les risques de confusion. Le terme « navire » a été défini, notamment, pour préciser qu'il désigne aussi les aéroglisseurs et les véhicules submersibles.

Le comité a discuté de la question de savoir s'il serait opportun d'insérer dans l'accord une définition de l'expression « Etat du pavillon », mais s'est prononcé contre cette adjonction. Il a noté que la Convention de Vienne ne définit pas l'Etat du pavillon et que l'article 5 de la Convention de Genève se réfère au concept de la nationalité d'un navire plutôt qu'à celui du pavillon. Pour des raisons de commodité, l'accord ne se réfère dans certaines suppositions qu'à un navire « battant pavillon », à « son navire », ou emploie une expression analogue au lieu de la formule plus longue ainsi libellée « un navire battant pavillon ou portant une

immatriculation ou toute autre indication de sa nationalité ». Aucune modification de fond n'est suggérée, et, en tout état de cause, le droit maritime international n'est pas affecté par les termes de l'accord.

Chapitre II – Coopération internationale

Section 1 – Dispositions générales

Article 2 – Principes généraux

21. Le paragraphe 1 décrit l'objet et le but de l'accord, à savoir coopérer dans toute la mesure du possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer. Le même libellé a été utilisé à l'article 17, paragraphe 1, de la Convention de Vienne. Dans le contexte de l'accord, cette disposition est destinée à témoigner de l'esprit de coopération qui a présidé à la négociation de l'accord et à servir de principe directeur à la fois en ce qui concerne son application pratique et son interprétation formelle. En outre, l'article donne une base juridique qui permet aux Parties de prendre des mesures qui ne sont pas expressément énumérées dans d'autres dispositions de l'accord. Des dispositions similaires se trouvent dans d'autres instruments de coopération élaborés dans le cadre du Conseil de l'Europe – voir article 1, paragraphe 1, de la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale (Série des traités européens, n° 30).

22. L'article 2, paragraphe 3, reprend les termes de l'article 17, paragraphe 11, de la Convention de Vienne. Il s'agit d'une clause de « non-dérogation » qui tend à protéger les droits et obligations et l'exercice de la compétence des Etats côtiers. Son objet est de veiller à ce que les dispositions pertinentes de l'accord ne portent pas atteinte aux droits ou obligations des Etats côtiers énoncés dans la Convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë, ou dans la Convention de Montego Bay.

23. L'article 2, paragraphe 4, tend à veiller à ce qu'il ne soit pas porté atteinte au principe *non bis in idem* tel qu'il est appliqué en droit interne. Comme l'application de ce principe dans une affaire particulière peut différer, le comité a jugé nécessaire de faire référence au droit interne. Ce paragraphe a été rédigé pour aider à surmonter certaines des difficultés que la création d'un système de concours de juridictions pourrait soulever.

La référence au droit interne à la fin de ce paragraphe tend à donner à penser que c'est le principe *non bis in idem* sur le plan international, tel qu'il est appliqué par chaque Etat, qui est visé dans ce cas. A cet égard, il a été fait observer que tous les pays ne reconnaissent pas le principe *non bis in idem* sur le plan international. Ce paragraphe ne crée pas un principe nouveau, mais rappelle simplement que le principe existe et que, par exemple, les dispositions de l'accord concernant le concours de juridiction et la compétence préférentielle le laisseraient intact.

24. Le paragraphe 5 décrit un mode d'application du principe de coopération énoncé au paragraphe 1 de l'article, à savoir l'échange spontané d'informations sur les navires, leurs cargaisons et les faits lorsque ces échanges d'informations aideraient à atteindre le but général de l'accord. Ce projet de paragraphe a été établi sur le modèle de l'article 10 de la Convention relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime (« la Convention relative au blanchiment », STE n° 141). Cette formulation peut servir de base juridique, si besoin est, à des échanges d'informations entre les autorités compétentes agissant dans le cadre de l'accord. Les communications peuvent être faites oralement. On peut noter que, sur le plan pratique, de tels échanges d'informations ont déjà eu lieu entre plusieurs Etats membres du Conseil de l'Europe et que ces Etats n'auront pas besoin de dispositions expresses pour autoriser ces échanges d'informations. Dans d'autres Etats, des bases juridiques expresses sont peut-être nécessaires pour procéder à de tels échanges. Naturellement, les informations ne doivent pas être transmises si elles risquent d'entraver ou de compromettre des enquêtes ou des procédures dans l'Etat qui les envoie.

Le comité a examiné la question de savoir si la divulgation d'informations imposera en quelque sorte une obligation d'intervenir à la Partie qui les reçoit. Il a été rappelé à cet égard que l'article 17, paragraphe 2, de la Convention de Vienne (voir articles 4 et 5, paragraphe 1, du présent accord) prévoit que les Parties auxquelles une assistance a été demandée par une autre Partie fournissent cette assistance « dans la limite des moyens dont elles disposent ». Il a été convenu que le simple échange d'informations n'imposerait à une Partie aucune obligation d'intervenir, ou de demander une autorisation d'intervenir conformément à l'article 6, mais constituait uniquement un moyen de placer une Partie dans une meilleure position pour décider si elle doit ou non demander une autorisation conformément à l'article 6, si le navire porte une indication de nationalité. L'article 5, paragraphe 1, traite d'une forme spécifique d'information relative aux navires dépourvus de nationalité ou aux navires assimilés à un navire dépourvu de nationalité.

25. Le paragraphe 6 a été rédigé pour préciser que les navires de guerre et les navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales jouissent d'une immunité au regard des mesures qui peuvent être prises à leur encontre (voir articles 8 et 9 de la Convention de Genève, et 95 et 96 de la Convention de Montego Bay).

Article 3 – Compétence

26. Cet article traite de la compétence prescriptible par opposition à la compétence d'exécution. Comme dans la Convention de Vienne, le paragraphe 1 prévoit que chaque Partie doit établir sa compétence en matière pénale à l'égard des infractions pertinentes commises à bord de navires battant son pavillon. En outre, et contrairement à l'approche souple retenue à l'article 4, paragraphe 1.b.ii, de la Convention de Vienne, les paragraphes 2 et 3 prévoient que chaque Partie doit établir sa compétence à l'égard du même type d'infractions lorsqu'elles sont commises à bord des navires de toute autre Partie ou des navires apatrides. Le Comité a jugé utile pour ces navires d'aller plus loin que la Convention de Vienne. L'article n'impose pas à tout Etat une obligation d'intervenir. Les paragraphes 2 et 3 n'établissent cette compétence qu'« aux fins de l'application » de l'accord, et il appartient à l'Etat intervenant de prendre les mesures voulues pour engager les procédures prévues par l'accord. En outre, la compétence ne peut être exercée que conformément à l'accord et ne peut être exercée en dehors de son champ d'application.

27. Le comité a également discuté du sens de l'expression « infraction pertinente » dans ce contexte. Il a été reconnu qu'il n'était guère probable qu'un certain nombre d'infractions énumérées à l'article 3, paragraphe 1, de la Convention de Vienne, telles que la culture aux fins de la production de stupéfiants, puissent être commises à bord d'un navire en haute mer, mais on a estimé qu'il n'était ni souhaitable ni nécessaire de chercher à remanier cette disposition fondamentale. La définition de l'expression « infractions pertinentes » dans l'accord par un renvoi à l'article 3, paragraphe 1, de la Convention de Vienne a le mérite de la simplicité et contribue aussi à renforcer le lien étroit entre les deux instruments.

28. Le paragraphe 3 doit être lu à la lumière de l'article 5. Le comité a estimé qu'il était important, aux fins de l'application de l'accord, d'établir la compétence relative aux navires dépourvus de nationalité ou aux navires assimilés à de tels navires en vertu du droit international. Le paragraphe 3 a été inséré dans l'accord pour permettre à chaque Partie d'établir sa compétence selon son droit interne à l'égard des infractions pertinentes commises sur de tels navires.

29. Concernant les navires battant un autre pavillon que celui de l'Etat intervenant, le paragraphe 2 précise que « cette compétence ne peut être exercée que conformément au présent accord », c'est-à-dire par exemple dans le respect du principe posé au paragraphe 4 qui donne à l'Etat du pavillon une compétence préférentielle à l'égard de toute infraction pertinente commise à bord de son navire ou concernant les règles sur la nécessité d'une autorisation préalable avant de prendre toute mesure.

Etant donné que l'application de l'accord impliquerait que les agents de l'Etat intervenant agiraient sur les navires d'autres Etats, et qu'ils pourraient dès lors devenir victimes d'infractions, ou encore, plus improbable, auteurs d'infractions eux-mêmes, le comité a examiné la question de savoir s'il était nécessaire pour les Etats de créer une compétence pour de telles infractions. Le comité est convenu que l'accord n'empêche aucun Etat de créer une compétence pour de telles infractions, s'il estime que cela est nécessaire pour la mise en oeuvre de l'accord.

Le paragraphe 5 prévoit une déclaration concernant la compétence établie en application du paragraphe 2. Cette déclaration permettrait à une partie qui le souhaite d'informer les autres parties de ses intentions en ce qui concerne un aspect de l'application pratique de l'accord, à savoir les critères applicables à l'exercice de la vaste compétence découlant de l'article. Ces critères interviendraient dans les décisions prises par la partie en question, s'agissant de demander l'autorisation d'intervenir aux termes de l'article 6. Cette possibilité de faire une déclaration ne peut néanmoins pas être interprétée de manière à limiter l'obligation faite par le paragraphe 2 de l'article d'établir la compétence. On peut s'attendre à ce que cette déclaration sera utilisée par un nombre restreint de Parties qui pour des raisons pratiques liées à la mise en oeuvre dans le droit national de l'accord pourraient rencontrer certaines difficultés.

Le paragraphe 6 prévoit une possibilité de réserve pour les Etats qui, n'ayant pas accès à la mer, n'ont pas de navires en service leur permettant de devenir des Etats intervenants au titre de cet accord. L'exigence pour de tels Etats d'établir une compétence en vertu des paragraphes 2 et 3, qui concernent seulement des Etats intervenants, imposerait un fardeau législatif déraisonnable à ces Etats.

Article 4 – Assistance à l'Etat du pavillon

30. Les articles 4 et 5 de l'accord cherchent à mettre en oeuvre l'article 17, paragraphe 2, de la Convention de Vienne. Malgré le fait que les deux types de navires (navires battant pavillon et navires apatrides) soient liés dans un seul paragraphe dans la Convention de Vienne, le comité a estimé préférable de les séparer pour les besoins du présent accord. Cela car l'Etat du pavillon aura une responsabilité continue pour autoriser les mesures et qu'il continuera d'avoir le droit d'exercer sa compétence préférentielle à bord de navires battant son pavillon. L'Etat requérant n'a pas de tels droits à l'égard de navires apatrides. L'article 4 a été inclus dans les dispositions générales relevant de la section 1 de l'accord pour différencier cette situation de celle que vise essentiellement l'accord, à savoir lorsque l'intervention est effectuée à l'initiative de l'Etat intervenant qui se fonde sur ses propres soupçons (voir le paragraphe 9 du rapport explicatif).

31. A la différence de la plupart des autres articles de l'accord, l'article 4 traite du cas où un Etat du pavillon demande à une autre Partie (« l'Etat intervenant potentiel ») de l'aider à mettre fin à un trafic illicite par mer.

Le paragraphe 1 a pratiquement le même libellé que l'article 17, paragraphe 2, de la Convention de Vienne. Le fait que l'accord utilise l'expression « se livre à une infraction pertinente ou sert à la commettre » ne doit pas être considéré comme dérogeant à la Convention de Vienne. Les raisons de ce changement de libellé ont été expliquées dans les commentaires à l'article 6. Aux fins de l'application de cet article, il est possible que la Partie requise soit appelée, en plus des mesures prises conformément aux articles 9 et 10, dans la limite des moyens dont elle dispose, à la demande de l'Etat du pavillon, ou de toute Partie en ce qui concerne les navires apatrides, par exemple :

- i. à chercher à localiser un navire suspect et à en notifier la position à l'Etat du pavillon
- ii. à s'engager à la poursuite du navire et à en transférer la surveillance à un navire de l'Etat du pavillon

iii. à continuer une poursuite, licitement commencée dans la mer territoriale de l'Etat côtier, dans la mer territoriale de l'Etat du pavillon, jusqu'à ce qu'un navire officiel du même Etat intervienne

iv. à empêcher toute initiative du navire suspect de décharger une cargaison suspecte

v. à autoriser la présence d'agents de la force publique de l'Etat du pavillon à bord de navires ou d'aéronefs d'Etat appartenant à la Partie requise.

Ces variantes ne constituent que des possibilités d'action. L'obligation de la Partie requise de fournir une assistance est, en tout état de cause, limitée aux moyens dont elle dispose, qui concernent non seulement les ressources matérielles et le personnel, mais aussi la question de savoir si les mesures en question peuvent entraîner des frais extraordinaires importants (voir article 25). Il revient à l'Etat intervenant seul d'évaluer s'il dispose de moyens.

32. Le paragraphe 2 permet à l'Etat du pavillon d'autoriser l'Etat requis à prendre certaines ou toutes les mesures figurant dans l'accord, mais l'Etat du pavillon n'est pas limité à demander de telles mesures. La Partie requise est également tenue de respecter les conditions définies par l'Etat du pavillon (article 8, paragraphe 1). Dans cette hypothèse, l'Etat intervenant ne peut être tenu d'exercer sa juridiction sur les infractions pertinentes découvertes à l'occasion de son intervention. En effet, il appartient, par principe, à l'Etat du pavillon de donner les suites juridiques appropriées à une intervention dont il est à l'origine.

33. Le paragraphe 3 assimile en principe l'Etat requérant à l'Etat du pavillon et l'Etat requis à un Etat intervenant. Par exemple, la Partie requise a le droit de prendre toute mesure que peut adopter un Etat intervenant en vertu des articles 9 et 10, et elle est également tenue de respecter les conditions définies par l'Etat du pavillon (article 8, paragraphe 1). L'Etat du pavillon aurait encore le droit d'exercer sa compétence préférentielle en vertu de l'article 14. Cependant, l'article 25 contient une disposition spéciale concernant les frais.

Article 5 – Navires dépourvus de nationalité

34. Le paragraphe 1 provient de l'article 17, paragraphe 2, de la Convention des Nations Unies et a le même objectif que celui-ci. Toutefois, le comité a jugé qu'il était plus utile d'utiliser les termes stricts du droit international de la mer en décrivant les navires concernés par cet article. Le paragraphe contient une exigence additionnelle relative à une obligation d'information à une autre Partie qui apparaît la plus concernée, par exemple qui est en mesure de devenir un Etat intervenant ou qui sera le port de destination du navire.

Comme à l'article 4, l'Etat requis est dans l'obligation d'intervenir « dans la limite des moyens dont il dispose » expression qui comprend les ressources tant économiques que similaires. Il revient à l'Etat requis de juger s'il dispose des moyens.

35. Le paragraphe 2 traite uniquement du cas où une Partie a reçu des informations conformément au paragraphe 1. Le paragraphe 3 traite des deux situations et a été rédigé afin de favoriser la coopération internationale dans ce domaine.

Section 2 – Procédures d'autorisation

Article 6 – Normes fondamentales en matière d'autorisation

36. Cet article porte sur l'autorisation que doit donner l'Etat du pavillon avant que l'Etat intervenant puisse prendre des mesures à l'égard du navire. La philosophie fondamentale de l'accord est qu'aussi longtemps qu'une autorisation ne lui est pas donnée l'Etat intervenant n'est pas habilité à stopper le navire ni à monter à son bord en vertu de l'accord. L'Etat intervenant aurait par ailleurs la possibilité d'intervenir conformément au droit international de

la mer (voir par exemple l'article 23 de la Convention de Genève et l'article 111 de la Convention de Montego Bay au titre du droit de poursuite lorsque l'Etat riverain a de bonnes raisons de penser que le navire a contrevenu aux lois et règlements de l'Etat). Comme on peut le voir dans le préambule et à l'article 2, paragraphe 1, l'accord n'a pas l'intention de déroger au droit international de la mer.

Le comité a décidé d'employer le terme « autorisation » plutôt que « consentement » pour préciser que l'Etat intervenant n'est pas tenu d'intervenir et que l'article 6 ne confère pas à l'Etat intervenant potentiel un quelconque pouvoir de prendre des mesures. Ce pouvoir procède exclusivement, en vertu de l'accord, de l'autorisation donnée par l'Etat du pavillon.

Si une Partie s'abstient de demander l'autorisation de prendre des mesures en haute mer, car elle juge plus utile d'informer les autorités au prochain port d'escale du navire des motifs qui l'incitent à croire que le navire se livre à un trafic illicite, l'intervention éventuelle des autorités de cet Etat ne serait pas prévue aux termes du présent accord.

37. La disposition concernant la demande d'autorisation figurant dans cet article revêt une importance capitale dans l'application de l'ensemble de l'accord. Elle énumère plusieurs conditions qui doivent être réunies avant qu'un Etat puisse demander l'autorisation à un autre Etat d'intervenir en haute mer. Si ces conditions ne sont pas remplies, par exemple lorsque l'Etat intervenant n'a pas de motifs raisonnables, aucune demande ne peut être présentée en vertu de l'accord. Il a été considéré que l'objet de l'ensemble de l'accord, à savoir combattre le trafic illicite par mer, est exprimé par les termes « se livre à une infraction pertinente ou sert à la commettre ». En libellant la disposition sous cette forme, le comité a jugé qu'il n'était pas nécessaire de faire référence à des critères tels que le lieu ou la date de la commission de l'infraction. Il a été estimé qu'en employant dans l'accord l'expression « se livre à une infraction pertinente ou sert à la commettre » on ne s'écarterait pas de la Convention de Vienne. Le comité a simplement voulu préciser le principe énoncé dans cette convention afin de prendre plus explicitement en compte le cas où un « navire mère » a déchargé des stupéfiants dans un navire de plus faible tonnage pour qu'il les débarque sur la côte. Il est évident que la Convention de Vienne est censée s'appliquer à ces cas d'infractions commises récemment. En outre, le comité a considéré qu'il n'était pas nécessaire aux fins de l'application de l'accord que les soupçons naissent alors que le navire se trouve au-delà de la mer territoriale de tout Etat. A cet égard, il a été rappelé que les obligations que prévoit l'article 3 pour établir la compétence d'une Partie ne portent que sur les infractions commises « à bord » de navires.

Aux fins de l'application de l'accord, il n'est pas nécessaire que le navire soit exclusivement ou directement impliqué dans un trafic illicite. Il suffirait qu'un membre de l'équipage utilise le navire pour commettre l'une des infractions pertinentes.

Il est aussi clair dans l'esprit du comité que l'Etat intervenant ne présentera une demande d'autorisation que lorsqu'il aura des motifs raisonnables de supposer que l'intervention permettra de recueillir des éléments de preuves de l'infraction.

38. Le comité a amélioré la disposition correspondante de la Convention de Vienne en ce qui concerne l'identification du navire. Cette identification serait nécessaire pour demander l'autorisation de prendre des mesures en application de l'accord. Le navire pourrait battre le pavillon d'une autre Partie, porter son immatriculation ou toute autre indication de la nationalité d'une autre Partie. Chaque fois qu'un navire bat le pavillon, porte l'immatriculation ou toute marque d'identification de nationalité d'un Etat, il est censé bénéficier de sa protection. Si le navire bat le pavillon d'un Etat, mais a en réalité une autre nationalité, il a en tout état de cause perdu la protection du « véritable » Etat du pavillon (voir article 6 de la Convention de Genève et articles 91 et 92 de la Convention de Montego Bay). Chaque Etat du pavillon a un pouvoir de juridiction et de contrôle sur tous les navires battant son pavillon (voir articles 5 et 6 de la Convention de Genève, et article 94 de la Convention de Montego Bay).

Il a été noté à cet égard qu'un droit de visite indépendant existe lorsqu'un navire de guerre a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire est sans nationalité ou a la même nationalité que le navire de guerre, bien qu'il batte le pavillon d'un autre Etat (voir article 22 de la Convention de Genève et article 110 de la Convention de Montego Bay).

Le comité a estimé qu'il allait de soi qu'aucun Etat n'utiliserait l'accord pour demander l'autorisation d'intervenir en haute mer lorsque l'infraction pertinente présumée est sans gravité. En tout état de cause, l'Etat du pavillon aurait toujours le droit de refuser de donner son autorisation s'il estime que l'infraction est sans gravité. Selon l'article 21, une demande d'autorisation devra spécifier les détails des infractions présumées.

39. L'article 86 de la Convention de Montego Bay porte sur le champ d'application des dispositions de la partie VII de cette convention (à savoir les dispositions relatives à la haute mer). La partie VII ne s'appliquant pas à la zone économique exclusive, les experts du comité ont jugé nécessaire de préciser que l'accord s'appliquerait à la zone économique exclusive (voir article 58, paragraphe 2, de la Convention de Montego Bay). En outre, l'accord s'appliquerait à la zone contiguë telle qu'elle est définie à l'article 33 de la Convention de Montego Bay, sans préjudice des droits et obligations dont disposent ou auxquelles sont assujettis les Etats parties dans leur zone contiguë.

Il ressort clairement du libellé d'autres articles, par exemple de l'article 10.i.d, que certaines des mesures autorisées par l'accord seront exécutées sur le territoire d'un autre Etat.

Article 7 – Décision sur la demande d'autorisation

40. Le comité a estimé que les dispositions concernant la décision sur la demande d'autorisation revêtaient aussi une importance fondamentale dans l'application de l'accord. Il est évident que cet article n'impose pas l'obligation de répondre favorablement à une demande d'autorisation. Il impose toutefois des obligations à l'Etat du pavillon qui doit communiquer sa décision sur la demande d'autorisation qui lui a été présentée.

Il a été souligné qu'une communication devrait être établie immédiatement entre les Parties pour créer un moyen de communication permettant ainsi une liaison étroite entre les deux Etats. Pour ces raisons, il importe que l'Etat intervenant sache que l'Etat du pavillon a reçu sa demande d'autorisation et celui-ci doit donc lui en accuser réception immédiatement. Par ailleurs, on a reconnu que certains gouvernements pourraient avoir de très grandes difficultés, sur le plan à la fois juridique et pratique, pour communiquer une décision dans un délai extrêmement bref, mais tous les experts ont estimé que, dans toute la mesure du possible, les Parties devraient prendre des dispositions pour que l'autorité dont il est fait mention à l'article 17 de l'accord puisse recevoir les demandes et y répondre à toute heure du jour et de la nuit. Comme il est prévisible qu'un certain nombre de demandes présentées en vertu de l'accord pourraient avoir un caractère prioritaire, toutes les Parties devraient, dans toute la mesure du possible, communiquer leur décision dès que possible. Le délai de quatre heures mentionné dans l'accord devrait être considéré comme le dernier délai pour communiquer la décision dans la plupart des cas. Les Parties ont été encouragées à communiquer, si possible, leurs décisions avant l'expiration de ce délai, compte tenu des conditions souvent difficiles des interventions en haute mer. En particulier, il devrait être possible de réduire le temps de la communication de la décision concernant les navires plus petits et non commerciaux.

41. Le comité a examiné la question de savoir s'il fallait attacher une conséquence juridique à une absence de réponse à une demande et déclarer expressément que cette absence de réponse serait réputée constituer un rejet de la demande d'autorisation. Le comité a estimé que le principe de base de l'accord est que, tant qu'une autorisation n'est pas donnée, l'Etat intervenant ne serait pas autorisé à arrêter le navire et à monter à son bord en vertu de l'accord. Ce principe est exprimé clairement dans la dernière partie de l'article 6 où il est prévu qu'aucune mesure ne peut être prise sans l'autorisation de l'Etat du pavillon.

42. Si l'Etat du pavillon décide de rejeter la demande d'autorisation, il n'est pas tenu d'indiquer les motifs de son refus.

43. L'Etat du pavillon peut saisir cette occasion pour notifier à l'Etat intervenant qu'il exerce sa compétence préférentielle.

Article 8 – Conditions

44. L'article 8 énonce des règles en vue de subordonner l'autorisation de l'Etat du pavillon à des conditions et donne la possibilité de faire une déclaration concernant une condition spécifique posée par l'Etat intervenant au titre de son intervention. L'article 17, paragraphe 6, de la Convention de Vienne prévoit que l'Etat du pavillon peut subordonner son autorisation à certaines conditions.

Le comité a examiné la possibilité pour l'Etat du pavillon de subordonner son autorisation à certaines conditions à la lumière de la Convention de Vienne. Ces conditions peuvent, conformément au paragraphe 6 de l'article 17 de cette Convention, concerner les mesures autorisées conformément aux articles 9 et 10 ou les restrictions à l'adoption de telles mesures prévues par les lois de l'Etat intervenant (voir article 11, paragraphe 1), mais ces conditions devraient toujours être l'exception. Ces conditions peuvent porter sur des dommages éventuels (voir article 26) ou concerner des nationaux de l'Etat du pavillon se trouvant à bord du navire. Le comité a estimé qu'il serait compatible avec les dispositions de l'accord de subordonner l'autorisation à la condition que, si l'Etat du pavillon n'exerce pas sa compétence préférentielle, ses ressortissants condamnés dans l'Etat intervenant doivent avoir la possibilité d'être transférés dans l'Etat du pavillon pour purger une peine infligée. Des conditions peuvent concerner également la possibilité d'arrêter des navires aux fins de poursuites civiles. Une condition spéciale relative à l'utilisation restreinte de l'information est mentionnée à l'article 23. Dans la pratique, les conditions ont, par exemple, été les suivantes :

- a. l'obligation de l'Etat intervenant de consulter l'Etat du pavillon avant que le navire ne soit conduit dans la juridiction d'un Etat tiers et
- b. l'obligation pour l'Etat intervenant d'informer les autorités de l'Etat du pavillon de toutes les phases de l'intervention et de ses suites.

Un Etat peut subordonner son autorisation à certaines conditions, mais le comité est convenu que celles-ci ne peuvent pas être d'une nature qui soit incompatible avec l'objet et le but de l'accord. Il a aussi été reconnu que des difficultés considérables se poseraient si un Etat cherchait en imposant, par exemple, des conditions concernant la responsabilité à « réaménager » l'ensemble du mécanisme prévu par l'accord, si de telles conditions ne reposaient pas sur le droit interne. De même, toutes les conditions qui ne sont pas fondées sur les principes consacrés dans le système juridique de l'Etat du pavillon seraient difficiles, dans la pratique, à accepter.

Si l'Etat du pavillon pose des conditions qui ne sont pas acceptables par l'Etat intervenant, il s'abstient de toute intervention. C'est pourquoi le comité est convenu que les pays devraient être circonspects dans l'usage des conditions et faire seulement usage de celles-ci lorsque cela est strictement nécessaire. Quand les conditions ont été présentées et que l'Etat intervenant a pris des mesures à la suite de l'autorisation, il pourrait être présumé avoir accepté les conditions.

45. Le paragraphe 2 a pour objet de faciliter l'application pratique de l'accord dans des circonstances particulières. Il se peut que des personnes suspectes se trouvant à bord du navire soient des ressortissants de l'Etat intervenant. En pareil cas, si l'Etat du pavillon exerce sa compétence préférentielle, l'Etat intervenant peut avoir des difficultés à remettre lesdites personnes. La possibilité de donner les moyens de transférer dans l'Etat intervenant ses ressortissants pour y purger la peine infligée contribuerait à une bonne mise en oeuvre de

l'accord à cet égard. Il a été jugé opportun de prévoir la possibilité de faire une déclaration contenue dans le paragraphe.

Si l'Etat intervenant subordonne son intervention à la condition que ses ressortissants soient transférés pour purger leur peine, l'Etat du pavillon devrait tenir compte de cette condition lorsqu'il prendra sa décision en application de l'article 7 l'Etat du pavillon ne devrait autoriser l'intervention que s'il est en mesure de respecter la condition.

Il faut présumer que, dans la plupart des cas, le transfèrement des personnes condamnées s'effectuerait en application de la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées (STE n° 112) ou conformément à des arrangements de circonstance entre les Parties.

Section 3 – Règles relatives aux mesures applicables

Article 9 – Mesures autorisées

46. En examinant cette question importante, le comité a estimé qu'il suffirait d'énumérer au paragraphe 1 les types de mesures qui peuvent être prises par l'Etat intervenant après avoir obtenu l'autorisation de l'Etat du pavillon sans les décrire en détail.

Une méthode similaire a été suivie à l'article 17, paragraphe 4, de la Convention de Vienne. En outre, les mesures prises le sont conformément aux lois de l'Etat intervenant (voir article 11, paragraphe 1) et aux règles de droit international public. Par exemple, quoique le sous-paragraphe ii.c et d stipule le droit de demander aux personnes de donner des informations ou de produire des documents, ce droit est bien évidemment subordonné aux dispositions pertinentes de la Convention européenne des Droits de l'Homme et des Constitutions des Parties. Si la personne est un suspect, elle ne sera obligée de fournir aucune information ni document qui pourrait l'accuser. Le comité a jugé utile d'inclure dans le paragraphe 2 de l'article une disposition spécifique visant à rappeler cette règle. L'interprétation de la règle serait subordonnée aux dispositions de la loi nationale selon laquelle, par exemple, le suspect ne serait pas obligé de répondre à des questions.

Le comité a souligné dans d'autres dispositions de l'accord que l'emploi de la force était une solution de dernier recours et que les cas où des armes à feu ont été utilisées doivent être signalés dès que possible à l'Etat du pavillon (voir article 12, paragraphes 1.d et 2).

47. L'Etat intervenant doit respecter les conditions ou les restrictions imposées par l'Etat du pavillon, conformément à l'article 8, paragraphe 1. Les experts ont souligné que ces conditions ou restrictions doivent tenir compte des difficultés d'intervention en haute mer et tenir compte également des conditions exceptionnelles qui pourraient survenir au cours de l'intervention.

48. L'article 9, sous-paragraphe i.d, mentionne le " territoire " de l'Etat intervenant. Malgré le fait que le comité n'ait pas jugé nécessaire de définir le territoire, aux fins de l'accord, il a estimé qu'il était évident que ce sous-paragraphe de l'article 9 et l'article 10, paragraphe 4, s'appliqueraient à partir du moment où le navire passe la frontière des eaux territoriales.

Article 10 – Mesures d'exécution

49. Cet article porte sur les mesures d'exécution qui peuvent être prises lorsque l'Etat intervenant a recueilli des preuves confirmant les soupçons qui avaient motivé l'intervention. Ces mesures sont régies par les lois de l'Etat intervenant (voir article 11, paragraphe 1).

Le paragraphe 2 prévoit que l'Etat intervenant doit notifier sans délai à l'Etat du pavillon l'arrestation de personnes ou l'immobilisation du navire.

Le paragraphe 3 énonce les critères fondamentaux que l'Etat intervenant doit respecter pour mener à bien son enquête. L'inobservation de ces règles peut engager la responsabilité de l'Etat intervenant, conformément aux dispositions de l'accord (voir article 26). Le paragraphe 3 de l'article 13 contient une exception à la règle énoncée dans la dernière phrase de ce paragraphe.

Le paragraphe 4 donne la possibilité pour les Etats concernés de trouver un accord pour escorter le navire jusqu'au territoire d'un Etat tiers, partie à l'accord. Cet Etat devient alors assimilé à un Etat intervenant dès que le navire a atteint son territoire. Toutefois, le fait qu'un Etat tiers prenne le rôle de l'Etat intervenant ne modifie pas la position de l'Etat intervenant d'origine en ce qui concerne les mesures qui auront été prises avant l'événement. En particulier, l'Etat intervenant d'origine continuera aux fins de certaines suppositions de l'accord d'être considéré en tant que tel, par exemple eu égard à sa compétence juridictionnelle ou aux dispositions visant la responsabilité des dommages.

Article 11 – Exécution de mesures

50. Le paragraphe 1 définit le principe essentiel selon lequel les mesures prises en vertu de l'accord doivent être régies par les lois de l'Etat intervenant. A titre exceptionnel, l'Etat du pavillon peut subordonner son autorisation à des conditions qui peuvent limiter les possibilités d'action de l'Etat intervenant.

Le comité a estimé que ce paragraphe s'appliquait dans tous les cas sauf lorsque des règles spécifiques ont été établies par l'accord lui-même, par exemple à l'article 10, paragraphe 3. En tout état de cause, un Etat qui a ratifié l'accord est tenu de faire en sorte que son droit interne soit conforme aux dispositions de l'accord.

51. Le paragraphe 3 de cet article a été rédigé pour protéger les agents de l'Etat intervenant au cas où des procédures pénales seraient engagées contre eux dans l'Etat du pavillon, tant dans les cas où un agent est soupçonné d'un délit que dans les cas où il est victime d'un tel délit.

Le Comité a estimé qu'il importait de disposer que l'Etat du pavillon ne devrait pas avoir la possibilité de poursuivre des agents présumés avoir commis un délit alors qu'en agissant conformément à la loi de l'Etat dont ils relèvent (voir article 11, paragraphe 1) ils prenaient une ou plusieurs des mesures autorisées aux termes des articles 9 et 10. En l'occurrence, la procédure la plus naturelle consisterait à engager les poursuites dans l'Etat intervenant.

Dans toute procédure engagée dans l'Etat intervenant, l'agent aura le droit d'invoquer pour sa défense que ses agissements étaient autorisés et justifiés au regard de sa propre loi, qui régit les mesures prises conformément à l'accord (voir paragraphe 1 de cet article). En outre, l'agent d'un Etat peut avoir le droit d'invoquer toute condition spécifique posée par l'Etat du pavillon lorsqu'il a décidé d'autoriser l'intervention.

Si l'agent d'un Etat a été victime, il doit bénéficier de la même protection que les agents de l'Etat du pavillon si une procédure est engagée dans celui-ci.

Le paragraphe 4 a été rédigé pour protéger l'Etat du pavillon et les propriétaires ou exploitants du navire. Les possibilités d'empêcher ou de retarder toute communication avec les propriétaires ou exploitants du navire seront régies par les lois de l'Etat intervenant, conformément au paragraphe 1.

Article 12 – Précautions d'application pratique

52. Le paragraphe 1 de cet article traite de l'application pratique de l'accord, notamment au regard des mesures qui peuvent être prises en vertu des articles 9 et 10, mais sa portée n'est pas limitée à ces mesures. Par exemple, lorsque l'Etat intervenant décide, en application de l'article 6, de demander l'autorisation de prendre des mesures et lorsque l'Etat du pavillon décide, en vertu de l'article 7, de lui donner cette autorisation, il convient de tenir compte des dispositions générales du paragraphe 1 de cet article aux fins d'évaluer, d'une manière générale, les circonstances de l'affaire.

Les termes utilisés au paragraphe 1 sont semblables à ceux employés à l'article 17, paragraphe 5, de la Convention de Vienne qui, toutefois, ne fait référence qu'aux intérêts commerciaux et juridiques d'un Etat. Le comité a estimé que, puisque les intérêts commerciaux et juridiques concernent en principe des sujets de droit privé, il n'y a pas lieu de limiter le champ d'application de cet article aux intérêts des Etats.

Il convient toujours de tenir compte de la règle de la proportionnalité s'agissant des mesures à l'égard d'un navire soupçonné de se livrer à un trafic illicite et de la nécessité d'éviter de compromettre les intérêts du propriétaire ou de l'exploitant du navire. La décision finale d'arraisonner un navire, lorsque l'Etat du pavillon a donné son autorisation, doit être prise par les autorités chargées de l'exécution qui mènent l'opération, en tenant compte des conditions en haute mer. Il peut parfois être décidé, en raison des mauvaises conditions météorologiques, par exemple, de ne pas arraisonner un navire ou d'interrompre une opération. A tout moment, la préoccupation majeure doit être la sécurité en mer de toutes les Parties concernées.

53. Toute évaluation générale des circonstances de l'affaire en vertu de cet article doit tenir compte en particulier des raisons qu'il y a d'éviter une action contre les navires assurant le service régulier de passagers ou les grands navires marchands. En effet, ces navires peuvent très bien être fouillés à leur prochain port d'escale, surtout si ce port appartient à une des Parties à l'accord ou à la Convention de Vienne. De même, ces navires devront, en principe, être fouillés dans un port ou un poste de mouillage sûr.

54. Par « grands navires marchands », on entend généralement des navires de plus de 1 600 tonneaux de jauge brute (TJB), selon la norme utilisée par l'Otan pour distinguer les petits et les grands navires.

55. Le paragraphe 1.c a été rédigé plus généralement afin d'être applicable à tout l'accord, alors que l'article 10, paragraphe 3, se réfère spécifiquement aux enquêtes.

56. Le paragraphe 1.d de cet article concerne l'emploi autorisé de la force. Habituellement, les instruments juridiques internationaux sont silencieux sur cette question, bien qu'en général le droit international prévoit que l'emploi de la force doit être une solution de dernier recours, être raisonnable et proportionné aux circonstances de l'affaire. L'accord ne s'écarte pas de ces principes internationaux généraux. Les dispositions de ce paragraphe ont été insérées uniquement pour rappeler le caractère exceptionnel de l'emploi de la force dans le cadre de l'accord.

L'expression « des instructions de l'Etat intervenant » vise toute instruction donnée par les agents chargés de l'exécution qui stoppent le navire et montent à son bord conformément à l'accord.

L'expression « l'emploi de la force » recouvre aussi l'usage d'armes à feu qui fait l'objet d'une disposition spéciale au paragraphe suivant.

57. Le paragraphe 2 concerne l'obligation de signaler les cas où des armes à feu ont été effectivement utilisées et des coups tirés. Le texte français utilise le mot « usage » au lieu d'« emploi » (voir le paragraphe précédent) et fait donc ressortir nettement cette distinction. Cette obligation ne s'applique pas à la menace de faire usage d'armes à feu.

Les coups de semonce tirés en l'air ou devant l'étrave du navire ne sont pas en principe visés par cette obligation d'aviser l'Etat du pavillon puisque le texte utilise l'expression « l'usage d'armes à feu contre ». Toutefois, si l'Etat du pavillon a un intérêt à connaître les circonstances de l'intervention, un rapport devrait être fait à la demande de cet Etat.

58. Au paragraphe 3, il n'a pas été jugé nécessaire de prévoir une exception à cette obligation pour les blessures sans gravité ou très légères. Au sens du présent accord, le comité a estimé que la notion de blessure excluait les blessures légères ou superficielles. Conformément à l'obligation de coopérer prévue par ce paragraphe, les autorités de l'Etat intervenant devraient permettre aux agents qui ont participé à l'intervention de comparaître et de déposer comme témoins dans toute enquête ou procédure engagée dans l'Etat du pavillon.

Section 4 – Dispositions relatives à l'exercice de la compétence

Article 13 – Preuve des infractions

59. Le paragraphe 1 de cet article, qui traite des éléments de preuve, prévoit que l'Etat intervenant doit transmettre « sans délai » un résumé des preuves recueillies auprès de l'Etat du pavillon. Ce résumé doit être transmis dès que les éléments de preuve auront été recueillis. L'emploi du terme « résumé » indique qu'il n'est pas nécessaire de transmettre l'ensemble des éléments de preuve recueillis, mais uniquement un résumé suffisant pour permettre à l'Etat du pavillon de décider s'il doit ou non exercer sa compétence préférentielle. Par ailleurs, s'il l'estime opportun, rien n'empêche un Etat de soumettre davantage que le résumé de preuve.

60. Le paragraphe 2 traite de la situation qui peut se produire lorsque des éléments de preuve d'infractions sans rapport avec les stupéfiants sont découverts à bord du navire ou lorsque des personnes au sujet desquelles un avis de recherche a été lancé par Interpol sont découvertes à bord du navire. Par exemple, lorsqu'en fouillant le navire une cargaison d'armes est découverte il est évident qu'une telle découverte, qui n'entre pas dans le champ d'application de l'accord, peut gravement entraver le fonctionnement du mécanisme d'exécution prévu par l'accord, par exemple si l'Etat intervenant revendique une compétence prioritaire à l'égard des infractions concernant des armes qui pourraient être dirigées contre lui. De même, l'Etat du pavillon a un intérêt évident à avoir immédiatement connaissance de l'infraction présumée ou des personnes soupçonnées.

L'Etat intervenant doit dans tous les cas notifier à l'Etat du pavillon les circonstances de l'affaire, et lorsque ces circonstances le justifient, les Parties sont tenues de se consulter. Ces consultations peuvent par exemple aboutir à des demandes d'extradition ou d'entraide en vertu des conventions applicables du Conseil de l'Europe ou conformément à d'autres traités en vigueur entre les Parties. Aucune autre mesure ne peut être prise et aucune obligation ne peut découler de l'accord à l'égard de ces éléments de preuve ou de ces personnes.

61. Le paragraphe 3 de cet article traite de quelques aspects de la règle de spécialité, établie dans d'autres instruments du Conseil de l'Europe sur la coopération en matière de droit pénal. Le plus grand souci du comité a été que les dispositions de l'accord soient interprétées comme permettant à l'Etat intervenant de prendre toute autre mesure que celles visant la poursuite des auteurs présumés d'infractions pertinentes et ce uniquement dans deux cas particuliers (voir article 10, paragraphe 3, qui énonce la règle générale en vertu de laquelle les personnes qui ne sont pas soupçonnées d'avoir commis une infraction pertinente sont libérées). Le premier cas est celui dans lequel l'Etat du pavillon donne son consentement exprès. Dans ce cas, l'Etat intervenant peut connaître d'infractions autres que les infractions

pertinentes visées par le consentement. L'accord n'énonce pas de règles spécifiques s'appliquant après que le consentement a été donné. Dans le second cas, il s'agit d'infractions commises après que la personne a été emmenée sur le territoire de l'Etat intervenant. Dans ce cas, l'Etat intervenant n'est pas tenu d'obtenir le consentement de l'Etat du pavillon. Si d'autres infractions que celles pour lesquelles une demande d'autorisation a été faite en vertu de l'article 6 sont découvertes, une telle découverte ne devrait pas empêcher le fonctionnement de cet accord. Toutefois, si l'Etat du pavillon donne son consentement, l'Etat intervenant pourra traiter ces infractions. L'accord ne prévoit pas de dispositions particulières pour le cas où l'Etat du pavillon donne son consentement.

Article 14 – Exercice de la compétence préférentielle

62. Le comité a estimé que normalement ce sont les autorités de l'Etat intervenant qui engageront les poursuites pour l'infraction ou les infractions pertinentes constatées. Toutefois, on ne peut exclure la possibilité que l'Etat du pavillon, pour des raisons de politique générale ou de circonstance, souhaite engager des poursuites contre les auteurs de l'infraction présumée. Il est donc nécessaire d'énoncer en détail des dispositions relatives à l'exercice de la compétence préférentielle dans l'accord.

63. Cet article prévoit que l'Etat du pavillon doit notifier à l'Etat intervenant qu'il exerce sa compétence préférentielle le plus tôt possible et au plus tard dans un délai de quatorze jours suivant la réception du résumé des éléments de preuve dont il est fait mention à l'article 13. Le délai de notification devra être bref pour éviter le plus possible tout retard en particulier dans les cas où des personnes soupçonnées seraient arrêtées et aimeraient savoir lequel des Etats engagerait des poursuites à leur encontre. Aussi bien le procureur que le juge d'instruction auraient un intérêt légitime à savoir dans quel Etat les poursuites seront engagées contre les auteurs des infractions. Par ailleurs, il ne serait pas dans l'intérêt d'une bonne administration de la justice pénale que le délai soit trop court pour éviter que l'Etat du pavillon revendique presque automatiquement l'exercice de sa compétence préférentielle. Il doit donc être suffisamment long pour permettre à l'Etat du pavillon d'évaluer le résumé des éléments de preuve et d'apprécier l'ensemble de la situation de concert avec les autorités concernées et éventuellement les propriétaires et exploitants du navire.

64. Dans tous les cas, les dispositions de l'article 5, paragraphe 3, de la Convention européenne des Droits de l'Homme, qui confère au suspect le droit d'être traduit dans les plus brefs délais devant un juge, doivent l'emporter. Durant la période au cours de laquelle l'Etat du pavillon doit faire son choix, les lois de l'Etat intervenant régissent la procédure (voir article 11, paragraphe 1). Le droit procédural devrait en général contenir des dispositions concernant la détention des personnes, par exemple le droit à être entendu par un juge si la détention dépasse une certaine durée.

65. Si l'Etat du pavillon s'abstient de notifier à l'Etat intervenant qu'il exerce sa compétence préférentielle dans le délai prescrit de quatorze jours après la réception du résumé, il est présumé y avoir renoncé. Ce délai doit être considéré comme un délai impératif pour la communication de la décision. En général, l'Etat du pavillon devrait pouvoir prendre sa décision dans un délai bien plus court.

66. La notification de l'exercice d'une compétence préférentielle a pour effet de suspendre la compétence de l'Etat intervenant. Dans des cas exceptionnels, par exemple si l'Etat du pavillon, peut-être parce que de nouveaux éléments de preuve ont été découverts (*factum super veniens*), revient sur sa décision d'exercer sa compétence préférentielle, l'Etat intervenant retrouve son droit de juridiction. L'article 2, paragraphe 4, a été rédigé pour tenir compte des problèmes que peut poser le principe *non bis in idem*.

67. Le paragraphe 4 prévoit que l'Etat du pavillon doit transmettre l'affaire à ses autorités compétentes aux fins de poursuite. Il n'est pas nécessaire que des poursuites soient effectivement engagées, mais les autorités sont tenues de prendre une décision au sujet de l'affaire comme s'il s'agissait d'une affaire de droit interne et d'agir en conséquence.

68. Le comité a créé au paragraphe 5 une fiction juridique qui ne sera appliquée que si l'Etat du pavillon a notifié à l'Etat intervenant son intention d'exercer sa compétence préférentielle. Dans ce cas, les mesures prises contre le navire et les personnes se trouvant à son bord pourraient être réputées avoir été prises dans le cadre de la procédure de l'Etat du pavillon. Une des conséquences de cette disposition serait aussi qu'il deviendrait évident que toute période de détention devra être déduite de toute peine prononcée dans l'Etat du pavillon. La fiction juridique ne modifiera en rien le principe énoncé à l'article 11, paragraphe 1, selon lequel les mesures prises par l'Etat intervenant sont régies par les lois de cet Etat.

Article 15 – Remise de navires, de cargaisons, de personnes et de preuves

69. Le comité a examiné très en détail le problème de la remise de personnes, du navire, de la cargaison et des preuves saisies, et la question de savoir si la remise de personnes équivaldrait à une extradition, nécessitant la mise en oeuvre de procédures d'extradition en bonne et due forme ou éventuellement de procédures simplifiées, ou si un système de remise directe de ces personnes pourrait être conçu compte tenu des conditions inhérentes au mécanisme prévu par l'accord. Dans la pratique, l'équipage doit presque toujours quitter le navire et être conduit dans un port à bord du navire de l'Etat intervenant. Une grande majorité d'experts s'est montrée favorable à l'adoption d'un système *sui generis*, reposant sur la remise directe des personnes et des biens saisis, pour tenir compte de la situation exceptionnelle visée dans l'accord. Ce système se justifierait principalement par le fait que ce n'est qu'avec l'autorisation de l'Etat du pavillon que l'Etat intervenant serait autorisé à prendre des mesures en application des articles 9 et 10. En outre, il a été estimé que le recours à une procédure quelconque d'extradition risquerait de porter atteinte à la notion de compétence préférentielle.

70. Au vu de ces considérations, le comité a estimé que, lorsque l'Etat intervenant formule une demande d'autorisation de l'Etat du pavillon, il s'agit d'une compétence d'exécution sous forme d'un « prêt ». La compétence exercée par l'Etat intervenant est alors fragile et dépend totalement de l'exercice par l'Etat du pavillon de sa compétence préférentielle. Si tel était le cas, une restitution *in integrum* devrait avoir lieu et la remise des personnes et des biens devrait être exécutée dans les plus brefs délais. Dans certains pays, pour des raisons d'ordre constitutionnel ou autres, le fait qu'une personne ne peut se voir privée de l'accès aux tribunaux de l'Etat intervenant ne serait pas nécessairement contraire au principe général exigeant la remise dans les plus brefs délais (voir paragraphe 4 de l'article).

71. Le paragraphe 1 énonce l'obligation principale pour l'Etat intervenant de remettre toute personne arrêtée, tout navire, toute cargaison ou tout élément de preuve saisi sur simple demande de l'Etat du pavillon. Ce principe est un complément nécessaire du principe de la compétence préférentielle de l'Etat du pavillon. Le fait que la remise peut être différée pour des raisons indépendantes de la volonté de l'Etat intervenant est traité au paragraphe 4.

72. Le paragraphe 2 porte sur les documents qui doivent être produits au sujet des personnes arrêtées. La copie certifiée conforme peut être envoyée par télécopie (voir les dispositions de l'article 19). La mention faite par le paragraphe d'une « copie certifiée conforme » signifie seulement que l'administration centrale certifie que la copie est une copie authentique de l'original et qu'elle certifie que l'autorité qui a signé le mandat d'arrêt est une autorité judiciaire au regard de la loi de l'Etat du pavillon. Le comité a estimé que le mandat d'arrêt devrait normalement contenir des informations détaillées sur les charges retenues contre les personnes arrêtées et le droit des prévenus de prendre connaissance de ces charges sera en tout état de cause garanti par la législation de l'Etat du pavillon qui a exercé sa compétence préférentielle.

73. Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, l'obligation principale de remise découle du paragraphe 1 de l'article. Toutefois, une personne arrêtée peut vouloir saisir les tribunaux de l'Etat intervenant pour diverses raisons. L'accord n'empêche pas une telle intervention judiciaire. La signification du paragraphe 3 est de souligner qu'une fois que l'Etat du pavillon a notifié à l'Etat intervenant qu'il exerce sa compétence préférentielle, cet Etat est dans l'obligation d'accélérer la remise de personnes, de navires, etc. Le comité a reconnu qu'il

pourrait y avoir des circonstances dans lesquelles la possibilité de remise pourrait être entravée par des circonstances indépendantes de la volonté des autorités compétentes, par exemple lorsqu'une personne a recours aux tribunaux de l'Etat intervenant afin de contester la légalité de sa détention. En examinant ce principe, qui découle de l'article 5 de la Convention européenne des Droits de l'Homme, le comité a reconnu que les procédures de la remise des personnes seront conformes avec les procédures nationales de l'Etat intervenant (voir paragraphe 4 de l'article). Les tribunaux de l'Etat intervenant devraient dans certains cas pouvoir tenir compte du fait que les tribunaux de l'Etat du pavillon peuvent être en mesure de connaître l'affaire sous tous ses aspects.

74. Le paragraphe 4 a été rédigé pour rappeler l'article 5 de la Convention européenne des Droits de l'Homme. Toute personne détenue a toujours le droit d'avoir la légalité de sa détention déterminée par les tribunaux de l'Etat intervenant ou, lorsqu'une compétence préférentielle a été exercée, par les tribunaux de l'Etat du pavillon. Aucune disposition de l'accord ne prive une personne arrêtée de ce droit. Le fait que l'Etat intervenant, lorsqu'une compétence préférentielle a été exercée, est tenu de l'obligation, qui s'impose aux Etats concernés, de remettre la personne conformément au paragraphe 1 et doit s'efforcer d'accélérer cette remise conformément au paragraphe 3 est une autre question. En tout état de cause, toutes les procédures nécessaires pour la remise de personnes, de navires, de cargaisons ou d'éléments de preuve, y compris le contrôle judiciaire, peuvent être établies par le droit interne de l'Etat intervenant et l'accord n'est pas censé porter atteinte à ce droit de l'Etat intervenant. Les dispositions nationales ne pourront toutefois pas déroger au système défini à l'article et l'Etat est tenu de mettre en oeuvre la remise des personnes, conséquence de l'exercice de compétence préférentielle par l'Etat du pavillon.

75. Le comité a reconnu, d'une part, qu'il serait difficile de prévoir tous les types de situations qui pourraient survenir dans le cadre de l'application pratique de l'accord, et, d'autre part, qu'il ne serait guère commode de rédiger des dispositions concernant tous les types de situations qui pourraient se produire. Il a donc été décidé de faire figurer au paragraphe 5 une sorte de soupape de sécurité exceptionnelle pour tenir compte du cas où certaines phases de la procédure se dérouleraient mal. Ce paragraphe ne serait pas appliqué sauf dans des circonstances exceptionnelles, par exemple à l'égard des propres nationaux d'un Etat ou pour protéger les intérêts des propriétaires ou exploitants du navire.

Article 16 – Peine capitale

76. Cet article est fondé sur l'article 11 de la Convention européenne d'extradition (STE n° 24). Bien qu'il puisse être interprété comme une intrusion dans le principe de la compétence préférentielle de l'Etat du pavillon, le comité a estimé que cette intrusion est justifiée du fait qu'un nombre croissant de pays prévoient aujourd'hui la peine de mort pour les infractions liées au trafic de stupéfiants et que cela pourrait constituer un obstacle qui affecterait la volonté des Parties à coopérer avec ces pays, étant donné qu'il ne peut être exclu que l'accord soit ouvert à un cercle plus large de pays que des seuls pays européens (voir article 28).

Section 5 – Règles de procédure et autres dispositions générales

Article 17 – Autorités compétentes

77. L'article 17 confère aux Parties le droit de désigner, s'il y a lieu, deux autorités compétentes. L'autorité désignée en vertu du paragraphe 1 exercera une responsabilité opérationnelle, à savoir recevoir des demandes et y répondre en vertu des articles 6 et 7 à toute heure du jour et de la nuit. L'autorité désignée conformément au paragraphe 2 est une autorité centrale responsable de toute autre communication ou notification en vertu de l'accord, par exemple des notifications en vertu de l'article 14 sur l'exercice de la compétence préférentielle, et des communications adressées en vertu de l'article 2, paragraphes 1 et 5. Les pouvoirs des autorités ainsi désignées sont fixés par le droit interne. Aucune disposition

de l'accord n'empêche un Etat de désigner la même autorité pour s'acquitter des diverses tâches prévues aux paragraphes 1 et 2.

L'expression « toute autre information facilitant la communication » mentionnée au paragraphe 3 pourrait désigner par exemple un numéro de fax.

Article 18 – Communication entre autorités désignées

78. L'article décrit les voies de communication. L'utilisation des voies diplomatiques aux fins de l'application de l'accord n'est pas nécessaire.

79. Au sein du comité il y a eu un consensus selon lequel le moyen le plus efficace des demandes d'envoi ou de réponse en vertu des articles 4 à 7 est la communication directe entre les autorités désignées en vertu de l'article 17, et que les Parties devraient, à cet effet, établir de tels aménagements partout où cela est praticable. Bien que l'emploi des réseaux de communications d'Interpol est mentionné dans un certain nombre d'autres instruments du Conseil de l'Europe et dans la Convention de Vienne, le comité a estimé que, si pour toute raison il était impraticable pour les autorités désignées de communiquer directement entre elles, il serait raisonnable pour elles de s'entendre à faire usage des réseaux de communications d'Interpol et du Conseil de coopération douanière. Toutefois, le comité a jugé que les Parties ne devraient pas en faire usage sur une base permanente.

Article 19 – Forme des demandes et langues

80. Selon le paragraphe 1, toutes les communications concernant la plupart des dispositions opérationnelles de l'accord, et en particulier les demandes d'autorisation, doivent être faites par écrit, mais des moyens modernes de télécommunication peuvent être utilisés. Ce paragraphe permet donc une évolution si les techniques changent. Il faudrait donc donner une interprétation large du terme " télécommunications ".

81. Il ressort clairement du libellé du paragraphe 1 que les demandes présentées oralement ou les réponses fournies oralement à de telles demandes ne sont pas admises. Etant donné, d'une part, qu'en principe il doit être répondu à une demande dans un délai de quatre heures et, d'autre part, qu'une réponse peut contenir des conditions, il est dans l'intérêt des deux Parties de laisser une trace écrite de la teneur des communications faites en vertu de la section 2, ce qui n'empêcherait évidemment pas que des contacts soient établis oralement avant que la demande ne soit présentée. Au contraire, on doit supposer que des communications seront souvent établies oralement entre les autorités désignées en vertu de l'article 17, paragraphe 1, avant qu'une demande ne soit formulée officiellement. En cas d'urgence, les Etats préfèrent souvent établir le premier contact par téléphone.

Il résulte du libellé de ce paragraphe que d'autres communications que celles visées aux articles 4 à 16 peuvent être faites oralement, à moins qu'il ressorte du contexte que la communication doit être faite par écrit. Les communications se référant à l'article 2, paragraphes 1 et 5, par exemple, peuvent être faites oralement.

82. Le paragraphe 3 est semblable à ceux établis dans plusieurs conventions modernes rédigées sous les auspices du Conseil de l'Europe, par exemple l'article 25 de la Convention relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime. Le résumé de preuve dont il est fait mention à l'article 13, paragraphe 1, serait inclus dans les communications mentionnées au présent paragraphe. Etant donné qu'un tel résumé de preuve n'a pas besoin d'être particulièrement long, le comité a jugé qu'il ne devrait pas susciter de problème, en particulier car les Etats sont censés traiter de ces questions d'une façon pratique afin de favoriser l'esprit coopératif dans lequel l'accord a été rédigé. Le fait de recevoir un résumé de preuve réduirait généralement le temps pris par l'Etat du pavillon pour apprécier les éléments de preuve et pour prendre une décision quant à l'exercice de sa compétence préférentielle.

83. Les Etats devraient tenir compte des aspects touchant à la sécurité de l'utilisation des réseaux publics, par exemple en protégeant leurs communications par un système de chiffrement.

Article 20 – Authentification et légalisation

84. Le comité a décidé d'inclure une disposition excluant à la fois l'authentification et la légalisation de l'accord étant donné que tous les Etats membres du Conseil de l'Europe n'ont pas ratifié la Convention européenne relative à la suppression de la légalisation des actes établis par des agents diplomatiques ou consulaires (STE n° 63).

Article 21 – Contenu de la demande

85. L'article 21 énonce les règles importantes régissant la teneur de la demande d'autorisation. Il est évident que, si ces règles ne sont pas strictement observées, la coopération internationale sera gravement compromise.

L'article 21.c stipule que les détails des infractions présumées ainsi que les motifs des soupçons doivent être spécifiés, ce qui signifie qu'il ne serait pas suffisant d'énoncer simplement la qualification juridique d'une infraction, mais que des précisions sur celle-ci doivent être indiquées.

L'article 21.d vise une condition que l'on pourrait dénommer la « double force exécutoire *in concreto* ». L'Etat intervenant devrait pouvoir donner l'assurance à l'Etat du pavillon que des mesures auraient été prises dans des conditions analogues, d'une part, par principe, en recourant par exemple à des pouvoirs discrétionnaires, et, d'autre part, qu'il aurait été licite de prendre de telles mesures si l'infraction avait concerné l'un de ses propres navires. L'intention n'est pas cependant de créer une obligation de traitement exactement équivalente entre les navires nationaux et les navires étrangers. Un Etat intervenant peut évidemment adopter une politique plus étendue à l'encontre de ses propres navires.

Article 22 – Information aux propriétaires et capitaines de navires

86. Ce paragraphe traite de l'obligation de donner des informations aux propriétaires et capitaines de navires au sujet de la teneur de l'accord. Ces informations peuvent être communiquées par l'intermédiaire d'organisations aux propriétaires et capitaines de navires ou par la presse et d'autres médias, ou selon d'autres modalités qui sembleraient utiles pour atteindre le but de cette disposition.

Article 23 – Utilisation restreinte

87. L'article 23 énonce la règle de la spécialité qui figure dans plusieurs autres conventions européennes. Le comité n'a toutefois pas voulu rendre cette règle obligatoire dans tous les cas auxquels l'accord s'applique. Il a donc prévu la possibilité pour l'Etat du pavillon de subordonner son autorisation à l'application de la règle de la spécialité. Certaines Parties utiliseront toujours cette possibilité. Si les enquêtes ou les procédures portent sur des infractions pertinentes, il serait possible d'utiliser les informations sans le consentement préalable de l'Etat du pavillon. Cette exception à la règle générale de spécialité doit être envisagée dans le cadre plus large de la nécessité de lutter contre les infractions en matière de stupéfiants, telle qu'elle est exprimée dans la Convention de Vienne.

L'article impose des conditions concernant l'utilisation et la transmission de telles informations. L'emploi du terme « utilisation » indique que c'est l'autorité qui a recueilli les informations qui est concernée, alors que la « transmission » vise toute autre autorité, y compris la transmission de ces informations à l'étranger.

L'utilisation restreinte est limitée aux enquêtes ou aux procédures. L'utilisation d'informations à des fins d'enquêtes dites proactives ou de renseignement ne serait donc pas visée par cet article.

L'article doit être lu dans le contexte de l'article 13, paragraphe 3.

Article 24 – Confidentialité

88. L'article 24 concerne la confidentialité tant dans l'Etat intervenant que dans l'Etat du pavillon.

Section 6 – Frais et dommages et intérêts

Article 25 – Frais

89. Les frais d'une intervention en haute mer seront souvent considérables. Toutefois, le comité a estimé que les frais devraient être en principe à la charge de l'Etat intervenant à moins que les Parties concernées n'en conviennent autrement.

Ce principe général serait aussi applicable au cas où l'Etat intervenant fournirait une assistance à une autre Partie conformément aux articles 4 et 5. Toutefois, dans de tels cas, l'intervention est faite à la demande de l'Etat du pavillon ou à la demande d'un autre Etat et l'Etat intervenant est tenu d'intervenir « dans les limites des moyens dont il dispose », expression qui recouvre également des ressources économiques et d'autres moyens analogues. Le comité n'a pas pu exclure la possibilité que dans certaines situations les coûts devraient être supportés par l'Etat du pavillon ou par l'autre Etat demandant assistance lorsque l'intervention est faite à la suite d'une demande présentée en vertu des articles 4 ou 5 et il a donc indiqué que ces coûts devraient être " normalement " à la charge de l'Etat intervenant, qui dans de tels cas fournit une assistance à l'Etat du pavillon ou à l'autre Etat. Le comité a estimé qu'en tout état de cause c'est l'avis de l'Etat intervenant concernant la question de savoir s'il dispose des moyens nécessaires pour intervenir qui doit prévaloir.

En particulier lorsque les frais sont importants ou extraordinaires, on peut supposer que l'Etat du pavillon ou l'Etat demandant assistance serait invité à prendre à sa charge une partie des frais de l'intervention lorsqu'il demande une assistance en vertu de l'article 4 ou 5. En pareil cas, il serait alors nécessaire que les Parties concernées s'efforcent de parvenir à un accord sur la répartition des frais. A défaut d'un tel accord, l'intervention n'aurait probablement pas lieu.

Le paragraphe 2 prévoit que, lorsqu'il a exercé sa compétence préférentielle, l'Etat du pavillon doit prendre à sa charge les frais de retour du navire, les frais de transport des personnes soupçonnées et des éléments de preuve. Ce paragraphe concerne uniquement les relations entre les Parties à l'accord et n'empêche nullement une Partie à demander réparation à tout condamné.

Article 26 – Dommages et intérêts

90. Le comité a longuement discuté des dispositions importantes concernant les dommages et intérêts. Il a décidé de ne pas limiter les dispositions concernant les dommages et intérêts aux relations entre Etats, mais a cherché à aller au-delà de ce qui avait été possible de faire dans d'autres instruments du Conseil de l'Europe. Il a examiné le point de savoir s'il serait souhaitable de rédiger des dispositions qui indiqueraient expressément que l'Etat intervenant est l'Etat où toute action en justice doit être engagée et que le droit de l'Etat intervenant est le droit qui doit régir la question des dommages et intérêts, mais a répondu par la négative à cette question. Les dispositions concernant les dommages et intérêts devraient laisser intactes de tels sujets de discussion.

91. L'article 8, paragraphe 1, de l'accord et l'article 17, paragraphe 6, de la Convention de Vienne permettent de subordonner une autorisation d'intervenir à des conditions concernant la responsabilité. L'article considéré ne porte pas atteinte à ce droit fondamental, bien que le comité ait estimé que la plupart des Etats n'auront pas à imposer de telles conditions dans ce contexte. Il a reconnu toutefois que certains Etats devraient toujours, en raison de leur système juridique interne, imposer des conditions à l'Etat intervenant au sujet de la responsabilité, au regard des particularités de leur ordre juridique.

92. Le paragraphe 1 de l'article porte uniquement sur les dommages et intérêts à la suite des actions engagées en application des articles 9 et 10, alors que le paragraphe 2 concerne toute action qui n'est pas justifiée au regard des dispositions de l'ensemble de l'accord. Le paragraphe 1 ne concerne que les pertes subies par des personnes physiques ou morales alors que le paragraphe 2 vise aussi les cas où des Etats en tant que tels ont subi un préjudice. Le paragraphe 1 a été rédigé en particulier en vue de couvrir les pertes maritimes, bien qu'il s'étende à tout dommage ou préjudice à la suite d'une négligence ou de toute autre faute imputable à l'Etat intervenant, lorsque le dommage a été subi dans la procédure des mesures prises en vertu des articles 9 et 10.

Les règles normales de droit international privé s'appliquent à la question du choix du droit substantiel applicable au litige. Le comité a jugé que dans certains cas, si l'Etat intervenant devait être attaqué en justice devant les tribunaux de l'Etat du pavillon, l'Etat intervenant aurait le droit d'invoquer l'immunité étatique étant donné que les mesures prises pourraient être considérées comme actes *jure imperii*.

93. Au paragraphe 1, la responsabilité est fondée sur la négligence ou autre faute commise dans le cours d'une action engagée en vertu des articles 9 et 10. L'interprétation de la « faute », par exemple, serait décidée conformément au droit applicable, mais les tribunaux devraient naturellement toujours tenir compte des dispositions de l'article 11, paragraphe 1, de l'accord. La « faute » viserait aussi un certain nombre d'autres situations imputables à l'Etat intervenant.

94. Le comité a examiné, en particulier dans le contexte des dispositions concernant l'indemnisation des dommages visés dans la Convention de Genève (article 22, paragraphe 3) et la Convention de Montego Bay (article 110, paragraphe 3), la question de savoir si l'Etat intervenant serait appelé à verser une indemnisation lorsqu'il avait des motifs raisonnables de soupçonner que le navire se livrait à un trafic illicite, même si des stupéfiants n'ont pas été découverts. Une telle situation pourrait se produire lorsque les criminels ont eu le temps de décharger leur cargaison illicite. Le comité a considéré que dans une telle situation il ne serait pas justifié de payer une indemnisation, étant donné qu'il a été établi que le navire abordé, l'exploitant ou l'équipage ont commis des actes ayant justifié les soupçons. La seconde partie du paragraphe 2 a ainsi été ajoutée, à la lumière des dispositions pertinentes de la Convention de Genève et de la Convention de Montego Bay, pour garantir que l'indemnisation ne soit pas payée dans de tels cas. De plus, considérant que la disposition a été établie dans les conventions pertinentes exprimant la situation en vigueur du droit international de la mer sur certaines questions relatives à la responsabilité, le comité a trouvé opportun d'ajouter cette disposition, à condition qu'elle puisse être interprétée à la lumière des dispositions de ces deux conventions et des buts et obligations spécifiques du présent accord.

95. Le paragraphe 2 fait référence à une action menée « d'une manière » qui n'est pas justifiée au regard de l'accord. Cette expression recouvre les motifs raisonnables spécifiés à l'article 6 ainsi que toute forme d'action engagée selon l'accord.

Le paragraphe 2 sera applicable, par exemple, lorsque l'Etat intervenant a agi par négligence ou de mauvaise foi, lorsqu'il a abusé de ses pouvoirs ou en cas de retard injustifié (voir article 12, paragraphe 1.c). Il peut aussi devenir applicable lorsqu'un Etat, qui a agi en estimant qu'il avait des motifs raisonnables de le faire, conformément à l'article 6, constate ultérieurement que ces motifs étaient infondés, étant entendu que le navire abordé, l'exploitant ou l'équipage n'aient commis aucun acte justifiant les soupçons. La responsabilité

de l'Etat peut aussi être engagée, à la lumière du droit national pertinent applicable au litige lorsque, à une phase ultérieure, une personne accusée n'est pas reconnue coupable d'une infraction.

Le paragraphe 2 s'appliquerait aussi aux conditions qui peuvent être imposées en vertu de l'article 8, paragraphe 1.

En se référant à « une *telle* perte, un *tel* dommage ou un *tel* préjudice », la deuxième phrase du paragraphe 2 indique clairement que la responsabilité s'applique au même type de réparation que celle visée par la première phrase. Il ne s'ensuit pas qu'il soit nécessaire que toutes les conditions ouvrant à réparation prévues dans la première phrase soient aussi réunies pour que cette disposition s'applique d'autre part, la responsabilité de la réparation financière n'existe pas lorsque les soupçons se révèlent dénués de fondement en cas de simple entrave à la liberté de la navigation, qu'il y ait eu ou non effectivement perte.

96. Une enquête sur les motifs raisonnables de soupçonner un trafic illicite ne saurait compromettre les sources de renseignements confidentiels dont peuvent disposer les autorités chargées de faire appliquer la loi. Ces renseignements devraient toujours être tenus secrets (voir article 24).

97. Le comité a jugé utile d'élaborer une disposition spéciale pour les cas concernant l'assistance fournie en vertu de l'article 4. D'un autre côté, le comité n'a pas jugé nécessaire de rédiger des règles particulières sur les dommages concernant des navires apatrides. Les règles du droit international privé ou public s'appliqueraient.

Chapitre III – Dispositions finales

98. A quelques exceptions près, les dispositions figurant dans ce chapitre reposent sur le « modèle de clauses finales des conventions et accords conclus au sein du Conseil de l'Europe » qui a été approuvé par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe à la 315^e réunion de leurs Délégués en février 1980. La plupart de ces articles n'appellent pas d'observations spéciales, mais les points suivants exigent certaines explications.

A propos de l'article 27, il est évident qu'il faut toujours considérer que l'accord met en oeuvre et complète, à l'échelon régional, l'article 17 de la Convention de Vienne, conformément au paragraphe 9 de cet article. Seuls les Etats membres du Conseil de l'Europe ayant ratifié la Convention de Vienne et les Etats invités à adhérer à l'accord en vertu de l'article 28 peuvent donc adhérer au présent accord.

99. L'article 30 est destiné à assurer la coexistence de l'accord avec d'autres traités portant sur des questions qui sont déjà visées dans l'accord. En particulier, il est évident que l'interprétation et l'application de la Convention de Vienne demeurent intactes. Les « questions particulières » dont il est fait mention au paragraphe 1 concernent par exemple l'entraide en matière pénale ou l'extradition. Comme le prévoit l'article 2, paragraphe 1, l'accord doit être interprété en conformité avec le droit international de la mer. Les mesures prises conformément à l'accord ne doivent pas, conformément au droit international de la mer, empiéter sur les droits, les obligations et l'exercice de la compétence des Etats côtiers, ni porter atteinte à ces droits, à ces obligations ou à cette compétence (voir article 2, paragraphes 1 et 3).

100. Le paragraphe 2 prévoit la possibilité de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux aux fins de compléter ou de renforcer les dispositions de l'accord ou de la Convention de Vienne. Le comité a reconnu que la modification des dispositions des articles 6 et 7 sur une base bilatérale pour autoriser d'autres mécanismes juridiques à un niveau bilatéral pouvait être possible, étant entendu que de tels accords pourraient être interprétés comme complétant ou renforçant l'accord de la Convention de Vienne. De tels accords contiendraient, par exemple, des dispositions reconnaissant que l'autorisation préalable d'arrêter et de monter à bord du navire ne serait pas nécessaire, ou bien qu'une

autorisation expresse est nécessaire à chaque cas mais que le défaut de réponse à une demande en temps voulu pourrait être considéré comme un consentement tacite à l'action. Ces accords bilatéraux pourraient également traiter de cas d'extrême urgence et prévoir de répondre à une demande d'intervention dans un laps de temps plus court que le délai normal de quatre heures. Le comité est convenu que de tels accords ne seraient pas considérés comme contraires au présent accord ou à la Convention de Vienne.

Le paragraphe 3 vise certains accords bilatéraux qui ont déjà été conclus, par exemple l'accord entre l'Italie et l'Espagne du 23 mars 1990.

101. Le comité a jugé nécessaire de mettre en place un mécanisme, à l'article 32, pour surveiller la mise en oeuvre pratique de l'accord, car sa bonne application appellerait la tenue de réunions à différents échelons techniques ou politiques. Cet objectif serait difficile à atteindre dans le cadre du comité du Conseil de l'Europe qui surveille actuellement la mise en oeuvre des conventions du Conseil de l'Europe en matière de droit pénal. L'une des tâches les plus urgentes du comité de surveillance serait de s'assurer que les communications entre les Parties fonctionnent d'une manière harmonieuse et sûre.

Le comité de surveillance pourra définir ses propres règles de procédure. Il est le représentant des Parties à l'accord. En tant que tel il pourra inviter à ses réunions comme observateurs d'autres Etats, et en particulier les Etats membres du Conseil de l'Europe, le Groupe Pompidou, des organisations internationales telles que le Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues, l'Organisation maritime internationale, Interpol et le Conseil de coopération douanière. Il peut aussi décider d'envoyer toute information reçue des Parties ou une copie de tout rapport élaboré par le Secrétaire Général ou des extraits de celui-ci aux Etats, organisations ou institutions qu'il juge appropriés.

102. La procédure d'amendement prévue à l'article 33 est censée concerner des modifications de forme d'importance secondaire. Il a été noté, que conformément au paragraphe 5, tout amendement adopté n'entrera en vigueur qu'après que toutes les Parties auront informé le Secrétaire Général qu'elles l'ont accepté.

103. En vertu de l'article 34, le CDPC devrait toujours être tenu informé de l'interprétation et de l'application de l'accord. Ces informations pourraient lui être communiquées par le comité de surveillance.

L'article 34 prévoit aussi un mécanisme de règlement des différends entre les Parties concernant l'interprétation et l'application de l'accord. Les paragraphes 1 et 2 figurent aussi dans la convention sur le blanchiment (STE n° 141), avec quelques amendements inspirés de la Convention de Vienne. Le comité a toutefois estimé important de prévoir un système de règlement des différends au cas où les Parties ne pourraient convenir d'un mode de règlement. Pour cette raison, les paragraphes 3 à 6 ainsi que l'annexe ont été ajoutés à l'article.

ANNEXE

Article 17 – Trafic illicite par mer

1. Les Parties coopèrent dans toute la mesure du possible en vue de mettre fin au trafic illicite par mer, en conformité avec le droit international de la mer.

2. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon ou n'arborant aucun pavillon ou ne portant aucune immatriculation se livre au trafic illicite peut demander aux autres Parties de l'aider à mettre fin à cette utilisation. Les Parties ainsi requises fournissent cette assistance dans la limite des moyens dont elles disposent.

3. Une Partie qui a des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire exerçant la liberté de navigation conformément au droit international et battant le pavillon ou portant une immatriculation d'une autre Partie se livre au trafic illicite peut le notifier à l'Etat du pavillon, demander confirmation de l'immatriculation et, si celle-ci est confirmée, demander l'autorisation à cet Etat de prendre les mesures appropriées à l'égard de ce navire.

4. Conformément aux dispositions du paragraphe 3 ou aux traités en vigueur entre elles ou à tous autres accords ou arrangements conclus par ailleurs entre ces Parties, l'Etat du pavillon peut notamment autoriser l'Etat requérant à :

a. arraisonner le navire

b. visiter le navire

c. si des preuves de participation à un trafic illicite sont découvertes, prendre les mesures appropriées à l'égard du navire, des personnes qui se trouvent à bord et de la cargaison.

5. Lorsqu'une mesure est prise en application du présent article, les Parties intéressées tiennent dûment compte de la nécessité de ne pas porter atteinte à la sécurité de la vie en mer et à celle du navire et de sa cargaison, et de ne pas porter préjudice aux intérêts commerciaux et juridiques de l'Etat du pavillon ou de tout autre Etat intéressé.

6. L'Etat du pavillon peut, dans la mesure compatible avec ses obligations au titre du paragraphe 1 du présent article, subordonner son autorisation à des conditions arrêtées d'un commun accord entre lui et l'Etat requérant, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

7. Aux fins des paragraphes 3 et 4 du présent article, chaque Partie répond sans retard à toute demande que lui adresse une autre Partie en vue de déterminer si un navire qui bat son pavillon y est autorisé et aux demandes d'autorisation présentées en application du paragraphe 3. Au moment où il devient Partie à la présente convention, chaque Etat désigne l'autorité ou, le cas échéant, les autorités habilitées à recevoir de telles demandes et à y répondre. Dans le mois qui suit cette désignation, le Secrétaire général notifie à toutes les autres Parties l'autorité désignée par chacune d'elles.

8. Une Partie qui a pris une des mesures prévues au présent article informe sans retard l'Etat du pavillon concerné des résultats de cette mesure.

9. Les Parties envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions du présent article ou d'en renforcer l'efficacité.

10. Les mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont exécutées que par des navires de guerre ou des aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités portant visiblement une marque extérieure et identifiables comme étant au service de l'Etat.

11. Toute mesure prise conformément au présent article tient dûment compte, conformément au droit international de la mer, de la nécessité de ne pas empiéter sur les droits et obligations et l'exercice de la compétence des Etats côtiers, ni de porter atteinte à ces droits, obligations ou compétence.