

## AVERTISSEMENT

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

En outre, la publication dans le *Bulletin* d'informations concernant des événements relatifs au droit de la mer qui résultent de mesures et décisions adoptées par les États n'implique, de la part de l'Organisation des Nations Unies, aucune reconnaissance de la validité des mesures et décisions en question.

LES INFORMATIONS PUBLIÉES DANS LE PRÉSENT *BULLETIN* PEUVENT ÊTRE REPRODUITES EN TOUT OU EN PARTIE, MAIS AVEC INDICATION DE SOURCE.

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
I. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER .....	1
Information concernant l'état de la Convention, de l'Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention et de l'Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà de zones économiques exclusives (stocks chevauchants) et des stocks de poissons grands migrateurs .....	1
1. Tableau récapitulatif au 30 novembre 2008 l'état de la Convention et des accords y relatifs.....	1
2. Listes chronologiques, arrêtées au 30 novembre 2008, des ratifications, adhésions et déclarations de succession concernant la Convention et les accords connexes ..	11
a) La Convention.....	11
b) Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention .....	13
c) Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grand migrateurs .....	15
II. INFORMATIONS JURIDIQUES CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER .....	17
A. TEXTES LÉGISLATIFS NATIONAUX.....	17
1. Danemark .....	17
a) Décret portant application de la loi sur la délimitation de la mer territoriale concernant les îles Féroé, décret n° 240 du 30 avril 2002.....	17
b) Décret portant modification du décret relatif au territoire de pêche des îles Féroé, décret n° 241 du 30 avril 2002 .....	18
c) Décret relatif à la délimitation de la mer territoriale des îles Féroé, décret n° 306 du 16 mai 2002.....	18
B. TRAITÉS BILATÉRAUX.....	20
Traité entre la République de Singapour et la République d'Indonésie relatif à la délimitation des mers territoriales des deux pays dans le détroit de Singapour, 25 mai 1973 .....	20
C. TRAITÉS MULTILATÉRAUX.....	22
Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM, 4 juillet 2008.....	22
D. COMMUNICATION DES ÉTATS.....	36
Note datée du 10 septembre 2008, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement espagnol, concernant la déclaration formulée par le Maroc lors de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer .....	36

III. AUTRES INFORMATIONS .....	37
1. Résolution 63/2 - Document final de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit .....	37
2. Résolution 1816 (2008) adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902 <sup>e</sup> séance, le 2 juin 2008 .....	45
3. Résolution 1838 (2008) adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987 <sup>e</sup> séance, le 7 octobre 2008 .....	48
4. Mémoire d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre, juillet 2008 .....	50

## I. CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

INFORMATION CONCERNANT L'ÉTAT DE LA CONVENTION, DE L'ACCORD RELATIF À L'APPLICATION DE LA PARTIE XI DE LA CONVENTION ET DE L'ACCORD AUX FINS DE L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVES À LA CONSERVATION ET À LA GESTION DES STOCKS DE POISSONS DONT LES DÉPLACEMENTS S'EFFECTUENT TANT À L'INTÉRIEUR QU'AU-DELÀ DE ZONES ÉCONOMIQUES EXCLUSIVES (STOCKS CHEVAUCHANTS) ET DES STOCKS DE POISSONS GRANDS MIGRATEURS

### 1. Tableau récapitulatif au 30 novembre 2008 l'état de la Convention et des accords y relatifs

Ce tableau récapitulatif, préparé par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires juridiques, présente, pour référence, un résumé non-officiel des données relatives à la participation à la Convention et aux deux Accords y relatifs. Les données officielles sur l'état de ces traités apparaissent dans la publication « Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général » (<http://untreaty.un.org>). Le symbole (□) indique (i) qu'une déclaration a été faite par l'État lors de la ratification ou adhésion, ou à n'importe quel moment par la suite; ou (ii) qu'une déclaration a été confirmée lors de la succession. Un double symbole (□□) indique que deux déclarations ont été faites par l'État. L'abréviation (cf) indique une confirmation formelle; (a) une adhésion; (s) une succession; (sd) une signature définitive; (p) un consentement à être lié; (ps) une procédure simplifiée. Les noms des États qui ne sont pas membres des Nations Unies apparaissent en italique; les rangées grises indiquent les États sans littoral.

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
<b>TOTAUX</b>	157 (□34)	155	□68	79	131	59 (□5)	69	31
Afghanistan	18/03/83							
Afrique du Sud	05/12/84	23/12/97	□	03/10/94	23/12/97		14/08/03(a)	
Albanie		23/06/03(a)			23/06/03(p)			
Algérie	10/12/82□	11/06/96	□	29/07/94	11/06/96(p)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Allemagne		14/10/94(a)	☐	29/07/94	14/10/94	28/08/96	19/12/03	☐
Andorre								
Angola	10/12/82☐	05/12/90						
Antigua-et-Barbuda	07/02/83	02/02/89						
Arabie saoudite	07/12/84	24/04/96	☐		24/04/96(p)			
Argentine	05/10/84☐	01/12/95	☐	29/07/94	01/12/95	04/12/95		
Arménie		09/12/02(a)			09/12/02(a)			
Australie	10/12/82	05/10/94	☐	29/07/94	05/10/94	04/12/95	23/12/99	
Autriche	10/12/82	14/07/95	☐	29/07/94	14/07/95	27/06/96	19/12/03	☐
Azerbaïdjan								
Bahamas	10/12/82	29/07/83		29/07/94	28/07/95(sp)		16/01/97(a)	
Bahreïn	10/12/82	30/05/85						
Bangladesh	10/12/82	27/07/01	☐		27/07/01(a)	04/12/95		
Barbade	10/12/82	12/10/93		15/11/94	28/07/95(sp)		22/09/00(a)	
Bélarus	10/12/82☐	30/08/06	☐		30/08/06(a)			
Belgique	05/12/84☐	13/11/98	☐	29/07/94	13/11/98(p)	03/10/96	19/12/03	☐
Belize	10/12/82	13/08/83			21/10/94(ds)	04/12/95	14/07/05	
Bénin	30/08/83	16/10/97			16/10/97(p)			
Bhoutan	10/12/82							
Bolivie	27/11/84☐	28/04/95			28/04/95(p)			
Bosnie-Herzégovine		12/01/94(s)						
Botswana	05/12/84	02/05/90			31/01/05(a)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Bésil	10/12/82 ☐	22/12/88	☐	29/07/94	25/10/07	04/12/95	08/03/00	
Brunéi Darussalam	05/12/84	05/11/96			05/11/96(p)			
Bulgarie	10/12/82	15/05/96			15/05/96(a)		13/12/06(a)	☐
Burkina Faso	10/12/82	25/01/05		30/11/94	25/01/05(p)	15/10/96		
Burundi	10/12/82							
Cambodge	01/07/83							
Cameroun	10/12/82	19/11/85		24/05/95	28/08/02			
Canada	10/12/82	07/11/03	☐	29/07/94	07/11/03	04/12/95	03/08/99	☐
Cap-Vert	10/12/82 ☐	10/08/87	☐	29/07/94				
Chili	10/12/82 ☐	25/08/97	☐		25/08/97(a)			
Chine	10/12/82	07/06/96	☐☐	29/07/94	07/06/96(p)	06/11/96 ☐		
Chypre	10/12/82	12/12/88		01/11/94	27/07/95		25/09/02(a)	
Colombie	10/12/82							
Communauté européenne	07/12/84 ☐	01/04/98(fc)	☐	29/07/94	01/04/98(fc)	27/06/96 ☐	19/12/03	☐
Comores	06/12/84	21/06/94						
Congo	10/12/82							
Costa Rica	10/12/82 ☐	21/09/92			20/09/01(a)		18/06/01(a)	
Côte d'Ivoire	10/12/82	26/03/84		25/11/94	28/07/95(sp)	24/01/96		
Croatie		05/04/95(S)	☐☐		05/04/95(p)			
Cuba	10/12/82 ☐	15/08/84	☐		17/10/02(a)			
Danemark	10/12/82	16/11/04	☐	29/07/94	16/11/04	27/06/96	19/12/03	☐
Djibouti	10/12/82	08/10/91						

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Dominique	28/03/83	24/10/91						
Égypte	10/12/82	26/08/83	☐	22/03/95		05/12/95		
El Salvador	05/12/84							
Émirats arabes unis	10/12/82							
Équateur								
Érythrée								
Espagne	04/12/84☐	15/01/97	☐☐	29/07/94	15/01/97	03/12/96	19/12/03	☐
Estonie		26/08/05(a)	☐		26/08/05(a)		07/08/06(a)	☐
États-Unis d'Amérique				29/07/94		04/12/95	21/08/96	☐
Éthiopie	10/12/82							
Ex-République yougoslave de Macédoine		19/08/94 (s)			19/08/94(p)			
Fédération de Russie	10/12/82☐	12/03/97	☐		12/03/97(a)	04/12/95	04/08/97	☐
Fidji	10/12/82	10/12/82		29/07/94	28/07/95	04/12/95	12/12/96	
Finlande	10/12/82☐	21/06/96	☐	29/07/94	21/06/96	27/06/96	19/12/03	☐
France	10/12/82☐	11/04/96	☐	29/07/94	11/04/96	04/12/96☐	19/12/03	☐
Gabon	10/12/82	11/03/98		04/04/95	11/03/98(p)	07/10/96		
Gambie	10/12/82	22/05/84						
Géorgie		21/03/96(a)			21/03/96(p)			
Ghana	10/12/82	07/06/83						
Grèce	10/12/82☐	21/07/95	☐	29/07/94	21/07/95	27/06/96	19/12/03	☐
Grenade	10/12/82	25/04/91		14/11/94	28/07/95(sp)			
Guatemala	08/07/83	11/02/97	☐		11/02/97(p)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Guinée	04/10/84	06/09/85		26/08/94	28/07/95(sp)		16/09/05(a)	
Guinée-Bissau	10/12/82	25/08/86				04/12/95		
Guinée équatoriale	30/01/84	21/07/97			21/07/97(p)			
Guyana	10/12/82	16/11/93						
Haïti	10/12/82	31/07/96			31/07/96(p)			
Honduras	10/12/82	05/10/93			28/07/03(a)			
Hongrie	10/12/82	05/02/02			05/02/02(a)			
Îles Cook	10/12/82	15/02/95			15/02/95(a)		01/04/99(a)	
Îles Marshall		09/08/91(a)				04/12/95	19/03/03	
Îles Salomon	10/12/82	23/06/97			23/06/97(p)		13/02/97(a)	
Inde	10/12/82	29/06/95			29/06/95		19/08/03(a)	
Indonésie	10/12/82	03/02/86			02/06/00			
Iran (République islamique d')	10/12/82						17/04/98(a)	
Iraq	10/12/82	30/07/85						
Irlande	10/12/82	21/06/96			21/06/96		19/12/03	
Islande	10/12/82	21/06/85			28/07/95(sp)		14/02/97	
Israël								
Italie	07/12/84	13/01/95			13/01/95		19/12/03	
Jamahiyya arabe libyenne	03/12/84							
Jamaïque	10/12/82	21/03/83			28/07/95(sp)			
Japon	07/02/83	20/06/96			20/06/96		07/08/06	
Jordanie		27/11/95(a)			27/11/95(p)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Kazakhstan								
Kenya	10/12/82	02/03/89			29/07/94(ds)		13/07/04(a)	
Kirghizistan								
Kiribati		24/02/03(a)	<input type="checkbox"/>		24/02/03(p)		15/09/05(a)	
Koweït	10/12/82	02/05/86	<input type="checkbox"/>		02/08/02(a)			
Lesotho	10/12/82	31/05/07			31/05/07(p)			
Liban	07/12/84	05/01/95			05/01/95(p)			
Libéria	10/12/82						16/09/05(a)	
Liechtenstein	30/11/84							
Lettonie		23/12/04(a)	<input type="checkbox"/>		23/12/04(a)		05/02/07(a)	<input type="checkbox"/>
Lituanie		12/11/03(a)	<input type="checkbox"/>		12/11/03(a)		01/03/07(a)	<input type="checkbox"/>
Luxembourg	05/12/84	05/10/00		29/07/94	05/10/00	27/06/96	19/12/03	<input type="checkbox"/>
Madagascar	25/02/83	22/08/01			22/08/01(p)			
Malawi	07/12/84							
Malaysia	10/12/82	14/10/96	<input type="checkbox"/>	02/08/94	14/10/96(p)			
Maldives	10/12/82	07/09/00		10/10/94	07/09/00(p)	08/10/96	30/12/98	
Mali	19/10/83	16/07/85						
Malte	10/12/82	20/05/93	<input type="checkbox"/>	29/07/94	26/06/96		11/11/01(a)	<input type="checkbox"/>
Maroc	10/12/82	31/05/07	<input type="checkbox"/>	19/10/94	31/05/07	04/12/95		
Maurice	10/12/82	04/11/94			04/11/94(p)		25/03/97(a)	<input type="checkbox"/>
Mauritanie	10/12/82	17/07/96		02/08/94	17/07/96(p)	21/12/95		
Mexique	10/12/82	18/03/83	<input type="checkbox"/>		10/04/03(a)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Micronésie (États fédérés de)		29/04/91(a)		10/08/94	06/09/95	04/12/95	23/05/97	
Moldova		06/02/07(a)	☐		06/02/07(p)			
Monaco	10/12/82	20/03/96		30/11/94	20/03/96(p)		09/06/99(a)	
Mongolie	10/12/82	13/08/96		17/08/94	13/08/96(p)			
Monténégro		23/10/06(d)	☐		23/10/06(d)			
Mozambique	10/12/82	13/03/97			13/03/97(a)			
Myanmar	10/12/82	21/05/96			21/05/96(a)			
Namibie	10/12/82	18/04/83		29/07/94	28/07/95(sp)	19/04/96	08/04/98	
Nauru	10/12/82	23/01/96			23/01/96(p)		10/01/97(a)	
Népal	10/12/82	02/11/98			02/11/98(p)			
Nicaragua	09/12/84☐	03/05/00	☐		03/05/00(p)			
Niger	10/12/82							
Nigéria	10/12/82	14/08/86		25/10/94	28/07/95(sp)			
Nioué	05/12/84	11/10/06			11/10/06(p)	04/12/95	11/10/06	
Norvège	10/12/82	24/06/96	☐		24/06/96(a)	04/12/95	30/12/96	☐
Nouvelle-Zélande	10/12/82	19/07/96		29/07/94	19/07/96	04/12/95	18/04/01	
Oman	01/07/83☐	17/08/89	☐		26/02/97(a)			
Ouganda	10/12/82	09/11/90		09/08/94	28/07/95(sp)	10/10/96		
Ouzbékistan								
Pakistan	10/12/82	26/02/97	☐	10/08/94	26/02/97(p)	15/02/96		
Palao		30/09/96(a)	☐		30/09/96(p)		26/03/08(a)	
Panama	10/12/82	01/07/96	☐		01/07/96(p)			

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Papouasie-Nouvelle-Guinée	10/12/82	14/01/97			14/01/97(p)	04/12/95	04/06/99	
Paraguay	10/12/82	26/09/86		29/07/94	10/07/95			
Pays-Bas	10/12/82	28/06/96	☐	29/07/94	28/06/96	28/06/96☐	19/12/03	☐
Pérou								
Philippines	10/12/82☐	08/05/84	☐	15/11/94	23/07/97	30/08/96		
Pologne	10/12/82	13/11/98		29/07/94	13/11/98(p)		14/03/06(a)	☐
Portugal	10/12/82	03/11/97	☐	29/07/94	03/11/97	27/06/96	19/12/03	☐
Qatar	27/11/84☐	09/12/02			09/12/02(p)			
République arabe syrienne								
République centrafricaine	04/12/84							
République de Corée	14/03/83	29/01/96	☐	07/11/94	29/01/96	26/11/96	01/02/08	
République démocratique du Congo	22/08/83	17/02/89						
République démocratique populaire de Corée	10/12/82							
République démocratique populaire lao	10/12/82	05/06/98		27/10/94	05/06/98(p)			
République dominicaine	10/12/82							
République tchèque	22/02/93	21/06/96	☐	16/11/94	21/06/96		19/03/07(a)	☐
République-Unie de Tanzanie	10/12/82	30/09/85	☐	07/10/94	25/06/98			
Roumanie	10/12/82☐	17/12/96	☐		17/12/96(a)		16/07/07(a)	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord		25/07/97(a)	☐☐	29/07/94	25/07/97	04/12/95	10/12/01 19/12/03 <sup>1</sup>	☐☐

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Rwanda	10/12/82							
Sainte-Lucie	10/12/82	27/03/85				12/12/95	09/08/96	
Saint-Kitts-et-Nevis	07/12/84	07/01/93						
Saint-Marin								
<i>Saint-Siège</i>								
Saint-Vincent-et-les Grenadines	10/12/82	01/10/93						
Samoa	28/09/84	14/08/95		07/07/95	14/08/95(p)	04/12/95	25/10/96	
Sao Tomé-et-Principe	13/07/83	03/11/87						
Sénégal	10/12/82	25/10/84		09/08/94	25/07/95	04/12/95	30/01/97	
Serbie	1	12/03/01(s)	☐	12/05/95	28/07/95(sp) <sup>1</sup>			
Seychelles	10/12/82	16/09/91		29/07/94	15/12/94	04/12/96	20/03/98	
Sierra Leone	10/12/82	12/12/94			12/12/94(p)			
Singapour	10/12/82	17/11/94			17/11/94(p)			
Slovaquie	28/05/93	08/05/96		14/11/94	08/05/96			
Slovénie		16/06/95(s)	☐☐	19/01/95	16/06/95		15/06/06(a)	☐
Somalie	10/12/82	24/07/89						
Soudan	10/12/82	23/01/85		29/07/94				
Sri Lanka	10/12/82	19/07/94		29/07/94	28/07/95(sp)	09/10/96	24/10/96	
Suède	10/12/82	25/06/96	☐	29/07/94	25/06/96	27/06/96	19/12/03	☐
Suisse	17/10/84			26/10/94				
Suriname	10/12/82	09/07/98			09/07/98(p)			
Swaziland	18/01/84			12/10/94				

État ou entité	UNCLOS (en vigueur à partir du 16/11/1994)			Accord sur la Partie XI (en vigueur à partir du 28/07/1996)		Accord sur les stocks chevauchants (en vigueur à partir du 11/12/2001)		
	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Signature jj/mm/aa	Ratification/ adhésion jj/mm/aa	Déclaration
Tadjikistan								
Tchad	10/12/82							
Thaïlande	10/12/82							
Timor-Leste								
Togo	10/12/82	16/04/85		03/08/94	28/07/95(sp)			
Tonga		02/08/95(a)			02/08/95(p)	04/12/95	31/07/96	
Trinité-et-Tobago	10/12/82	25/04/86	☐	10/10/94	28/07/95(sp)		13/09/06(a)	
Tunisie	10/12/82	24/04/85	☐☐	15/05/95	24/05/02			
Turkménistan								
Turquie								
Tuvalu	10/12/82	09/12/02			09/12/02(p)			
Ukraine	10/12/82☐	26/07/99	☐	28/02/95	26/07/99	04/12/95	27/02/03	
Uruguay	10/12/82☐	10/12/92	☐	29/07/94	07/08/07	16/01/96☐	10/09/99	☐
Vanuatu	10/12/82	10/08/99		29/07/94	10/08/99(p)	23/07/96		
Venezuela (République bolivarienne de)								
Viet Nam	10/12/82	25/07/94	☐		27/04/06(a)			
Yémen	10/12/82☐	21/07/87	☐					
Zambie	10/12/82	07/03/83		13/10/94	28/07/95(sp)			
Zimbabwe	10/12/82	24/02/93		28/10/94	28/07/95(sp)			
<b>TOTAUX</b>	157 (☐34)	155	68	79	131	59 (☐5)	69	31

**2. Listes chronologiques, arrêtées au 31 juillet 2008,  
des ratifications, adhésions et déclarations de succession  
concernant la Convention et les accords connexes**

a) *La Convention*

- |  |   |
|--|---|
| 1. Fidji (10 Décembre 1982)                            | 36. Brésil (22 décembre 1988)   |
| 2. Zambie (7 mars 1983)                                | 37. Antigua-et-Barbuda (2 février 1989)                               |
| 3. Mexique (18 mars 1983)                              | 38. République démocratique du Congo<br>(17 février 1989)             |
| 4. Jamaïque (21 mars 1983)                             | 39. Kenya (2 mars 1989)   |
| 5. Namibie (18 avril 1983)                             | 40. Somalie (24 juillet 1989)   |
| 6. Ghana (7 juin 1983)                                 | 41. Oman (17 août 1989)   |
| 7. Bahamas (29 juillet 1983)                           | 42. Botswana (2 mai 1990)   |
| 8. Belize (13 août 1983)                               | 43. Ouganda (9 novembre 1990)   |
| 9. Égypte (26 août 1983)                               | 44. Angola (5 décembre 1990)  |
| 10. Côte d'Ivoire (26 mars 1984)                       | 45. Grenade (25 avril 1991)   |
| 11. Philippines (8 mai 1984)                           | 46. Micronésie (États fédérés de)<br>(29 avril 1991)                  |
| 12. Gambie (22 mai 1984)                               | 47. Îles Marshall (9 août 1991)                                       |
| 13. Cuba (15 août 1984)                                | 48. Seychelles (16 septembre 1991)                                    |
| 14. Sénégal (25 octobre 1984)                          | 49. Djibouti (8 octobre 1991)   |
| 15. Soudan (23 janvier 1985)                           | 50. Dominique (24 octobre 1991)                                       |
| 16. Sainte-Lucie (27 mars 1985)                        | 51. Costa Rica (21 septembre 1992)                                    |
| 17. Togo (16 avril 1985)                               | 52. Uruguay (10 décembre 1992)  |
| 18. Tunisie (24 avril 1985)                            | 53. Saint-Kitts-et-Névis (7 janvier 1993)                             |
| 19. Bahreïn (30 mai 1985)                              | 54. Zimbabwe (24 février 1993)  |
| 20. Islande (21 juin 1985)                             | 55. Malte (20 mai 1993)   |
| 21. Mali (16 juillet 1985)                             | 56. Saint-Vincent-et-les Grenadines<br>(1 <sup>er</sup> octobre 1993) |
| 22. Iraq (30 juillet 1985)                             | 57. Honduras (5 octobre 1993)   |
| 23. Guinée (6 septembre 1985)                          | 58. Barbade (12 octobre 1993)   |
| 24. République-Unie de Tanzanie<br>(30 septembre 1985) | 59. Guyana (16 novembre 1993)   |
| 25. Cameroun (19 novembre 1985)                        | 60. Bosnie-Herzégovine (12 janvier 1994)                              |
| 26. Indonésie (3 février 1986)                         | 61. Comores (21 juin 1994)  |
| 27. Trinité-et-Tobago (25 avril 1986)                  | 62. Sri Lanka (19 juillet 1994)                                       |
| 28. Koweït (2 mai 1986)                                | 63. Viet Nam (25 juillet 1994)  |
| 29. Nigéria (14 août 1986)                             | 64. Ex-République yougoslave de Macédoine<br>(19 août 1994)           |
| 30. Guinée-Bissau (25 août 1986)                       | 65. Australie (5 octobre 1994)  |
| 31. Paraguay (26 septembre 1986)                       | 66. Allemagne (14 octobre 1994)                                       |
| 32. Yémen (21 juillet 1987)                            | 67. Maurice (4 novembre 1994)   |
| 33. Cap-Vert (10 août 1987)                            |   |
| 34. Sao Tomé-et-Principe (3 novembre 1987)             |   |
| 35. Chypre (12 décembre 1988)                          |   |

68. Singapour (17 novembre 1994)
69. Sierra Leone (12 décembre 1994)
70. Liban (5 janvier 1995)
71. Italie (13 janvier 1995)
72. Îles Cook (15 février 1995)
73. Croatie (5 avril 1995)
74. Bolivie (28 avril 1995)
75. Slovénie (16 juin 1995)
76. Inde (29 juin 1995)
77. Autriche (14 juillet 1995)
78. Grèce (21 juillet 1995)
79. Tonga (2 août 1995)
80. Samoa (14 août 1995)
81. Jordanie (27 novembre 1995)
82. Argentine (1<sup>er</sup> décembre 1995)
83. Nauru (23 janvier 1996)
84. République de Corée (29 janvier 1996)
85. Monaco (20 mars 1996)
86. Géorgie (21 mars 1996)
87. France (11 avril 1996)
88. Arabie saoudite (24 avril 1996)
89. Slovaquie (8 mai 1996)
90. Bulgarie (15 mai 1996)
91. Myanmar (21 mai 1996)
92. Chine (7 juin 1996)
93. Algérie (11 juin 1996)
94. Japon (20 juin 1996)
95. République tchèque (21 juin 1996)
96. Finlande (21 juin 1996)
97. Irlande (21 juin 1996)
98. Norvège (24 juin 1996)
99. Suède (25 juin 1996)
100. Pays-Bas (28 juin 1996)
101. Panama (1<sup>er</sup> juillet 1996)
102. Mauritanie (17 juillet 1996)
103. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)
104. Haïti (31 juillet 1996)
105. Mongolie (13 août 1996)
106. Palaos (30 septembre 1996)
107. Malaisie (14 octobre 1996)
108. Brunéi-Darusallam (5 novembre 1996)
109. Roumanie (17 décembre 1996)
110. Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)
111. Espagne (15 janvier 1997)
112. Guatemala (11 février 1997)
113. Pakistan (26 février 1997)
114. Fédération de Russie (12 mars 1997)
115. Mozambique (13 mars 1997)
116. Îles Salomon (23 juin 1997)
117. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
118. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
119. Chili (25 août 17)
120. Bénin (16 octobre 1997)
121. Portugal (3 novembre 1997)
122. Afrique du Sud (23 décembre 1997)
123. Gabon (11 mars 1998)
124. Communauté européenne (1<sup>er</sup> avril 1998)
125. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)
126. Suriname (9 juillet 1998)
127. Népal (2 novembre 1998)
128. Belgique (13 novembre 1998)
129. Pologne (13 novembre 1998)
130. Ukraine (26 juillet 1999)
131. Vanuatu (10 août 1999)
132. Nicaragua (3 mai 2000)
133. Maldives (7 septembre 2000)
134. Luxembourg (5 octobre 2000)
135. Serbie (12 mars 2001)
136. Bangladesh (27 juillet 2001)
137. Madagascar (22 août 2001)
138. Hongrie (5 février 2002)
139. Arménie (9 décembre 2002)
140. Qatar (9 décembre 2002)
141. Tuvalu (9 décembre 2002)
142. Kiribati (24 février 2003)
143. Albanie (23 juin 2003)
144. Canada (7 novembre 2003)
145. Lituanie (12 novembre 2003)
146. Danemark (16 novembre 2004)
147. Lettonie (23 décembre 2004)
148. Burkina Faso (25 janvier 2005)
149. Estonie (26 août 2005)

- |                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| 150. Bélarus (30 août 2006)       | 154. Lesotho (31 mai 2007)  |
| 151. Nioué (11 octobre 2006)      | 155. Maroc (31 mai 2007)    |
| 152. Monténégro (23 octobre 2006) | 156. Congo (9 juillet 2008) |
| 153. Moldova (6 février 2007)     |                             |

b) *Accord relatif à l'application de la Partie XI de la Convention*

- |   |  |
|---|--|
| 1. Kenya (29 juillet 1994)                              | 36. Serbie (28 juillet 1995) <sup>1</sup>            |
| 2. Ex-République yougoslave de Macédoine (19 août 1994) | 37. Zambie (28 juillet 1995)                         |
| 3. Australie (5 octobre 1994)                           | 38. Zimbabwe (28 juillet 1995)                       |
| 4. Allemagne (14 octobre 1994)                          | 39. Tonga (2 août 1995)                              |
| 5. Belize (21 octobre 1994)                             | 40. Samoa (14 août 1995)                             |
| 6. Maurice (4 novembre 1994)                            | 41. Micronésie (États fédérés de) (6 septembre 1995) |
| 7. Singapour (17 novembre 1994)                         | 42. Jordanie (27 novembre 1995)                      |
| 8. Sierra Leone (12 décembre 1994)                      | 43. Argentine (1 <sup>er</sup> décembre 1995)        |
| 9. Seychelles (15 décembre 1994)                        | 44. Nauru (23 janvier 1996)                          |
| 10. Liban (5 janvier 1995)                              | 45. République de Corée (29 janvier 1996)            |
| 11. Italie (13 janvier 1995)                            | 46. Monaco (20 mars 1996)                            |
| 12. Îles Cook (15 février 1995)                         | 47. Géorgie (21 mars 1996)                           |
| 13. Croatie (5 avril 1995)                              | 48. France (11 avril 1996)                           |
| 14. Bolivie (28 avril 1995)                             | 49. Arabie saoudite (24 avril 1996)                  |
| 15. Slovaquie (16 juin 1995)                            | 50. Slovaquie (8 mai 1996)                           |
| 16. Inde (29 juin 1995)                                 | 51. Bulgarie (15 mai 1996)                           |
| 17. Paraguay (10 juillet 1995)                          | 52. Myanmar (21 mai 1996)                            |
| 18. Autriche (14 juillet 1995)                          | 53. Chine (7 juin 1996)                              |
| 19. Grèce (21 juillet 1995)                             | 54. Algérie (11 juin 1996)                           |
| 20. Sénégal (25 juillet 1995)                           | 55. Japon (20 juin 1996)                             |
| 21. Chypre (27 juillet 1995)                            | 56. République tchèque (21 juin 1996)                |
| 22. Bahamas (28 juillet 1995)                           | 57. Finlande (21 juin 1996)                          |
| 23. Barbade (28 juillet 1995)                           | 58. Irlande (21 juin 1996)                           |
| 24. Côte d'Ivoire (28 juillet 1995)                     | 59. Norvège (24 juin 1996)                           |
| 25. Fidji (28 juillet 1995)                             | 60. Suède (25 juin 1996)                             |
| 26. Grenade (28 juillet 1995)                           | 61. Malte (26 juin 1996)                             |
| 27. Guinée (28 juillet 1995)                            | 62. Pays-Bas (28 juin 1996)                          |
| 28. Islande (28 juillet 1995)                           | 63. Panama (1 <sup>er</sup> juillet 1996)            |
| 29. Jamaïque (28 juillet 1995)                          | 64. Mauritanie (17 juillet 1996)                     |
| 30. Namibie (28 juillet 1995)                           | 65. Nouvelle-Zélande (19 juillet 1996)               |
| 31. Nigéria (28 juillet 1995)                           | 66. Haïti (31 juillet 1996)                          |
| 32. Sri Lanka (28 juillet 1995)                         |  |
| 33. Togo (28 juillet 1995)                              |  |
| 34. Trinité-et-Tobago (28 juillet 1995)                 |  |
| 35. Ouganda (28 juillet 1995)                           |  |

<sup>1</sup> Pour plus de précisions, voir le chapitre XXI de la publication intitulée « Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général » <http://untreaty.un.org/FRENCH/bible/frenchinternetbible/part1/chapterXXI/chapterXXI.asp>

67. Mongolie (13 août 1996)
68. Palaos (30 septembre 1996)
69. Malaisie (14 octobre 1996)
70. Brunéi Darussalam (5 novembre 1996)
71. Roumanie (17 décembre 1996)
72. Papouasie-Nouvelle-Guinée (14 janvier 1997)
73. Espagne (15 janvier 1997)
74. Guatemala (11 février 1997)
75. Oman (26 février 1997)
76. Pakistan (26 février 1997)
77. Fédération de Russie (12 mars 1997)
78. Mozambique (13 mars 1997)
79. Îles Salomon (23 juin 1997)
80. Guinée équatoriale (21 juillet 1997)
81. Philippines (23 juillet 1997)
82. Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord (25 juillet 1997)
83. Chili (25 août 1997)
84. Bénin (16 octobre 1997)
85. Portugal (3 novembre 1997)
86. Afrique du Sud (23 décembre 1997)
87. Gabon (11 mars 1998)
88. Communauté européenne (1<sup>er</sup> avril 1998)
89. République démocratique populaire lao (5 juin 1998)
90. République-Unie de Tanzanie (25 juin 1998)
91. Suriname (9 juillet 1998)
92. Népal (2 novembre 1998)
93. Belgique (13 novembre 1998)
94. Pologne (13 novembre 1998)
95. Ukraine (26 juillet 1999)
96. Vanuatu (10 août 1999)
97. Nicaragua (3 mai 2000)
98. Indonésie (2 juin 2000)
99. Maldives (7 septembre 2000)
100. Luxembourg (5 octobre 2000)
101. Bangladesh (27 juillet 2001)
102. Madagascar (22 août 2001)
103. Costa Rica (20 septembre 2001)
104. Hongrie (5 février 2002)
105. Tunisie (24 mai 2002)
106. Cameroun (28 août 2002)
107. Koweït (2 août 2002)
108. Cuba (17 octobre 2002)
109. Arménie (9 décembre 2002)
110. Qatar (9 décembre 2002)
111. Tuvalu (9 décembre 2002)
112. Kiribati (24 février 2003)
113. Mexique (10 avril 2003)
114. Albanie (23 juin 2003)
115. Honduras (28 juillet 2003)
116. Canada (7 novembre 2003)
117. Lituanie (12 novembre 2003)
118. Danemark (16 novembre 2004)
119. Lettonie (23 décembre 2004)
120. Botswana (31 janvier 2005)
121. Burkina Faso (25 janvier 2005)
122. Estonie (26 août 2005)
123. Viet Nam (27 avril 2006)
124. Bélarus (30 août 2006)
125. Nioué (11 octobre 2006)
126. Monténégro (26 octobre 2006)
127. Moldova (6 février 2007)
128. Lesotho (31 mai 2007)
129. Maroc (31 mai 2007)
130. Uruguay (7 août 1997)
131. Brésil (25 octobre 2007)
132. Cap-Vert (23 avril 2008)
133. Congo (9 juillet 2008)

c) *Accord aux fins de l'application des dispositions de la Convention relatives à la conservation et à la gestion des stocks chevauchants et des stocks de poissons grands migrants*

1. Tonga (31 juillet 1996)
2. Sainte-Lucie (9 août 1996)
3. États-Unis d'Amérique (21 août 1996)
4. Sri Lanka (24 octobre 1996)
5. Samoa (25 octobre 1996)
6. Fidji (12 décembre 1996)
7. Norvège (30 décembre 1996)
8. Nauru (10 janvier 1997)
9. Bahamas (16 janvier 1997)
10. Sénégal (30 janvier 1997)
11. Îles Salomon (13 février 1997)
12. Islande (14 février 1997)
13. Maurice (25 mars 1997)
14. Micronésie (États fédérés de) (23 mai 1997)
15. Fédération de Russie (4 août 1997)
16. Seychelles (20 mars 1998)
17. Namibie (8 avril 1998)
18. Iran (République islamique de) (17 avril 1998)
19. Maldives (30 décembre 1998)
20. Îles Cook (1<sup>er</sup> avril 1999)
21. Papouasie-Nouvelle-Guinée (4 juin 1999)
22. Monaco (9 juin 1999)
23. Canada (3 août 1999)
24. Uruguay (10 septembre 1999)
25. Australie (23 décembre 1999)
26. Brésil (8 mars 2000)
27. Barbade (22 septembre 2000)
28. Nouvelle-Zélande (18 avril 2001)
29. Costa Rica (18 juin 2001)
30. Malte (11 novembre 2001)
31. Royaume-Uni (10 décembre 2001), (19 décembre 2003)<sup>2</sup>
32. Chypre (25 septembre 2002)
33. Ukraine (27 février 2003)
34. Îles Marhsall (19 mars 2003)
35. Afrique du Sud (14 août 2003)
36. Inde (19 août 2003)
37. Communauté européenne (19 décembre 2003)
38. Autriche (19 décembre 2003)
39. Belgique (19 décembre 2003)
40. Danemark (19 décembre 2003)
41. Finlande (19 décembre 2003)
42. France (19 décembre 2003)
43. Allemagne (19 décembre 2003)
44. Grèce (19 décembre 2003)
45. Irlande (19 décembre 2003)
46. Italie (19 décembre 2003)
47. Luxembourg (19 décembre 2003)
48. Pays-Bas (19 décembre 2003)
49. Portugal (19 décembre 2003)
50. Espagne (19 décembre 2003)
51. Suède (19 décembre 2003)
52. Kenya (13 juillet 2004)
53. Belize (14 juillet 2005)
54. Kiribati (15 septembre 2005)
55. Guinée (16 septembre 2005)
56. Libéria (16 septembre 2005)
57. Pologne (14 mars 2006)
58. Slovénie (15 juin 2006)
59. Estonie (7 août 2006)
60. Japon (7 août 2006)
61. Trinité-et-Tobago (13 septembre 2006)
62. Nioué (11 octobre 2006)
63. Bulgarie (13 décembre 2006)
64. Lettonie (5 février 2007)
65. Lituanie (1<sup>er</sup> mars 2007)
66. République tchèque (19 mars 2007)
67. Roumanie (1- juillet 2007)
58. République de Corée (1<sup>er</sup> février 2008)
59. Palaos (26 mars 2008)
70. Oman (14 mai 2008)
71. Hongrie (16 mai 2008)
72. Slovaquie (6 novembre 2008)

<sup>2</sup> Pour plus de précisions, voir le chapitre XXI de la publication intitulée « Traités multilatéraux déposés auprès du Secrétaire général » <http://untreaty.un.org/FRENCH/bible/frenchinternetbible/partI/chapterXXI/chapterXXI.asp>



## II. INFORMATIONS JURIDIQUES CONCERNANT LA CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

### A. TEXTES LÉGISLATIFS NATIONAUX

#### 1. *Danemark*

##### a) *Décret portant application de la loi sur la délimitation de la mer territoriale concernant les îles Féroé*

*Décret n° 240 du 30 avril 2002<sup>1</sup>*

*Nous, Margrethe II, Reine du Danemark, par la grâce de Dieu, faisons savoir par la présente que :*

En application du paragraphe 1 de l'article 6 de la loi n° 200 du 7 avril 1999 sur la délimitation de la mer territoriale, il est établi par les présentes que la loi s'étend aux îles Féroé comme suit :

1. 1) Les eaux territoriales intérieures et extérieures font partie de la mer territoriale du Danemark.

2. 1) Les eaux territoriales extérieures s'étendent aux espaces maritimes dont le côté terre est établi par les lignes de base applicables en tout temps mentionnées à l'article 3 et le côté mer par des lignes tracées de telle manière que la distance entre chaque point de ces lignes au point le plus proche des lignes de base correspond à 12 milles marins (22 224 m).

2) En l'absence d'un accord à l'effet contraire avec des États étrangers dont les côtes se trouvent en face des côtes du Danemark à une distance ne dépassant pas 24 milles marins ou sont adjacentes au Danemark, la limite extérieure des eaux territoriales extérieures ne doit pas s'étendre au-delà de la ligne médiane dont chaque point est équidistant des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des eaux territoriales de chacun des deux États, à moins que des circonstances particulières justifient une autre délimitation.

3) Le Ministre des affaires étrangères fixe et promulgue les limites externes des eaux territoriales extérieures et les lignes de base à partir desquelles sont mesurées ces limites externes en vertu de l'article premier.

4) Dans les eaux où règnent des circonstances particulières, le Ministre des affaires étrangères peut déterminer que la limite externe des eaux territoriales extérieures soit mesurée à une distance inférieure à 12 milles marins des lignes de base.

3. 1) Les eaux territoriales intérieures s'étendent aux espaces maritimes, tels que les ports, les entrées de ports, les rades, les baies, les goulets, les bras de mer et les ceintures, qui se trouvent à l'intérieur des lignes de base mentionnées au paragraphe 3 de l'article 2.

4. 1) Le décret entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2002.

2) Le 1<sup>er</sup> juin 2002, le décret n° 599 du 21 décembre 1976 sur la délimitation de la mer territoriale des îles Féroé sera abrogé.

FAIT à Amalienborg, le 30 avril 2002

*Sous Notre seing et le sceau royal,*

MARGRETHE R.

*/Per Stig Møller*

<sup>1</sup> Texte anglais transmis le 12 août 2008 à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer par la Mission permanente du Danemark auprès de l'Organisation des Nations Unies.

b) *Décret portant modification du décret relatif au territoire de pêche des îles Féroé*

*Décret n° 241 du 30 avril 2002<sup>2</sup>*

*Nous, Margrethe II, Reine du Danemark, par la grâce de Dieu, faisons savoir par la présente que :*

1. La modification suivante est apportée au décret n° 598 du 21 décembre 1976 relatif au territoire de pêche des îles Féroé, tel que modifié par le décret n° 615 du 22 juillet 1999 :

1) L'article 2 est libellé comme suit :

« Article 2. Les lignes de base à partir desquelles, conformément à l'article premier, la limite de pêche est mesurée sont identiques aux lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale et sont établies et promulguées par le Ministre des affaires étrangères en application de la loi sur la délimitation de la mer territoriale, telle qu'elle est entrée en vigueur pour les îles Féroé. »

2) Le présent décret entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2002.

FAIT à Amalienborg, le 30 avril 2002

*Sous Notre seing et le sceau royal,*  
MARGRETHE R.  
/Per Stig Møller

c) *Décret relatif à la délimitation de la mer territoriale des îles Féroé*

*Décret n° 306 du 16 mai 2002<sup>3</sup>*

En application du paragraphe 3 de l'article 2 du décret n° 240 du 30 avril 2002 concernant l'entrée en vigueur de la loi sur la délimitation de la mer territoriale pour les îles Féroé, les dispositions suivantes sont arrêtées :

1. 1) Les eaux territoriales extérieures s'étendent aux espaces maritimes dont le côté terre est défini par les lignes de base mentionnées à l'article 2 et le côté mer par des lignes tracées de telle manière que la distance entre chaque point de ces lignes au point le plus proche des lignes de base correspond à 12 milles marins (22 224 m). Les lignes de délimitation sont reproduites dans le croquis imprimé en annexe au présent décret.

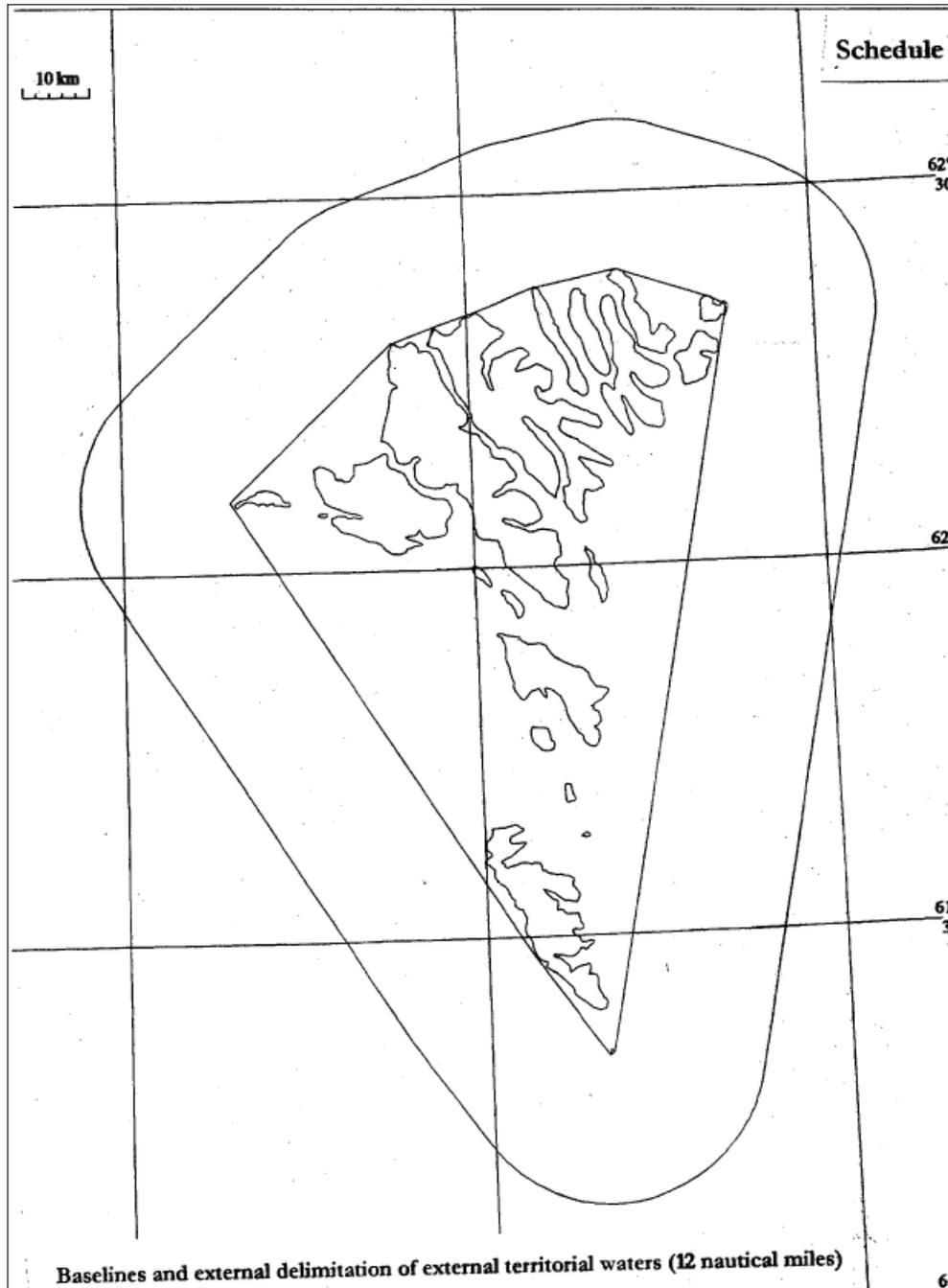
2. 1) Les lignes de base à partir desquelles les eaux territoriales extérieures sont définies en application de l'article premier correspondent à la côte et aux lignes droites comme indiqué ci-dessous entre les points suivants :

Point 1.	Rocher situé au sud-ouest de Sumbiarsteinur (le Munken) et, de là, en ligne droite jusqu'à .....	61°20'10"0,85 N	6°40'23,77" O
Point 2.	Point le plus à l'ouest de l'îlot situé à l'ouest de Fámara et, de là, en ligne droite jusqu'à .....	61°28'32"0,49 N	6°52'28,56" O
Point 3.	Point le plus à l'ouest de Knikarsboði, à l'ouest de Mykines (Myggenæs) Lighthouse et, de là, en ligne droite jusqu'à .....	62°05'45"0,35 N	7°41'35,08" O
Point 4.	Point le plus au nord-ouest de l'îlot situé entre Knikarsboði et Breiðafles et, de là, en ligne droite jusqu'à .....	62°05'47"0,32 N	7°41'30,86" O
Point 5.	Point le plus à l'ouest de Breiðafles et, de là, en ligne droite jusqu'à .....	62°05'51"0,69 N	7°41'21,98" O

<sup>2</sup> Texte anglais transmis le 12 août 2008 à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer par la Mission permanente du Danemark auprès de l'Organisation des Nations Unies.

<sup>3</sup> Texte anglais transmis le 12 août 2008 à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer par la Mission permanente du Danemark auprès de l'Organisation des Nations Unies.

Point 6.	Point le plus à l'ouest de Skeiðið, au nord-ouest de Mýlingur et, de là, depuis la côte jusqu'à .....	62°18'15"0,59 N	7°13'08,95" O
Point 7.	en ligne droite jusqu'à .....	62°18'17"0,61 N	7°12'59,66" O
Point 8.	Point le plus à l'ouest de Risin, au nord d'Eiðiskollur et, de là, depuis la côte jusqu'à .....	62°19'25"0,00 N	7°06'16,52" O
Point 9.	Point le plus au nord de Risin et, de là, en ligne droite jusqu'à ..	62°19'27"0,14 N	7°06'05,48" O
Point 10.	Point le plus au nord de Rivtangi et, de là, en ligne droite jusqu'à	62°20'30"0,46 N	6°59'13,88" O



## B. TRAITÉS BILATÉRAUX

### *Traité entre la République de Singapour et la République d'Indonésie relatif à la délimitation des mers territoriales des deux pays dans le détroit de Singapour; 25 mai 1973<sup>1</sup>*

*La République de Singapour et la République d'Indonésie,*

Notant que les côtes des deux pays sont en face l'une de l'autre dans le détroit de Singapour,

Désireux de renforcer les liens d'amitié entre les deux pays,

Désireux d'établir les frontières des mers territoriales des deux pays dans le détroit de Singapour,

*Sont convenues de ce qui suit :*

#### *Article premier*

1. La frontière des mers territoriales de la République d'Indonésie et de la République de Singapour dans le détroit de Singapour est une ligne formée de lignes droites tracées entre des points, dont les coordonnées sont les suivantes :

<i>Points</i>	<i>Latitude nord</i>	<i>Longitude est</i>
1	1° 10' 46,0"	103° 40' 14,6"
2	1° 07' 49,3"	103° 44' 26,5"
3	1° 10' 17,2"	103° 48' 18,0"
4	1° 11' 45,5"	103° 51' 35,4"
5	1° 12' 26,1"	103° 52' 50,7"
6	1° 16' 10,2"	103° 02' 00,0"

2. Les coordonnées des points précisés au paragraphe 1 sont des coordonnées géographiques et la ligne reliant la frontière est indiquée sur la carte jointe en annexe « A » au présent Traité.

3. La position réelle en mer des points mentionnés ci-dessus est déterminée selon une méthode convenue d'un commun accord par les autorités compétentes des deux pays.

4. Aux fins du paragraphe 3, l'expression « autorités compétentes », en ce qui concerne la République d'Indonésie, désigne le Ketua Badan Koordinasi Survey dan pemetaan Nasional (Chef de l'Organe de coordination pour l'Enquête nationale et la cartographie) et, en ce qui concerne la République de Singapour, désigne toute personne autorisée en ce sens par le Gouvernement de la République de Singapour.

#### *Article 2*

Tout différend entre les deux pays découlant de l'interprétation ou de l'application du présent Traité est réglé pacifiquement par le biais de consultation ou de négociation.

#### *Article 3*

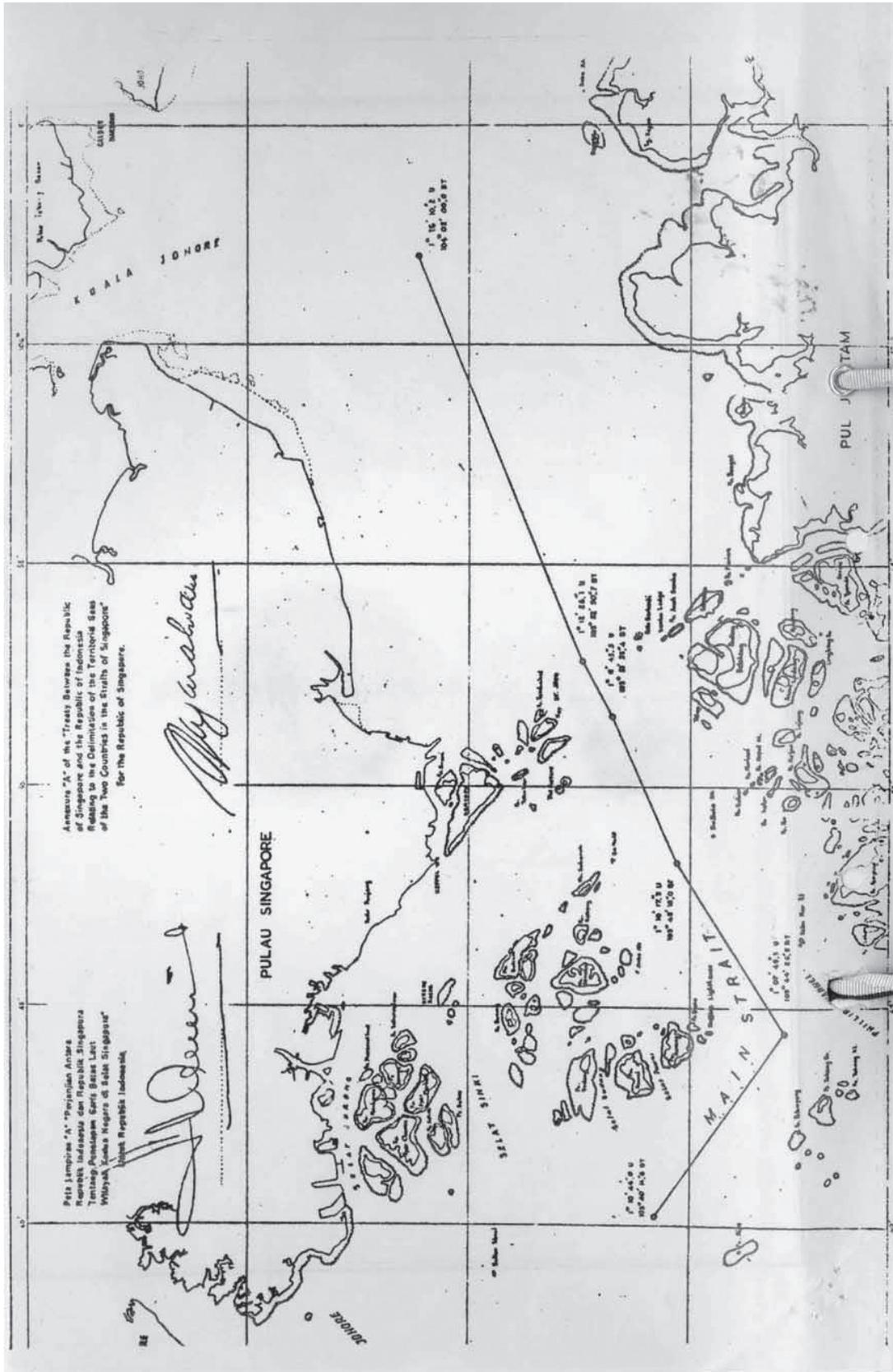
Le présent Traité sera ratifié conformément aux obligations constitutionnelles des deux pays.

#### *Article 4*

Le présent Traité entrera en vigueur à la date de l'échange des instruments de ratification.

FAIT en double exemplaire à Djakarta, le 25 mai 1973, en langues anglaise et indonésienne. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

<sup>1</sup> Enregistré auprès du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en date du 5 août 2008. Numéro d'enregistrement : I-45144. Date d'entrée en vigueur : 29 août 1974.



Peta Lembaran "A" Perbatasan Antara  
 Republik Indonesia dan Republik Singapura  
 Tentang Perbatasan Garis Basah Laut  
 Wharrah, Semen Negara di Sisi Singapura  
 Untuk Republik Indonesia

*[Signature]*

Annexure "A" of the Treaty Between the Republic  
 of Singapore and the Republic of Indonesia  
 Relating to the Delimitation of the Territorial Seas  
 of the Two Countries in the Straits of Singapore  
 for the Republic of Singapore.

## C. TRAITÉS MULTILATÉRAUX

### *Accord de coopération sur la sécurité de l'espace aérien et maritime de la CARICOM, 4 juillet 2008<sup>1</sup>*

*Les États Parties,*

*Conscients* de l'importance cruciale que revêt l'élimination des menaces et des comportements qui portent atteinte à la sécurité des États membres;

*Reconnaissant* la complexité de la sécurité dans la région, renforcée par sa dispersion géographique et la porosité des rivages ouverts à un vaste espace maritime;

*Conscients* qu'aucun État membre ne peut assurer seul sa propre sécurité contre les menaces traditionnelles et non traditionnelles auxquelles est confrontée la région;

*Reconnaissant également* que le principal défi pour assurer la sécurité de la région réside dans la capacité et qu'une coopération transfrontière est indispensable à cet égard;

*Réaffirmant* leur engagement, dans le cadre d'une coopération et d'une collaboration mutuelles, à lutter efficacement contre toutes les formes d'activités susceptibles de compromettre la sécurité de la région ou de tout autre État Partie;

*Conscients* de l'importance du système de sécurité régionale pour assurer la stabilité et le bien-être de la région;

*Désireux* de renforcer leur coopération dans toute la mesure du possible dans la lutte contre toutes les formes de menaces à la sécurité de la région et d'améliorer ainsi leur efficacité en vue d'assurer leur propre sécurité, de manière compatible avec les principes d'égalité souveraine et d'intégrité territoriale des États, y compris de non-ingérence dans les affaires intérieures des autres États;

*Sont convenus de ce qui suit :*

#### *Article premier*

##### DÉFINITIONS

1. Aux fins du présent Accord :

L'expression « espace aérien d'un État Partie » désigne l'espace aérien au-dessus du territoire (continental et insulaire) et des eaux de cet État Partie;

Le sigle « CARICOM » désigne la Communauté des Caraïbes;

L'expression « Communauté des Caraïbes » désigne la Communauté des Caraïbes, y compris le Marché et l'économie uniques de la CARICOM établis par le Traité révisé de Chaguaramas, signé à Nassau, Bahamas, le 5 juillet 2001;

L'expression « autorité compétente » désigne la personne ou l'entité autorisée dans les circonstances à agir au nom d'un État Partie;

L'expression « eaux internationales » désigne toutes les parties de la mer non comprises dans la mer territoriale, les eaux intérieures et les eaux archipélagiques d'un État;

L'expression « État membre » désigne un État membre de la Communauté des Caraïbes au sens de l'article premier de la version révisée du Traité;

Le terme « région » désigne la zone à l'intérieur du territoire, les eaux ou l'espace aérien de chacun des États Parties conformément au droit interne et à tout accord applicable conclu par ledit État Partie ou aux principes du droit international;

L'expression « système de sûreté régionale » désigne le dispositif créé par le Traité signé à Saint-Georges (Grenade) le 5 mars 1996;

<sup>1</sup> Source : Site Web du Secrétariat de la Communauté des Caraïbes à l'adresse : <http://www.caricomlaw.org/doc.php?id=2547>.  
Original : anglais.

L'expression « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de la Communauté des Caraïbes;

L'expression « aéronef de la force de sécurité » désigne un aéronef désigné par un État Partie pour prendre part à des opérations de répression ou à des activités en appui à ces opérations, en vertu du présent Accord, et portant une marque extérieure visible indiquant clairement qu'il est affecté à un service public et est autorisé à cet effet;

L'expression « agents de la force de sécurité » désigne, par rapport à un État Partie, les membres en uniforme ou autrement clairement identifiables de la force de sécurité et du personnel civil, désignés et dûment autorisés par l'autorité compétente de l'État Partie à cet effet;

L'expression « navire de la force de sécurité » désigne un navire de combat ou autre navire désigné par un État Partie pour prendre part à des opérations de répression ou à des activités en appui à ces opérations, en vertu du présent Accord, et portant une marque extérieure visible indiquant clairement qu'il est affecté à un service public et est autorisé à cet effet;

L'expression « aéronef suspect » désigne un aéronef utilisé à des fins commerciales ou privées à l'égard duquel il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'il se livre à une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie;

L'expression « navire suspect » désigne un navire utilisé à des fins commerciales ou privées à l'égard duquel il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'il se livre à une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie, y compris un navire sans nationalité et un navire assimilé à un navire dépourvu de nationalité;

L'expression « Traité sur l'assistance en matière de sécurité » désigne le Traité sur l'assistance en matière de sécurité entre les États membres de la CARICOM, entré en vigueur le 6 juillet 2006;

L'expression « eaux d'un État Partie » désigne la mer territoriale et, le cas échéant, les eaux archipélagiques de cette Partie, mais ne comprend pas les eaux intérieures d'un État Partie.

2. Une activité est susceptible de compromettre la sécurité d'un État Partie ou de la région si elle implique :

- a) Un trafic illicite de stupéfiants, de substances psychotropes, d'armes et de munitions ou de personnes;
- b) Un acte de terrorisme;
- c) Une menace à la sécurité nationale;
- d) Une contrebande;
- e) Une immigration clandestine;
- f) Une pollution grave ou potentiellement grave de l'environnement;
- g) Un dommage ou dommage potentiel aux installations au large;
- h) Un acte de piraterie ou de détournement et autres crimes graves.

## *Article 2*

### OBJECTIFS

1. Les objectifs du présent Accord sont les suivants :

a) Promouvoir la coopération entre les États Parties afin de leur permettre d'effectuer des opérations de répression qui peuvent être nécessaires pour assurer plus efficacement leur propre sécurité ainsi que la sécurité de la région, dans la limite de leurs ressources disponibles en matière répressive et des priorités qui leur sont assignées, en conformité avec le droit international et les accords applicables;

b) Maintenir et développer la capacité individuelle et collective des États Parties par le biais d'une assistance mutuelle et d'une entraide.

2. Aux fins du paragraphe 1, les opérations de répression peuvent porter notamment sur :
- a) La prévention, l'interdiction et les enquêtes concernant le trafic illicite de stupéfiants, de substances psychotropes, d'armes et de munitions et de personnes;
  - b) La lutte contre le terrorisme et autres menaces à la sécurité nationale;
  - c) La prévention de la contrebande;
  - d) Les menaces à la sécurité à la suite de catastrophes naturelles et autres;
  - e) L'immigration et le contrôle de la pollution;
  - f) La protection des installations au large;
  - g) La prévention d'actes de piraterie et de détournement et d'autres crimes graves.

### *Article 3*

#### CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD

1. Sans préjudice des arrangements existants et à venir pour assurer la sécurité de la région, les États Parties doivent garantir la sécurité de la région et, par extension, leur propre sécurité, en veillant à ce que :

- a) Les navires et aéronefs suspects soient détectés, identifiés et placés sous surveillance permanente;
- b) Lorsque des preuves de participation à une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie sont découvertes, les navires et les aéronefs suspects sont immobilisés afin que la force de sécurité compétente engage l'action appropriée.

2. Les opérations de répression visant à réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie en vertu du présent Accord ne peuvent être menées que contre des navires et des aéronefs suspects.

3. Sauf disposition expresse, le présent Accord

- a) Ne s'applique ni n'impose de restriction aux arraisonnements de navires effectués par l'un des agents des Parties conformément au droit international, qu'ils soient fondés entre autres sur le droit de visite, le fait de porter assistance à des personnes, des navires et des biens en détresse ou en péril, le consentement du capitaine du navire ou sur une autorisation de l'État du pavillon;
- b) Ne modifie pas le droit international général à l'égard de l'emploi de la force à l'encontre d'un aéronef civil en vol, comme il est indiqué dans la Convention internationale sur l'aviation civile, adoptée à Chicago, le 7 décembre 1944.

4. Les États Parties s'acquittent de leurs obligations et responsabilités en vertu du présent Accord de manière compatible avec les principes d'égalité souveraine et d'intégrité territoriale des États et de non-ingérence dans les affaires intérieures des autres États.

### *Article 4*

#### OPÉRATIONS EFFECTUÉES DANS LE TERRITOIRE, L'ESPACE AÉRIEN ET LES EAUX D'UN ÉTAT PARTIE

Les opérations effectuées dans le territoire, l'espace aérien ou les eaux d'un État Partie en vue de réprimer toute activité susceptible de compromettre sa sécurité relèvent de l'autorité souveraine de cet État Partie et ne sont menées qu'avec son assentiment.

## *Article 5*

### NATIONALITÉ DES NAVIRES ET DES AÉRONEFS

1. Aux fins du présent Accord, un navire ou un aéronef possède la nationalité de l'État dont il est autorisé à battre le pavillon ou de l'État dans lequel ce navire ou cet aéronef est immatriculé, conformément aux lois et règlements internes de cet État.

2. Les demandes de vérification de la nationalité des navires qui affirment être immatriculés dans l'un des États Parties ou autorisés à battre son pavillon sont traitées par les autorités nationales compétentes de l'État du pavillon.

3. Les demandes doivent être formulées verbalement. Chaque demande devra être confirmée ultérieurement par écrit et comporter, si possible,

- a) Le nom du navire et son numéro d'immatriculation;
- b) Son port d'attache;
- c) Son port d'origine et de destination;
- d) La position géographique du navire;
- e) Les motifs de suspicion;
- f) Tout autre renseignement utile pour l'identification.

4. Les demandes de vérification de la nationalité doivent recevoir une réponse dans les meilleurs délais et tous les efforts doivent être déployés pour fournir cette réponse le plus tôt possible, mais dans tous les cas dans un délai de deux (2) heures suivant la réception de la demande.

5. Si l'État du pavillon invoqué réfute la nationalité revendiquée par le navire suspect, l'État Partie qui a demandé la vérification de la nationalité peut assimiler le navire suspect à un navire dépourvu de nationalité conformément au droit international.

## *Article 6*

### DÉSIGNATION DES AGENTS DE LA FORCE DE SÉCURITÉ

1. Chaque État Partie

- a) Désigne des agents de la force de sécurité aux fins du présent Accord;
- b) Informe le Secrétaire général de chacune de ces désignations et celui-ci les notifie à chaque État Partie en conséquence.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 n'empêche la désignation d'agents de la force de sécurité auprès des services répressifs régionaux établis en vertu d'un accord impliquant deux ou plusieurs États Parties, mais n'incluant aucun État qui n'est pas un État membre.

3. Les agents de la force de sécurité d'un État Partie sont autorisés, le cas échéant, à

- a) Effectuer des patrouilles dans les eaux et l'espace aérien d'un autre État Partie, conformément à l'article 7;
- b) Conduire des opérations de répression dans les eaux ou l'espace aérien d'un autre État Partie, conformément à l'article 8;
- c) Embarquer sur les navires et aéronefs de la force de sécurité d'un autre État Partie;
- d) Faire appliquer les lois de cet État Partie dans cet État ou au-delà de ses eaux territoriales dans l'exercice du droit de poursuite ou de toute autre manière, conformément au droit international;
- e) Autoriser l'entrée et la navigation des navires de la force de sécurité à bord desquels ils sont embarqués dans les eaux de cet État Partie;
- f) Autoriser les agents de la force de sécurité du navire de la force de sécurité à bord duquel ils sont embarqués à prêter leur concours pour faire appliquer les lois de cet État Partie afin de réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie;

g) Conseiller et aider les agents de la force de sécurité d'autres États Parties dans la conduite d'arraisonnements de navires afin de faire appliquer les lois desdits États Parties afin de réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie.

4. Sous réserve du paragraphe 5, lorsque des agents de la force de sécurité sont embarqués sur un navire de la force de sécurité d'un autre État Partie et que l'action de répression est exercée en vertu des pouvoirs des agents de la force de sécurité, toute fouille ou saisie de biens, toute détention de personne et tout emploi de la force en application du présent Accord, que des armes soient ou non utilisées, doivent, en phase avec les articles 13 et 14, être effectués par lesdits agents de la force de sécurité.

5. Les membres d'équipage du navire ou de l'aéronef de la force de sécurité de l'autre État Partie, y compris les navires et aéronefs d'États tiers, comme convenu par les États Parties concernés, peuvent prêter leur concours à l'application des mesures coercitives visées au paragraphe 4, si

a) Les agents de la force de sécurité le leur ont expressément demandé et uniquement dans la mesure et de la manière requises;

b) L'action est conforme aux lois et procédures applicables des deux États Parties.

### *Article 7*

#### PATROUILLES DE SÉCURITÉ RÉGULIÈRES

1. Le présent Accord constitue une autorisation accordée par chaque État Partie aux navires et aéronefs de la force de sécurité d'un autre État Partie, ayant fait l'objet d'une notification, d'effectuer des patrouilles dans ses eaux et son espace aérien dans le cadre du présent Accord.

2. En application du présent Accord, un navire ou un aéronef de la force de sécurité d'un État Partie n'est autorisé à effectuer des patrouilles dans les eaux et l'espace aérien d'un autre État Partie que lorsque le navire ou l'aéronef de la force de sécurité, selon le cas, est placé sous le commandement et le contrôle de l'autorité compétente du premier État Partie.

3. Nonobstant le paragraphe 1, un État Partie se réserve le droit de refuser l'entrée dans ses eaux et son espace aérien.

4. Au cours d'une patrouille régulière, conformément au paragraphe 1,

a) Un aéronef de la force de sécurité d'un État Partie, en plus de son marquage national, affiche aussi la norme de la CARICOM;

b) Un navire de la force de sécurité d'un État Partie, en plus de son drapeau national, bat aussi le pavillon de la CARICOM;

c) Un aéronef de la force de sécurité du Système de sécurité régional, en plus de la signalisation du système, affiche également la norme de la CARICOM;

d) Un navire de la force de sécurité du Système de sécurité régional bat aussi le pavillon de la CARICOM.

### *Article 8*

#### OPÉRATIONS DANS LES EAUX D'UN ÉTAT PARTIE

1. Le présent Accord constitue une autorisation accordée par chaque État Partie à un autre État Partie de conduire des opérations de répression dans les eaux du premier État Partie afin de réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie, lorsque

a) Moyennant notification de l'opération proposée, l'autorisation est accordée; ou

b) Autorisée en vertu du paragraphe e de l'article 6.

2. Nonobstant le paragraphe 1, au cours d'une patrouille régulière dans les eaux d'un État Partie en vertu du paragraphe 1 de l'article 7, les agents de la force de sécurité effectuant la patrouille peuvent, dans les eaux de l'État Partie, conduire de telles opérations de répression, le cas échéant, afin de réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie, lorsque

- et
- a) Un navire suspect, détecté dans les eaux internationales, entre dans les eaux de l'État Partie
    - i) Aucun agent de la force de sécurité de cet État Partie n'est embarqué sur le navire de la force de sécurité de l'État Partie effectuant la patrouille;
    - ii) Aucun navire de la force de sécurité de cet État Partie n'est dans le voisinage immédiat pour faire une enquête;
    - iii) Un avis est donné à l'autorité compétente de cet État Partie et aucune objection n'est formulée par cette autorité compétente;
  - b) Un navire suspect est détecté dans les eaux de l'État Partie;
    - i) Aucun agent de la force de sécurité de cet État Partie n'est embarqué sur le navire de la force de sécurité de l'État Partie effectuant la patrouille;
    - ii) Aucun navire de la force de sécurité de cet État Partie n'est dans le voisinage immédiat pour faire une enquête;
    - iii) Un avis est donné à l'autorité compétente de cet État Partie et aucune objection n'est formulée par cette autorité compétente.

3. Lorsque les conditions des alinéas *a* ou *b* du paragraphe 2 sont remplies, un navire de la force de sécurité d'un État Partie peut poursuivre un navire suspect qui se trouve ou entre, selon le cas, dans les eaux d'un autre État Partie, et les agents de la force de sécurité de l'État Partie procédant à la poursuite peuvent procéder à une enquête, arraisonner et fouiller le navire. Si la preuve de toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie est constatée, les agents peuvent immobiliser le navire et détenir la cargaison et les personnes à bord dans l'attente d'une réception rapide d'instructions de l'autorité compétente de l'État Partie dans les eaux duquel le navire est entré ou est détecté.

4. Un État Partie donne, sans délai, un préavis à l'autorité compétente de l'action à entreprendre en vertu du paragraphe 3.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents du présent article, un État Partie se réserve le droit de refuser l'exercice de tout pouvoir en vertu du paragraphe 2.

#### *Article 9*

##### OPÉRATIONS DANS LES EAUX INTERNATIONALES

1. Lorsque les agents de la force de sécurité d'un État Partie (« l'État Partie requérant ») rencontrent un navire suspect prétendant détenir la nationalité d'une autre Partie (« l'État Partie requis ») et se trouvant au-delà de la mer territoriale, l'État Partie requérant peut demander à l'autorité compétente de l'État Partie requis

- a) De vérifier la prétention de nationalité du navire suspect;
- b) Lorsqu'une telle prétention est vérifiée
  - i) D'autoriser les agents de la force de sécurité de l'État Partie requérant à procéder à l'arraisonnement et à la fouille du navire suspect, de la cargaison et des personnes se trouvant à bord;
  - ii) Si la preuve d'une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou de tout État Partie est constatée, d'autoriser les agents de la force de sécurité de l'État Partie requérant à immobiliser le navire et à détenir la cargaison et les personnes à bord dans l'attente d'instructions de l'autorité compétente de l'État Partie requis au sujet de l'exercice de la compétence juridictionnelle conformément à l'article 11.

2. Lorsque la nationalité est vérifiée, l'État partie requis peut

- a) Décider d'autoriser les agents de ses propres forces de sécurité à procéder à l'arraisonnement et à la fouille;

b) Autoriser les agents de la force de sécurité de l'État Partie requérant à procéder à l'arraisonnement et à la fouille;

c) Décider de procéder à l'arraisonnement et à la fouille avec le concours de la Partie requérante;

d) Refuser l'autorisation d'arraisonner et de fouiller.

3. Si la nationalité n'est pas vérifiée dans les deux (2) heures, l'État Partie requis peut, néanmoins, autoriser les agents de la force de sécurité de l'État Partie requérant à arraisonner et à fouiller le navire.

4. Si l'État Partie requis ne donne aucune réponse dans les deux (2) heures suivant la réception de la demande :

a) L'État Partie requis est réputé avoir refusé la prétention de nationalité du navire suspect;

b) L'État Partie requérant est réputé avoir été autorisé à arraisonner le navire suspect afin d'examiner les documents du navire, d'interroger les personnes à bord et de fouiller le navire pour déterminer s'il se livre à une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie.

5. Lorsque la preuve d'une activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie est constatée, les agents de la force de sécurité de la première Partie peuvent immobiliser le navire et détenir la marchandise et les personnes à bord dans l'attente d'une réception rapide d'instructions concernant l'exercice des voies de droit de l'autre État Partie.

6. Nonobstant les paragraphes précédents du présent article, le présent Accord autorise les agents de la force de sécurité d'un État Partie (« le premier État Partie ») à arraisonner un navire suspect prétendant détenir la nationalité d'un autre État Partie afin de rechercher et d'examiner les documents du navire lorsque ce navire

a) Ne bat pas le pavillon de cet autre État Partie;

b) N'arbore aucun élément de son immatriculation ou de sa nationalité;

c) Affirme n'avoir à bord aucun document.

7. Si, à la suite des mesures prises en application du paragraphe 6,

a) Des documents ou autres éléments de preuve de la nationalité sont trouvés, les paragraphes précédents du présent article s'appliquent;

b) Aucun document ou autre élément de preuve de la nationalité n'est trouvé, l'autre État Partie ne s'oppose pas à ce que le premier État Partie assimile le navire à un navire dépourvu de nationalité, conformément au droit international.

8. L'autorisation d'arraisonner, de fouiller et d'immobiliser implique le pouvoir de faire usage de la force, conformément à l'article 14.

9. Les navires de la force de sécurité d'un État Partie opérant conformément au présent article doivent aussi, au cours de ces opérations, battre le pavillon de la CARICOM.

## *Article 10*

### OPÉRATIONS DANS L'ESPACE AÉRIEN ET PROCÉDURES

1. Sous réserve du droit de s'y opposer expressément, à tout moment, le présent Accord constitue une autorisation accordée par un État Partie aux aéronefs de la force de sécurité d'un autre État Partie d'opérer dans l'espace aérien du premier État Partie.

2. Sous réserve des protocoles opérationnels types qui pourront être élaborés par les États Parties, un État Partie, dans l'intérêt de la sécurité aérienne, observe les procédures énoncées aux paragraphes 3 à 6 en vue de faciliter les vols des aéronefs de ses forces de sécurité dans l'espace aérien d'un autre État Partie.

3. Dans le cas d'opérations planifiées au niveau bilatéral ou multilatéral et dûment autorisées par les États Parties concernés, l'État Partie désireux de survoler fournit aux autorités de l'aviation com-

pétentes de l'autre État Partie un préavis raisonnable concernant les vols prévus de ses aéronefs dans l'espace aérien de cet autre État Partie.

4. Dans le cas d'opérations non planifiées, qui peuvent comprendre la poursuite d'un aéronef suspect dans l'espace aérien d'un autre État Partie en application du présent Accord, les autorités de l'aviation compétentes ou autres autorités des États Parties concernés échangent des informations au sujet des fréquences de communication appropriées et d'autres informations pertinentes pour la sécurité de la navigation aérienne.

5. Les aéronefs de la force de sécurité engagés dans des opérations en application du présent Accord doivent se conformer

a) Aux règles applicables à la navigation aérienne et à la sécurité des vols qui pourront être imposées par les autorités de l'aviation d'un État Partie;

b) À des procédures d'opération écrites mises au point pour les opérations de vol dans son espace aérien en vertu du présent Accord.

6. Un aéronef de la force de sécurité d'un autre État Partie peut transmettre à un aéronef suspect l'ordre des autorités de l'aviation ou autres autorités compétentes d'un État Partie d'atterrir sur le territoire de cet État Partie.

### *Article 11*

#### JURIDICTION SUR LES NAVIRES IMMOBILISÉS

1. Sous réserve du paragraphe 2, dans tous les cas survenant dans les eaux nationales ou concernant des navires qui battent le pavillon d'un État Partie au large de la mer territoriale d'un État, cet État Partie a le droit primitif d'exercer sa juridiction sur un navire immobilisé, la cargaison et les personnes à bord (y compris la saisie, la confiscation, l'immobilisation et les poursuites).

2. Nonobstant le paragraphe 1, l'État Partie ayant le droit primitif d'exercer sa juridiction pourra, sous réserve de sa législation, se soustraire à son droit primitif et autoriser l'application de la législation d'un autre État Partie à l'encontre du navire, de la cargaison et des personnes à bord.

3. Dans les cas survenant dans la zone contiguë revendiquée par un État Partie, l'État partie effectuant l'arraisonnement et la fouille a le droit d'exercer sa juridiction, sauf dans les cas impliquant des navires suspects fuyant les eaux de cet État Partie ou des navires suspects revendiquant la nationalité de cet État Partie.

4. Des instructions concernant la juridiction en application des paragraphes précédents du présent article sont données le plus tôt possible.

5. Lorsque ses lois l'y autorisent, la renonciation au droit de juridiction peut être accordée verbalement, mais doit, dès que possible, être consignée dans une note écrite de l'autorité compétente et être traitée, sans préjudice de l'exercice immédiat de la juridiction sur le navire suspect par l'autre État Partie.

### *Article 12*

#### ÉCHANGE D'INFORMATIONS ET NOTIFICATION DES RÉSULTATS DES MESURES PRISES PAR LES FORCES DE SÉCURITÉ

1. Les autorités compétentes des États Parties, par l'intermédiaire d'une entité régionale dont pourront convenir les États Parties, échangent des informations opérationnelles sur la détection et la localisation d'un navire ou d'un aéronef suspect et maintiennent la communication entre eux en tant que de besoin pour donner effet au présent Accord.

2. Les agents de la force de sécurité d'un État Partie ayant procédé à un arraisonnement et à une fouille en application du présent Accord notifient sans délai les résultats de ces opérations à l'autorité compétente de l'autre État Partie.

3. Chaque État Partie informe, dans des délais raisonnables et conformément à sa législation, les autres États Parties intéressés de l'état d'avancement de toutes les enquêtes, poursuites et procédures judiciaires résultant des mesures et procédures prises en vertu du présent Accord.

### *Article 13*

#### POUVOIRS ET COMPORTEMENT DES AGENTS D'UNE FORCE DE SÉCURITÉ

1. Chaque État Partie prend les mesures nécessaires au titre de sa législation nationale pour que les agents de la force de sécurité d'autres États Parties, lors d'opérations d'application de la loi dans ses eaux territoriales en vertu du présent Accord, soient habilités à exercer les pouvoirs similaires à ceux exercés par les agents de sa propre force de sécurité.

2. Chaque État Partie prend les mesures appropriées pour doter les agents de sa force de sécurité, ainsi que les agents de la force de sécurité d'autres États Parties qui agissent en son nom, de la compétence leur permettant d'exercer les pouvoirs des agents d'une force de sécurité, tel que prescrit par le présent Accord.

3. Chaque État Partie veille à ce que les agents de sa force de sécurité, lorsqu'ils procèdent à des arraisonnements et à des fouilles, en vertu du présent Accord, agissent conformément à ses lois et procédures nationales applicables ainsi qu'au droit international et aux pratiques internationales généralement acceptées.

4. Les agents d'une force de sécurité effectuent les arraisonnements et les fouilles conformément au présent Accord. Les membres d'équipage des navires ou des aéronefs, y compris des navires ou des aéronefs d'États tiers, tel que convenu d'un commun accord, peuvent prêter leur concours à cette action.

5. Les agents d'une force de sécurité effectuant un arraisonnement et une fouille en application du présent Accord peuvent opérer à partir

- a) Des navires et des aéronefs de la force de sécurité des États Parties;
- b) Des navires et des aéronefs d'États tiers placés sous le commandement et le contrôle d'agents d'une force de sécurité.

6. Les agents d'une force de sécurité effectuant un arraisonnement et une fouille en application du présent Accord peuvent porter des armes.

7. Lors d'un arraisonnement et d'une fouille, les agents d'une force de sécurité doivent respecter les normes de courtoisie, de respect et de considération à l'égard des personnes à bord du navire suspect et doivent s'assurer de ne pas

- a) Porter atteinte à la sécurité de la vie en mer et à celle du navire suspect et de sa cargaison;
- b) Porter préjudice aux intérêts commerciaux et juridiques de l'État du pavillon ou de tout autre État intéressé.

8. Lors des activités d'interception aérienne en application du présent Accord, les agents d'une force de sécurité ne mettent pas en danger la vie des personnes à bord ni la sécurité de l'aéronef civil.

### *Article 14*

#### EMPLOI DE LA FORCE

1. Tout emploi de la force en vertu du présent Accord doit, dans tous les cas,
  - a) Être strictement conforme aux lois et politiques en vigueur;
  - b) Se limiter au niveau minimal raisonnablement nécessaire dans les circonstances.
2. Nonobstant le paragraphe 1, en aucun cas un État Partie ne doit recourir à la force contre un aéronef civil en vol.

3. Aucune disposition du présent Accord ne porte atteinte à l'exercice, par les agents d'une force de sécurité ou d'autres agents d'un État Partie, du droit fondamental à la légitime défense.

#### *Article 15*

##### ÉCHANGE DE CONNAISSANCE SUR LES LOIS ET POLITIQUES DES ÉTATS PARTIES

1. Pour faciliter la mise en œuvre du présent Accord, chaque État Partie veille à ce que les autres États Parties soient pleinement informés de ses lois et politiques, notamment celles relatives à l'emploi de la force.

2. Chaque Partie veille à ce que tous les agents de sa force de sécurité soient au courant des lois et des politiques en vigueur conformément au présent Accord.

#### *Article 16*

##### POINTS DE CONTACT

1. Lorsqu'il désigne les autorités compétentes et les agents de la force de sécurité qui exercent des responsabilités conformément au présent Accord, chacun des États Parties est invité à désigner des points de contact habilités notamment à recevoir les instructions concernant l'exercice des voies de droit et la juridiction, les notifications et les demandes.

2. Chaque État Partie informe le Secrétaire général de la désignation des points de contact et de toute modification à cet égard.

3. Le Secrétaire général communique immédiatement à chaque État Partie les informations reçues conformément au paragraphe 2.

4. Les États Parties veillent à ce que les points de contact soient habilités à recevoir les demandes et rapports, à les traiter et à y répondre à tout moment.

#### *Article 17*

##### DISPOSITION DES BIENS SAISIS

1. Les biens saisis en application du présent Accord à la suite d'opérations menées à bord de navires

- a) Sous réserve de la juridiction d'un État Partie;
- b) Dans le territoire ou les eaux d'un État Partie,

sont cédés conformément aux lois de cet État Partie.

2. Les biens saisis en application du présent Accord au large de la mer territoriale d'un État sont cédés

- a) Selon des modalités devant être convenues par les États Parties;
- b) En l'absence de ces formalités, conformément aux lois de l'État Partie ayant procédé à la saisie.

#### *Article 18*

##### RÉCLAMATIONS

1. À moins qu'il n'en soit convenu autrement, un État Partie

a) N'intente aucune action en justice contre un autre État Partie ou les agents de sa force de sécurité ou autres personnes morales agissant en son nom;

b) S'occupe des procédures judiciaires et des demandes introduites par des tiers contre un autre État Partie ou les agents de sa force de sécurité ou autres personnes morales agissant en son nom;

c) Indemnise un État Partie menant des opérations ou les agents de sa force de sécurité ou autres personnes morales agissant en son nom,

en cas de décès ou de blessure de l'un des agents de la force de sécurité, de dommages ou de perte de matériel ou de biens ou de dommages à l'environnement qui se posent dans le territoire ou toute autre zone relevant de sa juridiction ou son contrôle dans le cadre de la conduite des opérations en application du présent Accord.

2. En cas de perte, de dommages, de blessure ou de décès subis à la suite

a) De mesures prises par les agents de la force de sécurité d'un État Partie en violation du présent Accord;

b) De mesures inappropriées ou déraisonnables prises par un État Partie en application du présent Accord,

les États Parties concernés, sans préjudice de tout autre droit reconnu par la loi, se consultent à la demande de l'un des États Parties pour en arriver à un règlement et statuer sur toute question relative à l'indemnisation ou au paiement.

### *Article 19*

#### EXONÉRATION FISCALE

Le mouvement des navires et des aéronefs de la force de sécurité d'un État Partie dans les eaux ou l'espace aérien d'un autre État Partie et le paiement pour l'utilisation par ces navires et aéronefs des ports publics, installations portuaires et aérodromes ne sont soumis à aucune taxe locale, redevance ou autres droits, à condition que des montants raisonnables soient versés pour les services et le matériel demandés et reçus en rapport avec l'utilisation des ports locaux, installations portuaires et aérodromes.

### *Article 20*

#### EFFET SUR LES DROITS, PRIVILÈGES ET SITUATIONS JURIDIQUES

Aucune disposition du présent Accord

a) Ne vise à modifier les droits et privilèges dont bénéficie toute personne dans une procédure administrative ou judiciaire;

b) Ne modifie les immunités dont bénéficient les navires et aéronefs en application du droit international;

ou

i) Ne porte préjudice à la situation d'un État Partie vis-à-vis du droit international;

ii) N'affecte les revendications relatives aux limites territoriales ou maritimes de l'un des États Parties ou d'un État tiers;

iii) Ne constitue un précédent dont peuvent découler des droits.

### *Article 21*

#### COOPÉRATION ET ASSISTANCE

1. L'autorité compétente d'un État Partie peut demander aux agents d'une force de sécurité, autorisés par l'autorité compétente de l'autre État Partie, de fournir une assistance technique, notamment une assistance spécialisée dans la conduite de fouille de navires suspects, afin d'arraisonner et de fouiller des navires suspects se trouvant sur le territoire ou dans les eaux de la Partie requérante.

2. Aucune disposition du présent Accord n'empêche

a) Un État Partie d'autoriser un autre État Partie à

- i) Réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie sur son territoire, dans ses eaux ou son espace aérien;
    - ii) Intervenir auprès de navires ou d'aéronefs suspects revendiquant sa nationalité;
    - iii) Offrir d'autres formes de coopération pour réprimer toute activité susceptible de compromettre la sécurité de la région ou d'un État Partie;
  - b) Les membres du système de Sécurité régional de poursuivre les objectifs du présent Accord dans le cadre de ce Système.
3. Aucune disposition du présent Accord n'empêche un État Partie de demander l'assistance d'un État tiers dans l'acquisition et le développement de ressources techniques et matérielles suffisantes pour mener à bien l'objet et le but du présent Accord.

#### *Article 22*

##### MISE EN ŒUVRE

1. Chaque État Partie prend toutes les mesures nécessaires, y compris des mesures législatives et administratives, afin d'assurer la mise en œuvre effective du présent Accord.
2. Les États Parties peuvent conclure des accords bilatéraux et multilatéraux entre eux sur les questions traitées dans le présent Accord afin d'en compléter ou d'en renforcer les dispositions ou de faciliter l'application des principes qui y sont énoncés.

#### *Article 23*

##### DIFFÉRENDS ET CONSULTATIONS

1. En cas de différend entre deux ou plusieurs États Parties concernant l'interprétation, l'application ou la mise en œuvre du présent Accord, les États Parties se consultent en vue du règlement du différend par voie de négociation, d'enquête, de médiation, de conciliation ou de recours à un organisme régional compétent, par voie judiciaire ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.
2. Les États Parties conviennent de se consulter en tant que de besoin pour évaluer la mise en œuvre du présent Accord et envisager d'en renforcer l'efficacité.
3. L'évaluation visée au paragraphe 2 est effectuée au moins une fois tous les deux ans.
4. En cas de difficultés concernant l'application du présent Accord, un État Partie peut demander l'avis de l'autre État Partie intéressé afin de résoudre la question.

#### *Article 24*

##### RELATION AVEC D'AUTRES ACCORDS

1. Aucune disposition du présent Accord ne modifie ni n'affecte de quelque manière que ce soit les droits et obligations d'un État Partie découlant d'accords déjà en vigueur entre lui et tout autre État Partie sur le même sujet.
2. Le présent Accord n'affecte ni ne doit être interprété comme affectant les droits et obligations découlant de la Charte des Nations Unies ou de la responsabilité du maintien de la paix et de la sécurité internationales de l'Organisation des Nations Unies.

#### *Article 25*

##### DÉPOSITAIRE

Le présent Accord, toute modification de celui-ci, les instruments d'adhésion et de ratification sont déposés auprès du Secrétaire général (le Dépositaire) qui transmet des copies certifiées conformes à tous les États Parties.

### *Article 26*

#### SIGNATURE ET RATIFICATION

1. Le présent Accord est ouvert à la signature de tous les États Membres.
2. Le présent Accord est soumis à ratification par les États signataires conformément à leurs procédures constitutionnelles respectives.

### *Article 27*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur 60 jours après la date du dépôt du troisième instrument de ratification.

### *Article 28*

#### AMENDEMENT

1. Les États Parties peuvent proposer un amendement au présent Accord.
2. Chaque amendement sera soumis à ratification par les États Parties et entrera en vigueur 30 jours après le dépôt du dernier instrument de ratification.

### *Article 29*

#### ADHÉSION

1. Le présent Accord restera ouvert après son entrée en vigueur à l'adhésion de tout État Membre.
2. Les instruments d'adhésion sont déposés auprès du Dépositaire qui transmet des copies de ces instruments à chaque État Partie en leur notifiant les dates de dépôt des instruments.
3. Tout instrument d'adhésion prendra effet 30 jours après son dépôt auprès du Dépositaire.

### *Article 30*

#### RÉSERVE

1. Sous réserve du paragraphe 2, un État Membre peut, au moment de la signature ou au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, formuler toute réserve au présent Accord dont il peut se prévaloir.
2. Une réserve qui est incompatible avec les objectifs du présent Accord n'est pas autorisée.
3. Le Dépositaire communique aux États Parties le texte des réserves formulées par un État.
4. Sous réserve du paragraphe 5, un État Partie qui a formulé une réserve à l'égard d'une disposition du présent Accord ne peut pas exiger d'un autre État Partie qu'il applique cette disposition.
5. Si une réserve formulée par un État Partie à l'égard d'une disposition du présent Accord est partielle ou conditionnelle, cet État Partie peut exiger l'application de la disposition dans la mesure où il l'a lui-même acceptée.
6. Un État Partie qui a formulé une réserve en vertu du paragraphe 1 peut à tout moment la retirer, en tout ou en partie, en adressant une notification au Dépositaire.
7. Le retrait prend effet à la date de réception de la notification par le Secrétaire général.
8. Le Dépositaire informe sans délai chaque État Partie de chacune des notifications reçues conformément au paragraphe 6.

*Article 31*

RETRAIT

1. Un État Partie pourra se retirer du présent Accord à tout moment en adressant une notification écrite au Dépositaire.
2. Le Dépositaire informera sans délai les autres États parties de la réception de la notification.
3. Le retrait prendra effet 90 jours après la date de réception de la notification par le Dépositaire, à moins que l'État Partie notifie au dépositaire par écrit l'annulation de sa déclaration de retrait avant la date effective du retrait.
4. Le présent Accord continuera de s'appliquer après le retrait d'un État Partie à l'égard de toute procédure administrative ou judiciaire concernant les actions qui ont eu lieu au moment où l'Accord était en vigueur.

EN FOI DE QUOI les représentants soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont exécuté le présent Accord pour leurs gouvernements respectifs.

## D. COMMUNICATIONS DES ÉTATS

*Note datée du 10 septembre 2008, adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Gouvernement espagnol, concernant la déclaration formulée par le Maroc lors de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*

« En ce qui concerne la déclaration faite par le Maroc le 31 mai 2007 à l'occasion de la ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Espagne entend faire les mises au point suivantes :

« Les villes autonomes de Ceuta et Melilla, le Peñón de Alhucemas, le Peñón Vélez de la Gomera et les îles Chafarinas font partie intégrante du Royaume d'Espagne, qui exerce sa souveraineté pleine et totale sur ces territoires ainsi que les espaces maritimes relevant de ces territoires en vertu des dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

« ...

« ii) Les lois et règlements marocains relatifs aux espaces maritimes ne sont pas opposables à l'Espagne, sauf en cas de compatibilité avec les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ni ne peuvent avoir d'effet sur les droits souverains ou de juridiction que l'Espagne exerce ou pourrait exercer sur ses propres espaces maritimes, définis conformément aux conventions et autres normes internationales applicables. »

### III. AUTRES INFORMATIONS

#### 1. Résolution 63/2

*Document final de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit*

#### **Résolution adoptée par l'Assemblée générale [sans renvoi à une grande commission (A/63/L.3)]**

*L'Assemblée générale,*

*Rappelant sa résolution 62/204 du 19 décembre 2007, en particulier le paragraphe 11,*

*Adopte le document final ci-après :*

*Déclaration adoptée à l'issue de la réunion de haut niveau tenue à l'occasion de la soixante-troisième session de l'Assemblée générale et consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty*

*Nous, ministres et chefs de délégation participant à la réunion plénière de haut niveau de l'Assemblée générale, consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit<sup>1</sup>, tenue à New York les 2 et 3 octobre 2008,*

*Rappelant la Déclaration du Millénaire<sup>2</sup>, dans laquelle les chefs d'État et de gouvernement se sont déclarés conscients des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, ont demandé instamment aux donateurs tant bilatéraux que multilatéraux d'accroître leur aide financière et technique à ce groupe de pays pour les aider à satisfaire leurs besoins particuliers de développement et à surmonter les obstacles géographiques en améliorant leurs systèmes de transport en transit, et ont décidé de créer, aux niveaux tant national que mondial, un climat propice au développement et à l'élimination de la pauvreté,*

*Réaffirmant notre engagement à répondre d'urgence aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et aux difficultés auxquelles ils font face en veillant à l'application intégrale, rapide et effective du Programme d'action d'Almaty, comme le prévoit le Document final du Sommet mondial de 2005<sup>3</sup>,*

*Réaffirmant également que le Programme d'action d'Almaty constitue un cadre fondamental pour des partenariats réels entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial,*

*Reconnaissant que la responsabilité de la mise en place de systèmes efficaces de transit incombe au premier chef aux pays en développement sans littoral et de transit, qui doivent parvenir à instaurer un environnement leur permettant de créer, d'attirer et de mobiliser efficacement des ressources afin de relever les défis qui se présentent à eux en matière de développement, mais que leurs efforts doivent être constamment appuyés au niveau international par les partenaires de développement et par les orga-*

<sup>1</sup> *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

<sup>2</sup> Voir résolution 55/2.

<sup>3</sup> Voir résolution 60/1.

nisations internationales et régionales dans un esprit de responsabilité partagée, en incluant la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire, et en tenant compte des accords d'intégration régionale,

*Reconnaissant également* que le secteur privé est un protagoniste important qui devrait accroître sa contribution au développement de l'infrastructure et de la capacité de production, notamment par l'établissement de partenariats entre les secteurs public et privé,

*Reconnaissant en outre* que la coopération entre pays en développement sans littoral et de transit permet d'améliorer les systèmes de transport de transit, et qu'elle doit être encouragée sur la base des intérêts réciproques des pays en question,

*Réaffirmant* que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer et la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit par tous les moyens de transport, conformément aux règles applicables du droit international,

*Réaffirmant également* que les pays de transit ont le droit de prendre, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes,

*Exprimant* notre soutien aux pays en développement sans littoral qui sortent d'un conflit, en vue de leur permettre de se relever et de reconstruire, selon les besoins, leur infrastructure politique, sociale et économique et de les aider à réaliser leurs priorités de développement, conformément aux buts et objectifs énoncés dans le Programme d'action d'Almaty et aux objectifs du Millénaire pour le développement,

*Prenant acte* des documents finals de la Réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, tenue à Ouagadougou, du 18 au 20 juin 2007<sup>4</sup>, et de la Réunion thématique sur le commerce international et la facilitation du commerce, tenue à Oulan-Bator les 30 et 31 août 2007<sup>5</sup>,

*Prenant acte également* des documents finals respectifs de la réunion régionale d'examen pour l'Asie et l'Europe, tenue à Bangkok les 22 et 23 avril 2008, de la réunion régionale d'examen pour l'Afrique, tenue à Addis-Abeba du 18 au 20 juin 2008, et de la réunion régionale d'examen pour l'Amérique latine, tenue à Buenos Aires le 30 juin 2008<sup>6</sup>,

1. *Réaffirmons* l'engagement que nous avons pris dans le Programme d'action d'Almaty de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral, en tenant compte des problèmes auxquels sont confrontés les pays en développement de transit qui sont leurs voisins, par des mesures identifiées dans les cinq domaines prioritaires du Programme d'action<sup>1</sup>;

#### ÉVALUATION GÉNÉRALE

2. *Reconnaissons* que, malgré la persistance de difficultés, les pays en développement sans littoral en tant que groupe ont connu certains progrès dans leur développement économique d'ensemble et leur croissance. Au cours des cinq dernières années, ils ont enregistré une augmentation des taux de croissance du produit intérieur brut et de l'investissement étranger direct; et les exportations sont montées en flèche, surtout pour le pétrole et les autres ressources minérales;

3. *Constatons avec préoccupation* que la croissance économique et le bien-être social des pays en développement sans littoral demeurent très vulnérables aux chocs extérieurs ainsi qu'aux risques multiples auxquels la communauté internationale est exposée;

4. *Convenons* que les pays en développement sans littoral et de transit, avec l'aide de leurs partenaires de développement, ont réalisé quelques progrès dans la mise en œuvre des mesures spécifiques convenues dans le Programme d'action d'Almaty. En Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique latine, ces pays ont intensifié leurs efforts en vue de réformer leurs politiques et d'améliorer leur

<sup>4</sup> A/62/256 et Corr. I, annexes I et II.

<sup>5</sup> A/C.2/62/4, annexes I et II.

<sup>6</sup> Disponible à l'adresse suivante : [www.unohrrls.org/fr/lldc/673/](http://www.unohrrls.org/fr/lldc/673/).

gouvernance. Les pays donateurs, les organismes de financement et de développement ainsi que les organisations régionales et internationales accordent plus d'attention à la mise en place de systèmes efficaces de transit;

5. *Reconnaissons* que, si les difficultés liées à l'absence de littoral se font sentir dans tous les aspects de leur développement et de leur lutte contre la pauvreté, c'est leur impact sur le commerce extérieur de ces pays qui est le plus grave. Certains progrès, encore qu'inégaux, ont été accomplis mais les pays en développement sans littoral demeurent marginalisés dans le commerce international, ce qui les empêche de tirer pleinement parti du commerce pour réaliser leurs objectifs de développement;

6. *Soulignons* que pour les pays en développement sans littoral le coût plus élevé du transit des marchandises à travers les frontières pénalise leurs produits sur le plan de la compétitivité et décourage l'investissement étranger et que leurs efforts pour établir des systèmes de transport en transit efficaces continuent de se heurter à des difficultés telles que le manque de moyens de transport, l'insuffisance des capacités de charge des installations portuaires, les retards des passages en douane et du dédouanement aux ports, la dépendance à l'égard de services de transit, les droits et obstacles divers dus à la lourdeur des procédures douanières et toutes les autres contraintes liées à la réglementation, le développement insuffisant des services logistiques, la faiblesse des mécanismes juridiques et institutionnels et le coût des transactions bancaires. À cela s'ajoute le fait que, dans la plupart des cas, les voisins de transit des pays en question sont eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Il faut s'attaquer sans retard à ces problèmes, en accélérant la mise en œuvre des mesures spécifiques définies dans chacun des domaines prioritaires exposés dans le Programme d'action d'Almaty;

#### PROBLÈMES FONDAMENTAUX LIÉS AUX POLITIQUES DE TRANSIT

7. *Saluons* les efforts faits par de nombreux pays en développement sans littoral et de transit pour réformer leurs politiques administratives, juridiques et macroéconomiques, en se fondant sur une approche intégrée du commerce et du transport. Ces réformes incluent la libéralisation des services de transit et de transport, la ratification des conventions internationales pertinentes, l'aménagement de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, transparentes et simplifiées, qui ont renforcé la concertation entre le secteur privé et le secteur public pour éliminer les goulets d'étranglement existant en différents points du réseau de services de transit. Il faut poursuivre ces efforts pour assurer l'application effective de ces réformes positives et veiller à ce que les stratégies et les programmes, surtout s'ils débouchent sur une régulation des opérations de transport ou sur la construction de nouvelles infrastructures d'envergure, tiennent pleinement compte des questions d'environnement et des besoins de développement, pour garantir un développement durable aux niveaux local et mondial. La communauté internationale, notamment les organismes de financement et de développement ainsi que les pays donateurs, devrait accroître son assistance aux pays en développement sans littoral et de transit à cet égard;

8. *Reconnaissons* le rôle important que jouent la coopération et l'intégration régionales entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit pour résoudre, de façon effective et intégrée, les problèmes que posent les échanges transfrontières et le transport de transit. À cet égard, nous saluons particulièrement les initiatives régionales visant à promouvoir le développement de réseaux de transport de transit ferroviaire et routier telles que les accords concernant la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, le Plan d'action à court terme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique concernant les infrastructures, le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, le couloir Europe-Caucase-Asie, l'étude diagnostique des infrastructures nationales en Afrique relative au développement des infrastructures en Afrique et le Consortium pour les infrastructures en Afrique;

9. *Reconnaissons également* que les conventions internationales relatives au transport et au transit, ainsi que les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux ratifiés par les pays en développement sans littoral et de transit sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de

normaliser les règles et les documents. Nous encourageons les pays en développement, aussi bien sans littoral que de transit, à donner effet aux dispositions de ces conventions et accords;

#### DÉVELOPPEMENT ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

10. *Convenons* que, en dépit d'un léger progrès enregistré au niveau du développement des infrastructures de transport de transit dans les pays en développement sans littoral, l'insuffisance ou la détérioration des infrastructures de transport ferroviaire et routier, des ports, des voies navigables intérieures, des gazoducs, des transports aériens et des technologies de l'information et des communications qui affectent beaucoup d'entre eux, de même que des règlements et procédures peu harmonisés, le manque d'investissements étrangers et une piètre participation du secteur privé, constituent des obstacles majeurs au développement de systèmes de transport de transit viables et fiables. Les raccordements des pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux de transport en transit sont très insuffisants par rapport aux attentes. Les maillons manquants posent un grave problème qu'il faut résoudre de toute urgence;

11. *Reconnaissons* que la construction des infrastructures de transport en transit, en particulier des tronçons qui manquent pour compléter les réseaux régionaux, de même que l'amélioration et l'entretien des infrastructures en place jouent un rôle capital dans la réalisation des objectifs de développement convenus au niveau international, en particulier des objectifs de développement du Millénaire;

12. *Encourageons* les pays en développement sans littoral et de transit à consacrer une part plus importante de leurs investissements publics au développement et à l'entretien des infrastructures, éventuellement avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement. Nous notons que la participation du secteur privé devrait également être encouragée à cet égard;

13. *Soulignons* que le développement et l'amélioration des moyens et services de transport en transit devraient être intégrés dans les stratégies globales de développement des pays en développement sans littoral et de transit et qu'en conséquence les pays donateurs devraient tenir compte des exigences de la restructuration à long terme des économies des pays en développement sans littoral;

#### FACILITATION DU COMMERCE, NOTAMMENT DU COMMERCE INTERNATIONAL

14. *Notons* que quelques progrès, encore que limités et inégaux, ont été réalisés par les pays en développement sans littoral dans le domaine du commerce international;

15. *Constatons avec préoccupation* que la part des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial des marchandises reste minime. La plupart des pays en développement sans littoral sont toujours tributaires des exportations de quelques produits primaires. Ils restent marginalisés dans le système commercial international, ce qui les empêche de tirer pleinement parti du commerce pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement;

16. *Notons avec préoccupation* qu'environ un tiers de l'ensemble des pays en développement sans littoral n'a toujours pas intégré le système commercial multilatéral réglementé. C'est pourquoi nous soulignons qu'il faut accélérer encore l'accession des pays en développement sans littoral et de transit à l'Organisation mondiale du commerce. À cet égard, il importe de tenir compte du degré de développement de chaque candidat lors de la procédure d'accession, notamment des besoins et problèmes particuliers découlant de son désavantage géographique. Les partenaires de développement devraient fournir une assistance dans ce domaine;

17. *Reconnaissons* que l'une des principales raisons de la marginalisation des pays en développement sans littoral par rapport au système commercial international est le coût élevé des transactions commerciales. Aussi insistons-nous pour que les négociations actuelles sur l'accès aux marchés des

produits agricoles et autres envisagent la possibilité d'accorder une attention particulière aux produits qui présentent un intérêt spécial pour les pays en développement sans littoral;

18. *Réaffirmons* que, conformément aux engagements figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha<sup>7</sup>, en particulier aux paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations commerciales en cours devraient se concentrer sur les besoins et les intérêts des pays en développement, en particulier des pays en développement sans littoral et de transit;

19. *Notons* que les négociations en cours à l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce, en particulier sur les articles pertinents de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, tels que l'article V sur la liberté de transit, l'article VIII sur les redevances et les formalités et l'article X sur la transparence, telles que prévues par les modalités définies à l'annexe D de la décision du Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce en date du 1<sup>er</sup> août 2004<sup>8</sup>, revêtent une importance particulière pour les pays en développement sans littoral soucieux de promouvoir un flux plus efficace des biens et des services et une amélioration de la compétitivité internationale résultant d'une baisse des coûts des transactions. À cet égard, une assistance technique devrait être fournie aux pays en développement, particulièrement aux pays en développement sans littoral;

20. *Constatons* que des progrès ont été accomplis en ce qui concerne la coordination des postes frontière, les investissements infrastructurels, les installations destinées au stockage des marchandises et les cadres normatifs et autres dispositions dont les pays en développement sans littoral et de transit pourront bénéficier;

21. *Sommes conscients*, cependant, du fait que la facilitation des échanges continue d'être sujette, dans la plupart des pays en développement sans littoral et de transit, à de nombreux goulets d'étranglement auxquels il convient de s'attaquer d'urgence. Il s'agit notamment des problèmes suivants : le nombre excessif de documents nécessaires pour l'exportation ou l'importation; la multiplication des barrages routiers prévus et imprévus; le fait que les postes frontière ne sont pas adjacents; l'obligation inutile de former des convois pour le passage en douane; des procédures complexes et non normalisées de dédouanement et d'inspection douanière; l'utilisation insuffisante de l'informatique; la non-transparence des législations, réglementations et procédures relatives au commerce et à la douane; le manque de capacités institutionnelles et de ressources humaines qualifiées; des services logistiques peu développés; la non-interopérabilité des systèmes de transport et l'absence de concurrence dans le secteur des services de transport en transit; la lenteur de la création ou du renforcement des comités de facilitation du commerce et des transports; et le respect insuffisant des conventions internationales sur le transport en transit;

#### MESURES D'APPUI INTERNATIONALES

22. *Prenons acte* de l'accroissement de l'aide au développement et du renforcement des mesures d'allègement de la dette en faveur des pays en développement sans littoral. Toutefois, nous notons qu'une bonne partie de l'aide publique au développement est consacrée aux secours d'urgence et à l'aide alimentaire. L'aide au développement destinée au transport, à l'entreposage et aux communications n'a pas évolué au cours des cinq dernières années, et la nécessité d'un appui financier accru à la construction et à l'entretien des infrastructures reste d'une urgente actualité. En dépit de la mise en place de l'Initiative renforcée en faveur des pays pauvres très endettés et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale, qui ont permis à un certain nombre de pays en développement sans littoral et de transit de bénéficier d'un allègement de la dette, le poids de cette dette demeure élevé pour la plupart de ces pays;

23. *Souignons* la nécessité d'attirer les investissements privés, y compris les investissements étrangers directs. La participation du secteur privé par le biais du cofinancement peut jouer, à cet égard, un rôle de catalyseur. Nous rappelons que, en dépit d'un accroissement du flux des investissements

<sup>7</sup> A/C.2/56/7, annexe.

<sup>8</sup> Organisation mondiale du commerce, document WT/L/579 et Corr.1. Disponible à l'adresse suivante : <http://docsonline.wto.org>.

étrangers directs, la participation du secteur privé à la mise en place des infrastructures conserve de grandes potentialités;

24. *Prenons acte* de l'attention et des ressources accrues que le système des Nations Unies et les organisations internationales consacrent aux problèmes des pays en développement sans littoral et de transit. Nous constatons avec satisfaction les progrès accomplis dans l'élaboration de mécanismes efficaces de suivi permettant de mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Nous apprécions le travail accompli par les entités suivantes : le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui a élaboré un ensemble d'indicateurs macroéconomiques sur le commerce et les transports; la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, qui a mis au point une méthode de calcul temps/coût; et la Banque mondiale, auteur d'un Indicateur de performance logistique et des indicateurs de mesure de la réglementation des affaires, qui fournissent des données quantifiables pour l'évaluation des progrès. Nous soulignons que ces initiatives doivent être poursuivies;

#### MESURES À PRENDRE POUR ACCÉLÉRER LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME D'ACTION D'ALMATY

25. *Demandons* aux pays en développement sans littoral et de transit de prendre les mesures suivantes afin d'accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty :

a) Promouvoir la mise à profit des enseignements tirés des initiatives régionales relatives aux infrastructures, qui visent à encourager les investissements transfrontières intégrés dans ce domaine;

b) Renforcer davantage encore le cadre juridique qui régit le transport en transit, notamment par le biais de l'application intégrale et effective des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux;

c) Promouvoir la coopération entre les réseaux ferroviaires en vue de faciliter l'exploitation de trains directs;

d) Faciliter le transit routier en harmonisant les frais de transit routier, les dimensions des véhicules, les limites de charge par essieu et la masse en charge des véhicules, l'assurance responsabilité civile automobile au tiers et les contrats de transport routier de marchandises;

e) Appliquer effectivement des mesures de facilitation des échanges, telles que la mise en œuvre de systèmes régionaux de transit douanier, la réduction au minimum du nombre de documents commerciaux et de transport, l'harmonisation des heures de travail aux frontières nationales, la publication des formalités et des droits et redevances en matière de transit, la coordination interinstitutions des services de contrôle aux frontières, ainsi que l'établissement de communautés portuaires et la promotion de leur fonctionnement effectif;

f) Envisager la possibilité de négocier et d'octroyer des zones franches au sein des ports maritimes, lorsque cela n'est pas encore fait;

g) S'employer à éliminer la pratique des convois pour le passage en douane. À cette fin, négocier des accords mutuellement favorables en vue de la mise en place d'un système prévoyant que les véhicules qui servent aux opérations de transit répondent à des conditions de sécurité agréées et, si des escortes sont nécessaires, prévoir des escortes douanières quotidiennes;

h) Prendre des mesures adéquates et efficaces de supervision des agents de contrôle affectés aux couloirs de transport routier, afin de réduire les barrages. À cet égard, les commissions régionales devraient aider les pays en développement de transit à faire face au problème du détournement des marchandises en transit vers le marché national;

i) Améliorer les infrastructures frontalières et instaurer un système de guichet unique aux frontières, parallèlement à la mise en place de programmes indispensables de renforcement des capacités;

j) Mettre pleinement à profit les technologies de l'information et des communications afin de promouvoir la facilitation du commerce et les échanges d'informations entre les transporteurs et les négociants et au sein de chacun de ces groupes;

k) Élargir et approfondir la coopération et la collaboration entre le secteur public et le secteur privé et, à cet égard, renforcer les espaces de concertation tels que les comités de facilitation du commerce et des transports ou les comités de gestion des couloirs de transit;

l) Mobiliser un volume suffisant d'investissements de toutes origines, y compris le secteur privé, en vue de la construction et de l'entretien des réseaux de transport, ainsi que de l'instauration des maillons manquants;

m) Selon qu'il conviendra, recourir à des partenariats mutuellement avantageux entre le secteur public et le secteur privé, en vue d'obtenir des ressources financières additionnelles, ainsi que des systèmes technologiques et des systèmes de gestion modernes;

n) Se tenir au fait des systèmes technologiques et de gestion qui intéressent le commerce et le transport. À cet égard, il apparaît urgent de renforcer, dans de nombreux ports maritimes, les capacités d'accueil des conteneurs;

o) Envisager de désigner un point de contact qui sera chargé de la mise en œuvre et de la coordination du Programme d'action d'Almaty à l'échelon national;

26. *Saluons* la proposition tendant à établir, à Oulan-Bator, un groupe international de réflexion chargé de renforcer, à l'échelon des pays en développement sans littoral, les capacités d'analyse nécessaires à une optimisation de notre action commune visant à assurer la mise en œuvre effective des dispositions internationales, en particulier le Programme d'action d'Almaty et les objectifs du Millénaire pour le développement. À cette fin, nous demandons instamment aux organisations internationales et aux pays donateurs d'aider les pays en développement sans littoral à concrétiser cette initiative;

27. *Engageons* les donateurs et les institutions financières et de développement à caractère multilatéral ou régional, à fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance technique et financière appropriée, substantielle et mieux coordonnée, notamment sous la forme de dons ou de prêts concessionnels, pour leur permettre de mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty et en particulier de construire, d'entretenir et d'améliorer leurs installations de transport et d'entreposage et autres équipements liés au transit, ainsi que de créer des itinéraires de remplacement et d'améliorer les communications, pour favoriser la réalisation de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux;

28. *Engageons* les partenaires de développement à rendre opérationnelle l'Initiative d'aide au commerce, afin de soutenir les mesures de facilitation du commerce et l'assistance technique relative au commerce, ainsi que la diversification des produits d'exportation grâce au développement des petites et moyennes entreprises et à la participation du secteur privé dans les pays en développement sans littoral;

29. *Encourageons* la communauté internationale à redoubler d'efforts pour faciliter l'accès aux technologies relatives aux systèmes de transport en transit, y compris les technologies de l'information et des communications, et pour promouvoir le transfert de ces technologies;

30. *Encourageons également* le renforcement de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire avec la participation des donateurs, ainsi que de la coopération entre les organisations sous-régionales et régionales à l'appui des pays en développement sans littoral et de transit en vue de la mise en œuvre intégrale et effective du Programme d'action d'Almaty;

31. *Engageons* les organisations compétentes du système des Nations Unies, les commissions régionales, le Programme des Nations Unies pour le développement et la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et invitons les autres organisations internationales, y compris la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation mondiale du commerce, les organisations d'intégration économique régionale et les autres organisations régionales et sous-régionales compétentes, à intégrer davantage le Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail, en prenant en compte l'examen à mi-parcours, et les encourageons à continuer, selon qu'il conviendra, dans le cadre de leurs mandats respectifs, de soutenir les pays en développement sans littoral et de transit, notamment par des programmes cohérents et bien coordonnés d'assistance technique au transport en transit. Plus particulièrement, nous :

a) Encourageons le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement à continuer d'assurer le suivi coordonné et effectif de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et l'établissement de rapports à ce sujet, conformément à la résolution 57/270 B de l'Assemblée générale, en date du 23 juin 2003, à renforcer ses activités de plaidoyer en vue de faire connaître le Programme d'action d'Almaty sur le plan international et de mobiliser des ressources, et à intensifier la coopération avec les organisations du système des Nations Unies afin d'assurer une mise en œuvre efficace et dans les délais du Programme d'action;

b) Encourageons les commissions régionales à continuer de renforcer l'action qu'elles mènent pour coopérer avec les pays en développement sans littoral et de transit en vue de mettre en place des systèmes régionaux intégrés de transport en transit, d'harmoniser la réglementation et les procédures régissant les opérations d'importation, d'exportation et de transit avec les conventions et les normes internationales, de promouvoir les couloirs de transport intermodal, d'encourager l'adhésion aux conventions internationales sur le transport en transit et une meilleure application de ces conventions, et d'aider à mettre en place des mécanismes nationaux de coordination des activités destinées à faciliter le commerce et les transports ainsi qu'à améliorer la planification et la mise en place des maillons manquants dans les réseaux d'infrastructure régionaux, particulièrement en Afrique;

c) Encourageons la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement à continuer de renforcer son assistance technique dans les domaines de l'infrastructure et des services, des accords de transport en transit, du commerce électronique et de la facilitation du commerce, ainsi que des négociations commerciales avec l'Organisation mondiale du commerce et de l'adhésion à cette organisation. La Division de l'Afrique, des pays les moins avancés et des programmes spéciaux devrait, dans le cadre de son mandat, renforcer ses travaux d'analyse et son assistance technique aux pays en développement sans littoral. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement devrait élaborer des outils et des guides d'investissement pratiques et déterminer des pratiques de référence en vue de soutenir les pays en développement sans littoral dans l'action qu'ils mènent pour attirer des flux plus importants d'investissements étrangers directs;

d) Encourageons le Programme des Nations Unies pour le développement à accroître l'apport de programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités dans le domaine commercial aux pays en développement sans littoral;

e) Invitons l'Organisation mondiale du commerce à continuer de fournir une assistance technique aux pays en développement sans littoral en vue du renforcement de leurs capacités de négociation;

f) Invitons la Banque mondiale à continuer d'accorder la priorité aux demandes d'assistance technique visant à soutenir les efforts déployés sur les plans national et régional en vue de promouvoir une exploitation efficace des installations de transit existantes, y compris le recours aux technologies de l'information et la simplification des procédures et des documents;

g) Invitons l'Organisation mondiale des douanes et les autres organisations internationales et régionales compétentes à continuer d'accroître l'apport de programmes d'assistance technique et de renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral et de transit dans les domaines de la réforme des douanes, de la simplification et de l'harmonisation des procédures, ainsi que de l'application et du respect des règles;

32. *Invitons* le Secrétaire général à envisager, le moment venu, d'entreprendre l'examen final de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, conformément au paragraphe 49 dudit Programme.

*19<sup>e</sup> séance plénière  
3 octobre 2008*

## 2. Résolution 1816 (2008)

*Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5902<sup>e</sup> séance, le 2 juin 2008*

*Le Conseil de sécurité,*

*Rappelant* ses résolutions antérieures et les déclarations de son président concernant la situation en Somalie,

*Profondément préoccupé* par la menace que les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la sécurité des routes maritimes commerciales et sur la navigation internationale,

*Se déclarant préoccupé* de ce qu'il ressort des rapports trimestriels publiés depuis 2005 par l'Organisation maritime internationale (OMI) que des actes de piraterie et des vols à main armée continuent de se produire, en particulier dans les eaux situées au large des côtes somaliennes,

*Affirmant* que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 (« la Convention »), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, parmi d'autres activités menées sur les océans,

*Réaffirmant* les dispositions du droit international concernant la répression de la piraterie, en particulier la Convention, et *rappelant* que ces dispositions établissent les principes directeurs d'une coopération aussi totale que possible dans la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, y compris, entre autres mesures, pour ce qui est d'arraisonner, de fouiller et de saisir les navires se livrant ou soupçonnés de se livrer à des actes de piraterie et d'appréhender les personnes se livrant à de tels actes en vue de les traduire en justice,

*Réaffirmant* qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

*Tenant compte* de la crise que traverse la Somalie et du fait que le Gouvernement fédéral de transition n'a les moyens ni de tenir les pirates à distance ni de patrouiller dans les voies de circulation maritime internationales proches des côtes du pays ou dans ses eaux territoriales et d'en assurer la sécurité,

*Déplorant* les récents incidents au cours desquels des navires ont été attaqués ou détournés dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, y compris l'attaque ou le détournement de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial et de nombreux navires commerciaux, déplorant les graves répercussions de ces attaques sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide alimentaire et des autres secours humanitaires destinés aux populations somaliennes, et déplorant les graves dangers que ces attaques représentent pour les navires, leurs équipages, leurs passagers et leur cargaison,

*Prenant acte* des lettres datées des 5 juillet et 18 septembre 2007 que le Secrétaire général de l'OMI a adressées au Secrétaire général au sujet des problèmes de piraterie au large des côtes somaliennes et la résolution A.1002 (25) de l'OMI, dans laquelle les gouvernements ont été vivement engagés à accroître leurs efforts en vue de prévenir et de réprimer, dans le respect des dispositions du droit international, les actes de piraterie et les vols à main armée commis contre des navires, où qu'ils se produisent, et rappelant le communiqué conjoint de l'OMI et du Programme alimentaire mondial en date du 10 juillet 2007,

*Prenant note* de la lettre datée du 9 novembre 2007 que le Secrétaire général a adressée au Président du Conseil de sécurité pour l'informer que le Gouvernement fédéral de transition de la Somalie a besoin et serait heureux de recevoir une aide internationale pour faire face au problème,

*Prenant note en outre* de la lettre que le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies a adressée au Président du Conseil de sécurité le 27 février 2008 pour lui indiquer que le Gouvernement fédéral de transition demandait au Conseil de l'aider,

d'urgence, à assurer la sécurité des eaux territoriales somaliennes et des eaux internationales situées au large des côtes du pays, afin d'y garantir la sécurité du transport maritime et de la navigation,

*Constatant* que les actes de piraterie et les vols à main armée subis par des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région,

*Agissant* en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Condamne et déplore* tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes;

2. *Engage* les États dont les navires de guerre et les aéronefs militaires opèrent en haute mer au large des côtes somaliennes, ou dans l'espace aérien international situé au large de ces côtes, à faire preuve de vigilance à l'égard des actes de piraterie et des vols à main armée, et, dans cet esprit, *engage* en particulier les États désireux d'emprunter les routes maritimes commerciales situées au large des côtes somaliennes à renforcer et coordonner, en coopération avec le Gouvernement fédéral de transition, l'action menée pour décourager les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer;

3. *Engage également* tous les États à coopérer entre eux, avec l'OMI et, le cas échéant, avec les organisations régionales compétentes, au sujet des actes de piraterie et des vols à main armée commis dans les eaux territoriales de la Somalie et en haute mer au large de ses côtes et à se communiquer toutes informations y relatives, et à prêter assistance aux navires menacés ou attaqués par des pirates ou des voleurs armés, conformément au droit international applicable;

4. *Engage en outre* les États à coopérer avec les organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, afin de veiller à ce que les navires ayant faculté de battre leur pavillon national reçoivent des directives et une formation appropriées concernant les techniques d'évitement, d'évasion et de défense, et à éviter la zone pour autant que possible;

5. *Demande* aux États et aux organisations intéressées, y compris l'Organisation maritime internationale, de fournir à la Somalie et aux États côtiers voisins, à leur demande, une assistance technique visant à renforcer la capacité de ces États d'assurer la sécurité côtière et maritime, y compris la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et des côtes des pays voisins;

6. *Affirme* que les mesures édictées au paragraphe 5 de la résolution 733 (1992) et explicitées aux paragraphes 1 et 2 de la résolution 1425 (2002) ne s'appliquent pas à la fourniture d'assistance technique à la Somalie aux seules fins énoncées au paragraphe 5 ci-dessus, qui font l'objet d'une dérogation conformément à la procédure définie aux paragraphes 11, b et 12 de la résolution 1772 (2007);

7. *Décide* que, pour une période de six mois à compter de l'adoption de la présente résolution, les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition à la lutte contre la piraterie et les vols à main armée au large des côtes somaliennes et dont le Gouvernement fédéral de transition aura préalablement communiqué les noms au Secrétaire général sont autorisés :

a) À entrer dans les eaux territoriales de la Somalie afin de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable;

b) À utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie, d'une manière conforme à l'action autorisée en haute mer en cas de piraterie en application du droit international applicable, tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée;

8. *Demande* aux États coopérants de prendre les dispositions voulues pour garantir que les activités qu'ils mèneront conformément à l'autorisation accordée au paragraphe 7 de la présente résolution n'auront pas pour effet sur le plan pratique de refuser ou restreindre le droit de passage inoffensif des navires d'États tiers;

9. *Affirme* que l'autorisation donnée dans la présente résolution s'applique à la seule situation en Somalie et n'affecte pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention pour ce qui est de toute autre situation, et souligne en particulier qu'elle ne peut être regardée comme établissant un droit

international coutumier, et affirme en outre que la présente autorisation n'a été donnée qu'à la suite de la réception de la lettre datée du 27 février 2008 adressée au Président du Conseil de sécurité par le Représentant permanent de la République somalienne auprès de l'Organisation des Nations Unies et transmettant l'accord du Gouvernement fédéral de transition;

10. *Demande* aux États participants de coordonner entre eux les mesures qu'ils prennent en application des paragraphes 5 et 7 ci-dessus;

11. *Demande* à tous les États, en particulier aux États du pavillon, aux États du port et aux États côtiers, ainsi qu'aux États de nationalité des victimes ou des auteurs d'actes de piraterie ou de vols à main armée et aux États tirant juridiction du droit international ou de leur droit interne, de coopérer en vue de déterminer lequel aura compétence et de prendre les mesures voulues d'enquête et de poursuite à l'encontre des auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée commis au large des côtes somaliennes, conformément au droit international applicable, y compris le droit international des droits de l'homme, et de seconder ces efforts, notamment en fournissant une assistance en matière de logistique et d'exercice des voies de droit vis-à-vis des personnes relevant de leur juridiction et de leur contrôle, telles que les victimes, témoins et personnes détenues dans le cadre d'opérations menées en vertu de la présente résolution;

12. *Prie* les États qui coopèrent avec le Gouvernement fédéral de transition de l'informer dans un délai de trois mois de l'application des mesures qu'ils auront prises en exécution de l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus;

13. *Prie* le Secrétaire général de lui rendre compte, dans les cinq mois suivant l'adoption de la présente résolution, de l'application de celle-ci et de la situation concernant la piraterie et les vols à main armée dans les eaux territoriales et en haute mer au large des côtes somaliennes;

14. *Prie* le Secrétaire général de l'OMI de lui faire rapport, en fonction des affaires portées à son attention sur accord de tous les États côtiers affectés et compte dûment tenu des arrangements de coopération bilatérale et régionale existants, sur la situation concernant la piraterie et les vols à main armée;

15. *Entend* suivre la situation et, le cas échéant, envisager de reconduire pour des périodes supplémentaires l'autorisation découlant du paragraphe 7 ci-dessus si le Gouvernement fédéral de transition lui en fait la demande;

16. *Décide* de rester saisi de la question.

### 3. *Résolution 1838 (2008)*

*Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987<sup>e</sup> séance, le 7 octobre 2008*

*Le Conseil de sécurité,*

*Rappelant* ses résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

*Profondément préoccupé* par la multiplication récente des actes de piraterie et des vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes et par la grave menace que ces actes font peser sur l'acheminement effectif, les délais d'acheminement et la sécurité de l'acheminement de l'aide humanitaire en Somalie, sur la navigation internationale et sur la sécurité des routes maritimes commerciales, ainsi que sur les activités de pêche menées conformément au droit international,

*Constatant avec inquiétude* que des actes de piraterie de plus en plus violents sont commis à l'aide d'armes de plus en plus lourdes, dans une zone de plus en plus étendue au large des côtes somaliennes, à l'aide de moyens de grande portée tels que des navires de ravitaillement, dénotant une organisation et des méthodes d'attaque plus sophistiquées,

*Réaffirmant* que le droit international, tel qu'édicté dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en date du 10 décembre 1982 (« la Convention »), définit le cadre juridique de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée, parmi d'autres activités maritimes,

*Saluant* la contribution apportée par certains États depuis novembre 2007 à la protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial, la création par l'Union européenne d'une cellule de coordination chargée de soutenir les actions de surveillance et de protection menées par certains États membres de l'Union au large des côtes somaliennes et la planification en cours d'une éventuelle opération navale militaire de l'Union européenne, ainsi que d'autres initiatives internationales et nationales prises aux fins de la mise en œuvre des résolutions 1814 (2008) et 1816 (2008),

*Notant* que des organismes humanitaires ont récemment indiqué que d'ici la fin de l'année, pas moins de 3,5 millions de Somaliens seront tributaires de l'aide alimentaire humanitaire, et que les compagnies maritimes agissant pour le compte du Programme alimentaire mondial ne livreront pas d'aide alimentaire à la Somalie si elles ne sont pas escortées par des unités de la marine de guerre, *se déclarant résolu* à assurer la sécurité à long terme des livraisons du Programme alimentaire mondial à la Somalie et *rappelant* que dans sa résolution 1814 (2008), il avait prié le Secrétaire général d'apporter son appui à l'action de protection des convois maritimes du Programme alimentaire mondial,

*Réaffirmant* qu'il respecte la souveraineté, l'intégrité territoriale, l'indépendance politique et l'unité de la Somalie,

*Prenant note* de la lettre que le Président de la Somalie a adressée le 1<sup>er</sup> septembre 2008 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour lui dire que le Gouvernement fédéral de transition était reconnaissant au Conseil de l'aide qu'il apportait et était disposé à envisager de collaborer avec d'autres États, ainsi qu'avec les organisations régionales, pour fournir des notifications préalables venant s'ajouter à celles qui sont déjà fournies conformément au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008) en vue de lutter contre la piraterie et les vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

*Rappelant* que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/2008/33), il se félicitait de la signature à Djibouti d'un accord de paix et de réconciliation et rendait hommage pour ses efforts constants à M. Ahmedou Ould-Abdallah, Représentant spécial du Secrétaire général pour la Somalie, et *soulignant* combien il importe de promouvoir un règlement global et durable en Somalie,

*Rappelant également* que dans la déclaration de son président en date du 4 septembre 2008 (S/PRST/2008/33), il a noté que dans l'Accord de Djibouti, les parties ont demandé à l'ONU d'autoriser et de déployer une force internationale de stabilisation dans un délai de 120 jours et *attendant avec intérêt* le rapport que le Secrétaire général doit lui présenter dans les 60 jours, notamment une descrip-

tion détaillée et consolidée d'une force multinationale réalisable, ainsi qu'un plan d'opération détaillé pour une opération de maintien de la paix des Nations Unies réalisable,

*Soulignant* que la paix et la stabilité, le renforcement des institutions de l'État, le développement économique et social et le respect des droits de l'homme et de l'état de droit sont nécessaires pour créer des conditions propices à l'éradication totale de la piraterie et des vols à main armée en mer au large des côtes somaliennes,

*Considérant* que les actes de piraterie ou de vols à main armée commis contre des navires dans les eaux territoriales de la Somalie ou en haute mer, au large de ses côtes, enveniment la situation dans le pays, laquelle continue de menacer la paix internationale et la sécurité de la région,

*Agissant* en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies,

1. *Réaffirme* qu'il condamne et déplore tous actes de piraterie et vols à main armée commis contre des navires au large des côtes somaliennes;

2. *Demande* à tous les États intéressés par la sécurité des activités maritimes de participer activement à la lutte contre la piraterie visant des navires se trouvant en haute mer au large des côtes somaliennes, en particulier en y déployant des navires de guerre ou des aéronefs militaires, conformément au droit international, tel qu'édicté dans la Convention;

3. *Demande* à tous les États dont les navires de guerre ou les aéronefs militaires opèrent au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, d'utiliser tous les moyens nécessaires au large des côtes somaliennes, en haute mer ou dans l'espace aérien surjacent, en conformité avec le droit international tel qu'édicté dans la Convention, pour réprimer les actes de piraterie;

4. *Demande instamment* à tous les États qui en ont les moyens de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition dans la lutte contre la piraterie et les vols à main armée commis en mer, conformément aux dispositions de sa résolution 1816 (2008);

5. *Demande instamment* aussi à tous les États et à toutes les organisations régionales de continuer à agir, conformément aux dispositions de sa résolution 1814 (2008), pour protéger les convois maritimes du Programme alimentaire mondial, ce qui revêt une importance vitale pour l'acheminement de l'aide humanitaire à la population somalienne;

6. *Demande instamment* aux États, conformément en particulier à la résolution A-1002(25) de l'Organisation maritime internationale, de fournir, le cas échéant, aux navires ayant faculté de battre leur pavillon national des conseils et des directives concernant les mesures de protection appropriées destinées à ce qu'ils se protègent contre les attaques ou les mesures à prendre en cas d'attaque ou de menace d'attaque lorsqu'ils naviguent au large des côtes somaliennes;

7. *Demande* aux États et aux organisations régionales agissant aux fins de l'application des paragraphes 3, 4 et 5 ci-dessus de coordonner leur action;

8. *Affirme* que les dispositions de la présente résolution s'appliquent à la seule situation en Somalie et n'affectent pas les droits, obligations ou responsabilités dérivant pour les États Membres du droit international, notamment les droits ou obligations résultant de la Convention, pour ce qui est de toute situation, et souligne en particulier que cette résolution ne peut être considérée comme établissant un droit international coutumier;

9. *Attend avec intérêt* le rapport qu'il a demandé au Secrétaire général au paragraphe 13 de sa résolution 1816 (2008), et entend examiner la situation ayant trait à la piraterie et aux vols à main armée dirigés contre des navires se trouvant au large des côtes somaliennes, dans l'intention, en particulier, de renouveler pour une période supplémentaire, à la demande du Gouvernement fédéral de transition, les autorisations accordées au paragraphe 7 de la résolution 1816 (2008);

10. *Décide* de rester saisi de la question.

#### **4. *Mémorandum d'entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d'Afrique de l'Ouest et du Centre, juillet 2008***

*Les États côtiers membres de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) :*

*1. Angola, 2. Bénin, 3. Cameroun, 4. Cap-Vert, 5. Congo, 6. Congo RD, 7. Côte d'Ivoire, 8. Gabon, 9. Gambie, 10. Ghana, 11. Guinée, 12. Guinée-Bissau, 13. Guinée équatoriale, 14. Libéria, 15. Mauritanie, 16. Nigéria, 17. Sao Tomé-et-Principe, 18. Sénégal, 19. Sierra Leone, 20. Togo*

*Les États enclavés membres de l'OMAOC associés au Mémorandum : Burkina Faso, Mali, Niger, République centrafricaine, Tchad,*

*Notant les dispositions pertinentes de la résolution 55/2 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et, en particulier, la section II « Paix, sécurité et désarmement »; la section III « Développement et élimination de la pauvreté »; la section IV « Protéger notre environnement commun »; et la section VII « Répondre aux besoins spéciaux de l'Afrique »;*

*Notant la résolution A/RES/55/7 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer, dans laquelle l'Assemblée prie instamment tous les États, en particulier les États côtiers, de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées, notamment dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer, d'enquêter ou d'apporter leur concours aux enquêtes menées sur de tels incidents partout où ils se produisent et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international;*

*Notant la résolution A/RES/59/24 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer dans laquelle également l'Assemblée engage vivement tous les États à lutter, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer; et à poursuivre la coopération régionale en matière de prévention et de répression de la piraterie et des vols à main armée en mer dans certaines régions, et engage vivement les États à s'employer d'urgence à promouvoir, adopter et exécuter des accords de coopération, en particulier au niveau régional dans les régions à haut risque;*

*Notant la résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies A/RES/60/30 sur les océans et le droit de la mer, dans laquelle l'Assemblée engage vivement tous les États à lutter, en coopération avec l'Organisation maritime internationale, contre les actes de piraterie et les vols à main armée commis en mer en adoptant des mesures, y compris d'aide au renforcement des capacités, en formant les gens de mer, le personnel des ports et les agents de la force publique à la prévention et à la constatation des incidents et à la conduite d'enquêtes à leur sujet, en traduisant en justice les auteurs présumés conformément aux dispositions du droit international, en se dotant d'une législation nationale, en consacrant à cette lutte des navires et du matériel adaptés et en empêchant les immatriculations frauduleuses de navires;*

*Prenant en considération la Charte des transports maritimes des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, adoptée à Abidjan le 7 mai 1975 et telle que modifiée le 6 août 1999;*

*Prenant en considération la Convention portant création de la Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes adoptée à Accra le 26 février 1977 et telle que modifiée à Abidjan le 6 août 1999;*

*Prenant en considération la résolution n° 193/12/03 de l'OMAOC adoptée à Luanda le 31 octobre 2003 sur la sécurité maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, en particulier la mise en place d'un Réseau sous-régional intégré de garde-côtes;*

---

<sup>1</sup> MOWCA/XIII GA.08/8, point 6.2.1.1.c de l'ordre du jour. Original : français, version : anglaise. Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : 13<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale, Dakar 2008, 29-31 juillet 2008, Dakar, République du Sénégal.

*Reconnaissant* que l'histoire de la sécurité et de la sûreté maritimes ainsi que de la protection de l'environnement marin en Afrique de l'Ouest et du Centre est émaillée d'incidents et d'accidents qui ont mis en évidence l'absence de capacité de réaction de la sous-région ou son inadéquation;

*Accueillant avec satisfaction* les efforts déployés par les Nations Unies, par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir l'adoption de diverses Conventions dont la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA de 1988), telle que révisée, et la Convention de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR de 1979), telle que modifiée, visant à établir un plan international de recherche et de sauvetage (SAR) afin que, partout où un accident se produit, le sauvetage des personnes en détresse en mer soit coordonné par une organisation SAR et, lorsque nécessaire, moyennant la coopération entre les organisations SAR voisines, ainsi que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), telle que modifiée, le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, tel que modifié (MARPOL PROT 1978), la Convention OPRC de 1990, etc., dont les dispositions devraient être mises en œuvre sur terre et en mer aux fins de la prévention et du contrôle de la pollution marine et de la navigation maritime;

*Constatant avec une vive inquiétude* les graves dangers pour la sécurité et la sûreté des personnes en mer et pour la protection du milieu marin qui résultent des actes illicites commis à l'encontre des navires, et notamment des actes de piraterie ou des vols à main armée;

*Reconnaissant également* que les initiatives nationales, régionales et internationales de lutte contre le terrorisme renforcent aussi la capacité de combattre la criminalité organisée et les vols à main armée à l'encontre des navires;

*Conscients* que la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires est souvent entravée par le manque de dispositifs législatifs et administratifs efficaces ou appropriés pour enquêter sur les cas de cet ordre qui ont été déclarés;

*Conscients également* que, dans le cas où sont effectuées des arrestations, il est absolument nécessaire de disposer d'un cadre législatif et de directives appropriées pour la conduite de l'enquête de façon à permettre la poursuite, la condamnation et le châtement des personnes impliquées dans des actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires;

*Rappelant* les obligations des États en vertu des résolutions 1373 (2001), 1540 (2004) et 1566 (2004) du Conseil de Sécurité des Nations Unies;

*Rappelant* les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

*Rappelant également* les dispositions pertinentes de la Convention SUA de 1988 et du Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (le Protocole SUA de 1988);

*Rappelant en outre* que les navires doivent, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, prêter assistance dans les situations où des personnes sont en détresse en mer;

*Reconnaissant également* la vulnérabilité des réseaux de transport, le rôle considérable que joue le transport de l'énergie dans l'économie mondiale et l'importance qu'il y a, à cet égard, à renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement de la zone maritime le long de la côte Atlantique des États membres de l'OMAO (ci-après dénommée « la côte de l'Afrique de l'Ouest et du Centre »);

*Reconnaissant en outre* qu'il faut respecter un équilibre entre la sûreté maritime et les dispositions visant à faciliter la navigation et réduire au maximum tout effet négatif sur le libre mouvement du commerce à destination et en provenance des ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre, et qu'une sûreté maritime renforcée le long des côtes d'Afrique de l'Ouest et du Centre favorisera le commerce international, la coopération économique et le développement économique durable;

*Being also aware* that, when arrests are made, there is the absolute need for a legislative framework and of adequate guidelines for the conduct of investigation so as to allow for the prosecution, conviction and punishment of those involved in acts of piracy and armed robbery against ships.

*Recalling* the obligations of States under United Nations Security Council resolutions 1373 (2001), 1540 (2004) and 1566 (2004);

*Recalling* the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS);

*Recalling also* the relevant provisions of the 1988 SUA Convention and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988 (the 1988 SUA Protocol);

*Recalling further* the need for ships, consistent with the provisions of UNCLOS, to provide assistance in response to a situation of persons in distress at sea;

*Recognizing also* the vulnerability of transport networks, the important role energy shipping plays in the global economy, and the importance, in this respect, of enhancing safety, security, and environmental protection of the sea area along the Atlantic coast of the MOWCA Member States (hereinafter referred to as “the coast of West and Central Africa”);

*Recognizing further* the need to balance maritime security and facilitation and to minimize any adverse effects on the free flow of commerce to and from ports in West and Central Africa and that enhanced maritime security along the coast of West and Central Africa will promote international trade, economic co-operation and sustainable economic development;

*(Traduction non disponible)*

*Reconnaissant* le fait que le renforcement de la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux est une condition essentielle et fondamentale de la prospérité et de la sûreté économiques de l’Afrique de l’Ouest et du Centre et que tous les États y ont directement intérêt;

*Reconnaissant en outre* que, pour assurer l’application et le respect permanent de la Convention SOLAS de 1974 et du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS), il faut, entre autres, procéder à la collecte, l’évaluation et l’échange rapides et efficaces de renseignements concernant la sûreté;

*Reconnaissant également* qu’il faut, conformément à la règle XI-2/7 de la Convention SOLAS de 1974 relative aux menaces contre les navires, établir des niveaux de sûreté et veiller à ce que les renseignements sur ces niveaux de sûreté soient communiqués aux navires exploités dans les mers territoriales des États de l’Afrique de l’Ouest et du Centre ou ayant fait part de leur intention d’entrer dans ces mers territoriales et, lorsqu’un risque d’attaque a été déterminé, informer les navires concernés;

*Se déclarant gravement préoccupés* par la sûreté des passagers et des équipages à bord des navires, y compris des embarcations de faibles dimensions, qu’ils soient au mouillage ou en route, dans la perspective d’incidents incluant des actes de terrorisme et d’autres actes illicites à l’encontre des navires, ainsi que par les risques connexes pour les personnes à terre ou les populations se trouvant dans les zones portuaires et pour les ports, les installations portuaires au large et le milieu marin;

*Convaincus* qu’il faut que les États membres de l’OMAOOC coopèrent et prennent, à titre hautement prioritaire, toutes les mesures nécessaires pour prévenir et réprimer tous les incidents qui menacent la sûreté du secteur des transports maritimes internationaux;

*Reconnaissant* l’importance que revêtent les pêcheries durables en tant que moyen susceptible de créer et de maintenir des emplois, d’assurer la sécurité alimentaire et de générer des recettes pour les économies nationales des États membres de l’Organisation maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre, ainsi que leur contribution à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté;

*Souhaitant* concrétiser les mots par des actions en mettant pleinement en œuvre les divers instruments internationaux relatifs aux pêcheries durables, adoptés ou promulgués au cours des précédentes décennies, notamment le Code de conduite de 1995 pour une pêche responsable adopté par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, les Gouvernements des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre devraient être conscients de l'intérêt social, économique et financier des pêcheries durables et fournir des ressources financières, matérielles et humaines pour atteindre des objectifs précis en matière de protection de ces ressources et de leur environnement;

*Reconnaissant* que parmi ceux qui sont secourus en mer, il peut y avoir des réfugiés et des demandeurs d'asile qui devraient, conformément au droit international, précisément la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967 ainsi que la Convention de l'OUA régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique (1969), être débarqués au plus tôt en un lieu sûr où ils seront à l'abri de toute poursuite ou d'autres violations des droits de l'homme et où les demandes d'asile seront examinées;

*Conscients* que les mesures prises pour assurer le contrôle des frontières et les restrictions d'accès des étrangers sur le territoire sont justifiées dans le cadre de l'exercice de la souveraineté d'un État;

*Respectant* pleinement la souveraineté, les droits souverains, la juridiction et l'intégrité territoriale des États qui constituent le Réseau, le principe de non-intervention et les dispositions pertinentes du droit international, notamment la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

*Reconnaissant* l'intérêt que pourrait présenter la mise en place d'un Réseau intégré de garde-côtes le long du littoral des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre dans des domaines très variés, notamment le renforcement de la sécurité et de la sûreté maritimes et la protection de l'environnement, l'application des lois et le développement économique;

*Reconnaissant* qu'en l'absence de dispositif régional d'intégration, les conventions imposent de coûteuses obligations à chaque État de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, dans la mesure où chaque État élabore son propre cadre réglementaire, établit ses propres infrastructures à terre et met en service son propre réseau de garde-côtes, en s'appuyant principalement sur sa marine nationale ou son administration maritime;

*Conscients* que la multiplicité des règles et des procédures d'application concernant leurs zones maritimes et côtières n'entraîne pas seulement des frais importants pour les États pris individuellement, mais également qu'elle ne leur permet pas de tirer pleinement parti des économies d'échelle en ce qui concerne les services de garde-côtes et qu'elle crée par ailleurs des obstacles et des barrières aux transports maritimes et au commerce;

*Notant* que, compte tenu des obligations considérables imposées par la Convention SAR de 1979, cette dernière n'a pas été acceptée ou ratifiée par nombre d'États côtiers à travers le monde, dont ceux de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, et que la Convention SAR, telle que modifiée, clarifie les responsabilités des gouvernements et met davantage l'accent sur une approche régionale et sur la coordination entre les opérations SAR maritimes et aéronautiques;

*Conscients* qu'en l'absence d'accord sous-régional sur le droit de poursuite à travers les frontières nationales, la sous-région manque de moyens effectifs de poursuivre et de combattre les actes de piraterie et les vols à main armée;

*Reconnaissant* que, bien que la plupart des États membres de l'OMAOOC assurent déjà des activités de garde-côtes par l'intermédiaire de leur marine nationale, leur police maritime et leur administration de la marine marchande, ces activités ne sont pas coordonnées de manière à pouvoir intervenir à l'échelle régionale en cas de crise dépassant les frontières nationales;

*Conscients* que la plupart des conventions de l'OMI ne peuvent être effectivement mises en œuvre que dans un cadre sous-régional ou régional et,

*Convaincus* que les activités de garde-côtes des États membres de l'OMAOOC pris individuellement peuvent tirer grand parti des économies d'échelle découlant de la mise en place d'un réseau régional de garde-côtes amélioré et harmonisé et d'une coopération renforcée, ainsi que des échanges d'informations;

*Conscients* du fait que les questions relatives à la gestion des mers et océans sont étroitement liées et doivent être prises en considération dans leur ensemble;

*Affirmant* le devoir des États d'utiliser les mers et les océans à des fins pacifiques;

*Reconnaissant* qu'il est important de résoudre les conflits de souveraineté et de juridiction par la voie pacifique et sans usage de la force;

*Appuyant* la volonté de l'OMAOOC de faciliter l'émergence d'un environnement régional propice au maintien de la paix, au commerce et à la prospérité de l'Afrique de l'Ouest et du Centre;

*Tenant compte* de la résolution de l'OMI A.584(14) du 20 novembre 1985 sur l'élaboration de mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages;

*Reconnaissant* les principes directeurs énoncés dans le chapitre 17 d'Action 21, adopté à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement de Rio de Janeiro en 1992, à savoir protection des océans et de toutes les mers, y compris les mers fermées et semi-fermées, et des zones côtières et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques;

*Reconnaissant* l'importance du commerce maritime dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre;

*Conscients* des intérêts que les pays partagent en ce qui concerne le milieu marin, dans un esprit de coopération, d'amitié et de bonne volonté;

*Conscients* qu'il est nécessaire de mettre au point une approche commune pour résoudre les problèmes communs de sécurité et de sûreté maritimes; et

*Tenant compte* des recommandations du forum OMI/OMAOOC tenu à Dakar du 23 au 25 octobre 2006 sur la mise en place d'un réseau intégré de garde-côtes pour les États d'Afrique de l'Ouest et du Centre;

*Convaincus* que le présent Mémoire d'entente peut d'une part, promouvoir la coopération maritime régionale et un environnement maritime stable, et d'autre part, contribuer à la paix, à l'ordre et à la prospérité durable de l'Afrique de l'Ouest et du Centre;

*Convient de ce qui suit :*

## PREMIÈRE PARTIE : DÉFINITION, INSTRUMENTS PERTINENTS, DROITS ET OBLIGATIONS

### *Article premier*

#### DÉFINITIONS

##### 1. Aux fins du présent Mémoire :

« État Partie » ou « Partie » signifie un État côtier de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ayant signé ou accepté le présent Mémoire d'entente.

« eaux archipélagiques » signifie les eaux fermées délimitées par les lignes de base archipélagiques d'un État archipel tracées conformément à l'article 47 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

« garde-côtes » signifie l'administration de droit public d'un État qui est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre des politiques relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, aux interventions de recherche et de sauvetage, à la police maritime et à la surveillance de la pollution marine;

« fonctionnaire compétent » : fonctionnaire d'un État Partie, habilité à appliquer des dispositions juridiques, enquêter sur des infractions à ces dispositions et engager des poursuites devant les tribunaux ou rendre compte à l'autorité chargée de ces poursuites;

« moyen » : moyen mobile ou fixe du réseau;

« plateau continental » désigne les fonds marins et leur sous-sol, tel que défini dans la partie VI de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

« mer fermée ou mer semi-fermée » désigne un golfe, un bassin ou une mer entouré par deux ou plusieurs États et relié à une autre mer ou à l’océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, des mers territoriales et des zones économiques exclusives de deux ou plusieurs États côtiers, telles que définies dans la partie IX de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

« zone économique exclusive » désigne une zone surjacente au fond de la mer, et au sous-sol, telle que définie dans la partie V de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;

« mer étrangère » signifie une zone maritime où un État, agissant en tant qu’État côtier, est différent de l’État du pavillon d’un moyen de l’Organisation;

« haute mer » signifie les eaux auxquelles les dispositions de la partie VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s’appliquent;

« milieu marin » désigne les océans et toutes les mers et les zones côtières adjacentes;

« piraterie », telle que définie à l’article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 désigne :

a) Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commise, par l’équipage ou les passagers d’un navire ou d’un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :

— Contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;

— Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant pas de la juridiction d’un État;

b) Tout acte de participation volontaire à l’utilisation d’un navire ou d’un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou cet aéronef est un navire ou aéronef pirate;

c) Tout acte ayant pour but d’inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l’intention de les faciliter;

On entend par « pollution du milieu marin » l’introduction directe ou indirecte, par l’homme, de substances ou d’énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu’elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et la flore marines, risques pour la santé de l’homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l’eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d’agrément, telle que définie dans la partie I de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982;

« lignes de communications maritimes » est le terme utilisé pour décrire les routes maritimes servant au commerce maritime;

« surveillance » signifie l’observation de l’espace aérien, des surfaces terrestres et des zones sous marines, des lieux, des personnes ou des objets par des moyens visuels, acoustiques, électroniques et photographiques; et

« mer territoriale » désigne la partie de la mer qui est revendiquée par l’État côtier en tant que mer territoriale, conformément à la section 2 de la partie II de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

## *Article 2*

### INSTRUMENTS PERTINENTS

1. Aux fins du présent Mémoire, les « instruments pertinents » sont ceux énumérés ci-dessous, avec tous les protocoles ou amendements y afférents ainsi que les codes obligatoires adoptés dans le cadre de ces instruments et protocoles :

- Charte maritime d'Abidjan de l'Afrique de l'Ouest et du Centre du 7 mai 1975, telle que modifiée le 6 août 1999;
- Résolution de l'OMI A.584(14) du 20 novembre 1985 sur l'élaboration de mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages;
- Résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies A/RES/55/2, A/RES/55/7, A/RES/59/24 et A/RES/60/30;
- Recommandations de l'OMAOC n° 04/05; n° 05/05; n° 06/05 approuvant l'établissement de quatre (4) zones couvertes par des garde-côtes dans la sous-région en vue d'une coordination efficace entre les zones et la création des deux centres principaux de coordination pour la région, adoptées par le Bureau des Ministres de l'OMAOC à Luanda, mars 2005 et septembre 2007;
- Résolution n° 182/11/01 de l'OMAOC approuvant la proposition visant à établir un réseau sous-régional intégré de garde-côtes, adoptée à la 11<sup>e</sup> Assemblée générale des Ministres de l'OMAOC à Abuja le 4 juin 2001;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974) et son Protocole de 1978;
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS);
- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;
- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78);
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG de 1972);
- Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole CLC de 1992);
- Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA de 1988), telle que modifiée;
- Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Protocole SUA de 1988 tel que modifié);
- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC de 1990);
- Convention SAR de 1979, telle que modifiée;
- Code de conduite pour une pêche responsable de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture;
- Convention de 1951 relative au statut des réfugiés (et Protocole de 1967) ainsi que Convention de l'UA de 1969 y afférente.

### *Article 3*

#### DROITS ET OBLIGATIONS

*Les États reconnaissent :*

- La souveraineté et les responsabilités des autres États en ce qui concerne leurs eaux intérieures, mers territoriales et eaux archipélagiques;
- Les droits souverains et les obligations des autres États en ce qui concerne leurs zones économiques exclusives et leurs plateaux continentaux; et

— Les droits et les responsabilités des autres États, tels que prévus par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et les autres conventions et traités et par le droit international général.

## DEUXIÈME PARTIE : LE RÉSEAU INTÉGRÉ DE GARDE-CÔTES

### **Titre I : Au niveau national**

#### *Article 4*

Les États Parties s'engagent à :

1. Solliciter la création par chacun des États membres de l'OMAOOC d'un service national de garde-côtes pour élaborer et mettre en œuvre, selon qu'il conviendra :

a) Une politique nationale de sûreté maritime afin de protéger le commerce maritime contre toutes les formes d'actes illicites;

b) Une législation nationale, des règles pratiques et des procédures qui assurent conjointement les conditions nécessaires à la sécurité et à la sûreté de l'exploitation des installations portuaires et des navires à tous les niveaux de sûreté;

c) Une législation qui garantit une protection efficace de l'environnement marin.

2. Mettre en place, le cas échéant, un système national en vue de coordonner les activités connexes entre les départements, institutions, autorités chargées du contrôle, et autres organismes de l'État, exploitants portuaires, compagnies et autres entités chargées de mettre en œuvre, appliquer et faire appliquer les mesures visant à renforcer la sûreté maritime ainsi que la recherche et le sauvetage;

3. Mettre en place, le cas échéant, un système national en vue d'harmoniser et de coordonner les mesures relatives à la sûreté destinées à renforcer la sûreté dans le secteur du transport maritime international avec celles qui s'appliquent à d'autres modes de transport;

4. Mettre en place un mécanisme national, ou améliorer le mécanisme existant, permettant aux institutions officielles nationales et intergouvernementales et à d'autres parties prenantes concernées de coopérer et de coordonner l'action des services des garde-côtes;

5. Poursuivre en justice, conformément aux lois nationales applicables, les auteurs de toutes les formes d'actes de piraterie et d'actes illicites à l'encontre des gens de mer, des navires, des installations portuaires et du personnel qui y travaille;

6. Créer, dans chaque État membre de l'OMAOOC, le Fonds maritime.

#### *Article 5*

#### ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

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

### **Titre II : Au niveau régional**

#### *Article 6*

Les États Parties s'engagent à :

1. S'employer à créer un réseau intégré de garde-côtes des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre pour élaborer et mettre en œuvre, selon qu'il conviendra :

a) Une politique régionale appropriée de sûreté maritime afin de protéger le commerce maritime contre toutes les formes d'actes illicites;

b) Une législation régionale, des règles pratiques et des procédures qui assurent conjointement les conditions nécessaires à la sécurité et à la sûreté de l'exploitation des installations portuaires et des navires à tous les niveaux de sûreté;

2. Renforcer l'actuel centre régional d'information maritime, ou s'employer à en créer un, selon le cas, grâce auquel les États peuvent mettre en commun et échanger des renseignements relatifs à la sûreté en vue de prévenir les actes illicites à l'encontre des gens de mer, des navires, des installations portuaires et de leurs personnels se trouvant dans la zone, ou de lutter contre ces actes, et de garantir une intervention rapide dans tous les cas où sont reçues des alertes de détresse ou de sûreté provenant de ces navires;

3. Rechercher des moyens d'inciter les États Parties qui font commerce avec l'Afrique de l'Ouest et du Centre ainsi que le secteur des transports maritimes à développer et à renforcer la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement en Afrique de l'Ouest et du Centre;

4. Lutter contre les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, les actes illicites et la criminalité transnationale organisée en mer, en améliorant les stratégies régionales de sûreté maritime et en renforçant la coopération multilatérale aux fins de leur mise en œuvre;

5. Intégrer toutes les initiatives ou dispositifs de coopération existants qui ont trait à la lutte contre les actes illicites à l'encontre des gens de mer, des navires, des installations portuaires et de leurs personnels, et à la criminalité transnationale organisée dans les transports maritimes, notamment ceux qui concernent la collecte, l'évaluation, la mise en commun et l'échange de renseignements relatifs à la sûreté, ainsi que ceux qui portent sur la coopération et la coordination entre les institutions concernées telles que les unités navales, les services de recherche côtiers et les organes de la force publique, les compagnies de navigation, les gens de mer et les administrations portuaires afin de recenser tous les éléments qu'il y aurait lieu d'améliorer;

6. Améliorer la coopération internationale et régionale afin de garantir que les pirates et les personnes qui commettent des actes criminels à l'encontre des gens de mer, des navires et des installations portuaires et du personnel qui y travaille, n'échappent pas aux poursuites;

7. Prendre en compte tous les dispositifs législatifs et administratifs existants qui ont trait aux enquêtes sur les incidents présumés de piraterie et de vols à main armée ainsi qu'à la poursuite, à la condamnation et au châtement des personnes impliquées dans des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, afin de recenser tous les éléments qu'il y aurait lieu d'améliorer en tenant compte des recommandations et des directives pertinentes sur la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires formulées par l'Organisation maritime internationale;

8. Améliorer les moyens des institutions de formation nationales et régionales aux fins de la formation et de la mise en valeur du capital humain local en vue de faire fonctionner un réseau régional efficace de garde-côtes;

9. Obtenir l'engagement, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, de la part de tous les navires de guerre ou autres qui se trouvent dans la zone et sont en mesure de prêter assistance, qu'ils interviendront lorsque des personnes sont en détresse en mer;

10. Devenir parties, dans les plus brefs délais, aux conventions et protocoles internationaux qui concernent la prévention et la répression du terrorisme international, et notamment la Convention SUA de 1988, le Protocole SUA de 1988, le Protocole de 2005 relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 2005 relatif au Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000); et aussi devenir parties en appliquant leurs dispositions, à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et son Protocole de 1967 ainsi qu'à la Convention de l'OUA régissant les aspects propres aux problèmes des réfugiés en Afrique (1969);

11. Faire en sorte, en s'efforçant d'atteindre les objectifs ci-dessus, de respecter un équilibre entre la nécessité de renforcer la sûreté maritime et les dispositions visant à faciliter le trafic maritime, de façon à éviter de retarder indûment le commerce maritime international en Afrique de l'Ouest et du Centre;

12. Coopérer et collaborer avec les organismes de pêche sous-régionaux et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture pour prévenir et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée, et protéger les ressources halieutiques en vue d'une exploitation durable permettant de conserver les moyens de subsistance en Afrique de l'Ouest et du Centre;

13. S'assurer que les mesures prises pour contrôler les frontières et les restrictions de l'accès des étrangers sur le territoire sont conformes au droit international, notamment aux droits de l'homme et au droit des réfugiés;

14. Coopérer avec le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) en ce qui concerne la protection des demandeurs d'asile et des réfugiés en mer;

15. Examiner régulièrement l'état d'avancement des initiatives menées pour atteindre les objectifs susmentionnés et partager les résultats de l'expérience acquise avec les États Membres de l'OMAO; et

16. Tenir l'Assemblée Générale de l'OMAO et le Bureau des Ministres informés des efforts déployés pour atteindre les objectifs ci-dessus et du soutien international reçu à cet effet.

## **Titre 2 : Mission et organisation**

### *Article 7*

#### MISSION

Le Réseau de garde-côtes a pour mission de permettre aux États Parties de promouvoir et d'entreprendre, dans la mesure où leurs activités maritimes sont concernées, des actions communes visant notamment à la sauvegarde de la vie humaine en mer, au respect des lois, à l'amélioration de la sécurité et à la protection du milieu marin.

### *Article 8*

#### ORGANISATION ADMINISTRATIVE

L'organe suprême de décision du Réseau est le Conseil des Ministres (ci-après dénommé le Conseil).

Le Conseil des Ministres élit son bureau conformément au règlement intérieur de l'Organisation.

Le Conseil décide de la politique générale du Réseau, adopte le budget annuel, nomme le Coordonnateur principal et prend toutes autres décisions prévues par le Mémoire. Il peut interpréter le Mémoire.

Le Conseil se réunit deux (2) fois par an. Il peut tenir des réunions extraordinaires en cas de besoin.

Le Coordonnateur principal du Réseau participe aux réunions du Conseil.

Le Secrétaire général de l'OMAO participe aux réunions du Conseil en qualité d'observateur.

### *Article 9*

#### LE COMITÉ TECHNIQUE D'ÉVALUATION

Le Comité technique d'évaluation (ci-après appelé le Comité technique) est composé d'experts nommés par le Secrétaire général de l'OMAO, chargé de suivre la mise en œuvre et l'évolution du Réseau.

### *Article 10*

#### COMITÉ DES REPRÉSENTANTS

Le Comité des représentants (ci-après appelé le Comité) est composé d'un représentant de chaque État Partie. Chaque représentant peut être assisté de deux représentants suppléants.

Le représentant d'une Partie est le responsable, dans son pays, de la coordination générale de toutes les questions regardant le Réseau et seul chargé de la liaison entre son gouvernement et le Réseau, à l'exception des questions relevant de la compétence du Conseil.

Le Comité assiste les Coordonnateurs principaux dans la gestion du Réseau. Sur proposition des Coordonnateurs principaux, il décide (des principes) du programme d'activité des moyens du Réseau. Il adopte les documents opérationnels pertinents en relation avec l'activité du Réseau.

Il examine toutes les questions qui lui sont soumises par les Coordonnateurs principaux et, selon les cas, donne les avis, décide ou transmet au Comité technique d'évaluation.

Le Comité propose au Comité d'évaluation la nomination des Coordonnateurs principaux adjoints et des Coordonnateurs de zones.

Le Comité d'évaluation assiste statutairement aux réunions du Comité.

Le Comité des représentants élit son bureau conformément au règlement intérieur du Réseau.

### *Article 11*

#### COMITÉ DES REPRÉSENTANTS

Le Coordonnateur principal est le représentant légal du Réseau. Il est responsable de sa gestion générale et peut prendre les mesures nécessaires à cette fin, conformément aux dispositions du présent Mémoire. Il peut déléguer ses pouvoirs à son adjoint et aux Coordonnateurs de zone, conformément aux directives approuvées par le Conseil.

Il est remplacé par le Coordonnateur principal adjoint en cas d'empêchement. Il rend compte, lors de chaque réunion du Conseil, des activités du Réseau.

### *Article 12*

#### CONSTITUTION DU RÉSEAU

Le Réseau comprend quatre (4) zones des garde-côtes avec quatre (4) centres de coordination de la zone et deux (2) centres principaux de coordination :

- Zone 1 : Mauritanie, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Cap-Vert;
- Zone 2 : Guinée, Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana;
- Zone 3 : Togo, Bénin, Nigéria, Cameroun, Guinée équatoriale;
- Zone 4 : Gabon, Congo, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe, Angola.

Dans chaque zone, les opérations sont dirigées par un Coordonnateur, selon les instructions et ordres du Coordonnateur principal.

### *Article 13*

Le Réseau comprend des moyens fixes et des moyens mobiles.

### *Article 14*

Les moyens fixes comprennent :

- Les moyens opérationnels, consacrés à la collecte des informations (comme les stations radar) et à la direction des opérations, et d'une manière générale, des activités du Réseau;

- Les moyens de formation, consacrés à l'amélioration des compétences du personnel. Les moyens de formation peuvent être partagés avec une autre structure ou être créés dans le cadre d'un établissement de formation existant;
- Les moyens de soutien, consacrés à l'entretien et au soutien opérationnel du réseau.

#### *Article 15*

Les moyens mobiles du Réseau comprennent des moyens maritimes et aéronautiques et également des moyens terrestres. Tous les moyens mobiles du Réseau sont soumis aux règles d'exploitation prévues dans la deuxième partie du présent Mémoire. Tous les moyens du Réseau portent les mêmes couleurs et marques distinctives adoptées par le Conseil. Des caractéristiques distinctives semblables apparaissent dans le logo et l'emblème du Réseau.

#### *Article 16*

Chaque navire du Réseau bat le pavillon de l'État Partie auquel il a été affecté. Il est utilisé uniquement dans sa zone sauf, à titre temporaire, pour des missions conjointes, du renfort ou en remplacement d'autres moyens. Les moyens du Réseau ne peuvent pas être utilisés pour des missions militaires menées par l'État du pavillon, sauf pour des missions de maintien de la paix ou d'évacuation.

Les moyens mobiles sont la propriété du Réseau qui les approvisionne en carburant, les entretient et qui affecte chacun d'eux à une Partie qui a la charge d'équipes et de former l'équipage.

Une partie de la formation des équipages est cependant organisée et supportée par le Réseau. Tout en assumant la responsabilité d'équiper et de former l'équipage, l'État Partie du pavillon peut passer des accords avec d'autres Parties pour que des nationaux de celles-ci soient embarqués dans la proportion maximale d'un tiers des officiers et de la moitié de tout l'équipage.

#### *Article 17*

Cependant, si l'accord fixant les conditions d'équipement et d'entretien est accepté par le Réseau, un État Partie peut mettre un moyen mobile à la disposition du Réseau, comme prévu par le présent Mémoire, sauf en ce qui concerne le droit de propriété.

Dans ce cas, les conditions d'armement, d'approvisionnement et d'entretien font l'objet d'un accord entre l'Organisation et l'État Partie.

#### *Article 18*

Les tâches relatives à l'approvisionnement et à l'entretien des moyens peuvent être concédées par les Coordonnateurs de zone à une société privée avec l'accord du Coordonnateur principal.

#### *Article 19*

Le Coordonnateur principal et les Coordonnateurs de zone sont assistés par un bureau permanent comprenant autant que possible des agents de toutes les parties concernées. Ces bureaux comprennent un centre opérationnel consacré à la collecte d'informations et à la diffusion d'informations relatives aux activités de l'Organisation.

## TROISIÈME PARTIE : LES RÈGLES D'EXPLOITATION

### **Titre I : En temps normal**

#### *Article 20*

##### AU NIVEAU NATIONAL

Chaque État Partie organise, au niveau national, ses missions de surveillance conformément à ses lois et règlements en vigueur.

#### *Article 21*

##### ACCORD DE COOPÉRATION AU NIVEAU DE LA ZONE

Outre les dispositions réglementaires prévues par le Mémorandum et ses annexes, les États Parties peuvent signer des accords de coopération bilatérale sans préjudice de l'accord-cadre mis en place et organiser le fonctionnement spécifique de chaque zone.

Chaque fois qu'il est nécessaire, un État Partie peut dans le cadre de cet accord bénéficier du soutien d'un autre État Partie en moyens logistiques et en personnel, selon les modalités qu'ils auront arrêtées.

Un État Partie peut signer le même accord avec tous les autres États Parties de la zone.

#### *Article 22*

Les missions sont planifiées et ordonnées par les Coordonnateurs de zone.

Les États Parties, par l'intermédiaire de leur représentant, envoient aux Coordonnateurs de zone, avec toutes justifications utiles, leurs demandes concernant la présence des moyens dans leur secteur.

Les programmes des missions ordonnées par les Coordonnateurs de zone sont envoyés aux Représentants des États Parties de la zone.

#### *Article 23*

Les moyens doivent servir à exécuter les missions de police dans le respect du droit de l'État Partie compétent pour le secteur donné, et dans le respect de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

Les missions SAR sont exécutées selon les dispositions de la Convention SAR et de ses documents d'application.

#### *Article 24*

Sur demande ou avec l'autorisation d'un agent compétent, un moyen peut exécuter un acte de police dans un secteur étranger, comme s'il était un moyen de l'État Partie de ce secteur et en conformité avec la législation qui y est en vigueur. Si l'agent compétent n'est pas à bord du moyen, sa demande ou son autorisation peut être transmise par tout moyen de communication approprié. Les comptes rendus des agents embarqués à bord du moyen ont la même valeur juridique qu'un compte rendu effectué par un fonctionnaire compétent.

#### *Article 25*

Les États Parties prennent toute mesure appropriée pour harmoniser leurs régimes juridiques relatifs à la police en mer.

## **Titre II : En temps de crise**

### *Article 26*

En cas d'événements (accidents, actes de piraterie, pollution marine, trafic et autres actes illicites) ayant eu lieu dans les eaux sous juridiction d'une zone donnée et nécessitant une assistance extérieure, l'autorité maritime locale saisit aussitôt le Coordonnateur principal de la zone en vue d'informer les garde-côtes.

Le Coordonnateur principal en question met en œuvre le plan d'action prévu à cet effet et annexé au présent Mémoire.

## **Titre III : Plan d'urgence**

### *Article 27*

Le Coordonnateur principal établit un projet de plan d'urgence sous-régional à soumettre à l'approbation du Conseil. Le Coordonnateur principal est chargé de la mise en œuvre du plan d'urgence ainsi adopté.

## **QUATRIÈME PARTIE : RESSOURCES FINANCIÈRES**

### *Article 28*

Les ressources financières du Réseau comprennent :

- Les fonds maritimes régionaux;
- Les contributions ordinaires ou extraordinaires décidées par le Conseil;
- Des contributions d'organisations ou pays donateurs;
- 50 % des amendes et confiscations résultant des actions du Réseau.

### *Article 29*

Chaque État Partie s'engage à s'acquitter de sa contribution financière aux coûts de fonctionnement du Réseau, conformément aux décisions et procédures adoptées par le Conseil.

## **CINQUIÈME PARTIE : ENGAGEMENTS DES ÉTATS PARTIES**

### *Article 30*

Chaque État Partie donne effet aux dispositions du présent Mémoire ou de ses annexes, lesquelles font partie intégrante du Mémoire, et prendra toutes les mesures nécessaires pour ratifier ou accepter les instruments juridiques pertinents pour la mise en œuvre du Mémoire.

### *Article 31*

Chaque État Partie établit une organisation nationale de garde-côtes efficace, en s'assurant que cette organisation est conforme aux normes décrites dans les instruments définis dans le présent Mémoire.

### *Article 32*

Chaque État Partie se concerta, coopère et échange des informations avec les autres États Parties en vue de mieux réaliser les objectifs du Mémoire.

## SIXIÈME PARTIE : DISPOSITIONS FINALES

### **Titre I : Dispositions diverses**

#### *Article 33*

Tout État Partie, qui a accepté le Mémorandum, peut proposer des amendements ou des annexes au Mémorandum.

Dans le cas d'une proposition d'amendements au Mémorandum, la procédure suivante s'appliquera :

- a) L'amendement proposé sera soumis au Centre principal de Coordination pour étude, au moins six (6) semaines avant la réunion du Comité;
- b) Les amendements seront adoptés par une majorité des deux tiers des représentants des Parties présentes et votantes dans le Comité;
- c) Si l'amendement est adopté, il sera communiqué par le Centre principal de coordination aux États Parties pour acceptation.

#### *Article 34*

Un amendement est réputé avoir été accepté, soit à la fin d'une période de six (6) mois après adoption par les représentants des États Parties dans le Comité, soit à la fin de toute autre période déterminée à l'unanimité par les représentants des États Parties dans le Comité au moment de son adoption, à moins que pendant la période considérée une objection soit communiquée au Secrétariat par un État Partie.

Un amendement entre en vigueur soixante (60) jours après avoir été accepté, ou à la fin de toute autre période déterminée à l'unanimité par le Conseil.

#### *Article 35*

Dans le cas de propositions d'amendements ou d'annexes au Mémorandum, la procédure suivante est suivie :

- a) L'amendement ou l'annexe proposé sera soumis à l'examen des États Parties par l'intermédiaire du Coordonnateur principal;
- b) L'amendement ou l'annexe est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de trois (3) mois à partir de la date à laquelle il a été communiqué par le Centre principal de coordination, à moins qu'un État Partie ne demande par écrit que l'amendement ou l'annexe ne soit examiné par le Conseil. Dans ce cas, la procédure spécifiée à l'article 6.1.1 s'applique;
- c) L'amendement ou l'annexe entre en vigueur soixante (60) jours après avoir été accepté, ou à la fin de toute autre période déterminée à l'unanimité par les États Parties.

#### *Article 36*

Le Mémorandum s'applique sans préjudice des droits et obligations découlant d'un instrument international, quel qu'il soit.

Une autorité maritime, qui remplit les critères spécifiés dans le présent Mémorandum ou dans ses amendements ou annexes, peut adhérer au Mémorandum ou à ses amendements ou annexes avec l'accord de tous les États Parties qui ont accepté le Mémorandum, ses amendements ou annexes.

#### *Article 37*

Le Mémorandum demeure ouvert à la signature des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre pendant une durée de douze (12) mois, au siège de l'OMAOC.

Toutefois, il entre en vigueur dans une zone donnée trois mois après que tous les États Parties de cette zone l'ont signé.

Compte tenu des aspects susmentionnés, les États Parties peuvent mettre le Mémorandum en application s'ils satisfont aux exigences qui y sont énoncées.

#### *Article 38*

Une autorité maritime ou organisation souhaitant participer comme observateur soumettra au Comité une demande écrite, et sera admise comme observateur avec l'accord unanime des représentants des États Parties présents et votants à la réunion du Comité.

#### *Article 39*

Tout État Partie, qui ne l'a pas encore fait, est invité à établir un service gouvernemental spécialisé chargé de mettre au point et d'exécuter, à terre et en mer, les missions de police en matière de navigation maritime et de pollution marine, y compris la recherche et le sauvetage, la lutte contre la piraterie et les actes illicites commis contre la sécurité de la navigation maritime.

#### *Article 40*

En créant de tels services, les États Parties tiennent compte des conventions et instruments internationaux pertinents relatifs aux questions susmentionnées ainsi qu'au besoin de garantir des pouvoirs coercitifs adéquats à de tels services. Les États Parties prennent les mesures nécessaires pour harmoniser leurs régimes juridiques concernant l'application des lois en mer.

### ***Coopération maritime***

#### *Article 41*

Les États sont invités à devenir Parties contractantes à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, à la Convention SUA et à d'autres instruments pertinents, dans le but de contribuer au renforcement de la paix, de la sûreté, de la coopération, du développement durable et des relations amicales.

#### *Article 42*

Les États Parties admettent qu'une bonne compréhension du concept de sûreté maritime régionale implique une approche régionale et multidisciplinaire intégrée, nécessitant la coopération et la coordination de toutes les structures et activités concernées.

#### *Article 43*

Les États Parties s'engagent à apporter leur assistance aux États membres, sur demande et de manière coordonnée, afin de renforcer les capacités en matière d'équipement et de personnel, en vue de la mise en place et de l'exécution efficace des fonctions de garde-côtes par un service désigné.

#### *Article 44*

Les États Parties reconnaissent l'importance de la coopération pour la gestion du milieu marin dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, particulièrement en ce qui concerne la sécurité et la sûreté maritimes, et les accidents maritimes.

### ***Routes maritimes***

#### *Article 45*

Les États Parties reconnaissent l'importance de la liberté de navigation, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, pour la poursuite des échanges commerciaux maritimes dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

#### *Article 46*

Eu égard à la promotion de la sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin, les États Parties établissent des stratégies de coopération pour le maintien et la protection des routes maritimes. De telles stratégies de coopération prévoient l'échange d'informations et la formation dans des domaines tels que l'assistance humanitaire, la recherche et le sauvetage, la sécurité maritime et l'ordre public en mer. L'échange d'informations devrait inclure les renseignements sur les menaces potentielles ou les incidents en matière de sûreté concernant les routes maritimes.

#### *Article 47*

D'autres mesures de mise en œuvre de cette stratégie de coopération peuvent inclure la coopération maritime et le partage des informations résultant de la surveillance maritime.

### ***Assistance humanitaire***

#### *Article 48*

Les États Parties reconnaissent les avantages découlant des initiatives communes de prévention, d'atténuation des effets et de gestion des catastrophes maritimes naturelles, notamment la préparation et les systèmes d'alerte rapide, l'échange d'informations, le regroupement des bases de données, la planification, la prévention des catastrophes et les activités humanitaires, ainsi que la formation et les programmes éducatifs.

### ***Recherche et sauvetage***

#### *Article 49*

Les États Parties sont invités à promouvoir un plus grand partage de leur expérience et expertise en matière de recherche et de sauvetage (SAR), et à faciliter la coordination et la coopération en matière de formation et de procédures SAR.

#### *Article 50*

Les États Parties se concertent en ce qui concerne la ratification, la mise en œuvre et la participation aux instruments et conventions maritimes pertinents en matière de recherche et de sauvetage.

### ***Sécurité maritime***

#### *Article 51*

Les États Parties favorisent la sécurité maritime en prenant des mesures telles que :

- L'édition de cartes adéquates;
- La publication et la diffusion d'avis aux navigateurs;
- L'utilisation d'aides à la navigation appropriées;
- La notification des routes maritimes recommandées.

#### *Article 52*

Les États Parties expriment leur appui aux efforts régionaux et internationaux destinés à régler le problème des navires sous normes, y compris l'établissement de régimes régionaux de contrôle par l'État du port.

#### *Article 53*

Les États Parties se concertent en ce qui concerne la ratification, la mise en œuvre et la participation aux instruments et conventions maritimes pertinents en matière de sécurité maritime.

## ***Ordre public en mer***

### *Article 54*

Les États Parties reconnaissent l'importance de la coopération pour le maintien et le respect de l'ordre public en mer, y compris la prévention de la piraterie, du trafic de drogue et d'autres crimes en mer, et reconnaissent également les droits des États à appliquer leurs lois nationales en mer dans les limites admises par le droit international.

### *Article 55*

Les États Parties reconnaissent le droit de poursuite et mettront en place à cet effet un dispositif efficace qui tiendra compte des dispositions de l'article III du Mémorandum.

### *Article 56*

Les États Parties sont invités à instituer des réunions régulières pour renforcer la coopération et la coordination dans leurs activités de mise en application de la réglementation maritime.

## ***Coopération maritime***

### *Article 57*

Les États Parties reconnaissent les avantages découlant de la coopération maritime pour ce qui est de créer un climat de confiance, y compris le renforcement des contacts entre personnels et les mesures volontaires visant à promouvoir la transparence.

### *Article 58*

Les États Parties peuvent souhaiter disposer d'un cadre d'instruments bilatéraux ou multilatéraux applicables aux marines nationales concernées en vue d'éviter les incidents maritimes.

## ***Surveillance maritime***

### *Article 59*

Les États Parties reconnaissent que la surveillance maritime peut être exercée à des fins pacifiques, dans le cadre de l'exercice de la liberté de navigation et de survol des zones économiques exclusives ou des plateaux continentaux et de la haute mer. La surveillance maritime devrait être exercée avec l'accord de l'État côtier et sans préjudice de ses droits et responsabilités d'ordre juridictionnel dans sa zone économique exclusive ou sur son plateau continental, conformément à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

### *Article 60*

Les États Parties œuvrent à la mise en place de mécanismes de partage des renseignements découlant de la surveillance avec d'autres États Parties au Mémorandum.

## ***Protection et préservation du milieu marin***

### *Article 61*

Les États Parties reconnaissent leur obligation individuelle et collective de protéger et préserver le milieu marin.

### *Article 62*

Les États Parties se concertent en ce qui concerne :

a) La coopération sur une base bilatérale, sous régionale et régionale, en vue de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire, suivre et contrôler la pollution du milieu marin due à toutes les sources;

b) La ratification, la mise en œuvre et la participation aux conventions et instruments pertinents concernant la protection, la préservation et la surveillance du milieu marin;

c) La mise en œuvre du chapitre 17 d'Action 21, adopté à la Conférence des Nations Unies de 1992 sur l'environnement et le développement (CNUED), notamment les programmes concernant la gestion intégrée et le développement durable, la protection du milieu marin et le renforcement de la coopération internationale, y compris la coopération et la coordination régionales; et

d) L'élaboration et la mise en œuvre de programmes de surveillance et de plans d'urgence nationaux, sous-régionaux et régionaux, pour faire face aux incidents de pollution du milieu marin.

#### *Article 63*

Les États Parties se concertent aux niveaux bilatéral et sous-régional pour formuler et harmoniser les politiques de conservation, gestion et utilisation durable des ressources biologiques marines qui sont situées de part et d'autre des zones maritimes, ou qui sont particulièrement migratoires ou bien qui apparaissent en haute mer.

#### *Article 64*

Les États Parties se concertent aux niveaux bilatéral et sous-régional pour formuler et harmoniser les politiques d'exploration et d'exploitation des ressources non biologiques marines qui sont situées de part et d'autre de deux ou plusieurs zones sous juridiction nationale, notamment dans les cas où une ressource partagée peut être exploitée, en tout ou en partie, à partir d'une ou plusieurs zones sous juridiction nationale.

### ***Recherche scientifique marine***

#### *Article 65*

Les États Parties sont invités à coopérer, directement ou à par l'intermédiaire des organisations sous-régionales, régionales ou internationales compétentes, en vue de promouvoir des études, de conduire des programmes de recherche scientifique et d'échanger des informations et des données sur le milieu marin, notamment sur la pollution du milieu marin et l'évolution du niveau de la mer.

#### *Article 66*

Les États Parties sont invités à se concerter en vue d'harmoniser leurs procédures respectives en matière d'octroi d'autorisations pour les projets de recherche scientifique marine proposés dans leurs zones économiques exclusives et sur leurs plateaux continentaux, conformément à la partie XIII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

### ***Coopération technique et renforcement des capacités***

#### *Article 67*

Les États Parties reconnaissent les avantages de la coopération technique et du renforcement des capacités, et sont invités à mener à bien des programmes pertinents dans le secteur maritime pour mettre en place des infrastructures, des institutions et des capacités en vue de formuler et d'appliquer des politiques générales. Cela inclut le partage d'informations et la création de banques de données.

### ***Formation et éducation***

#### *Article 68*

Les États Parties coopèrent en vue de mettre au point et de promouvoir des programmes éducatifs et de formation concernant la gestion du milieu marin, notamment le maintien de la sécurité et de l'or-

dre public en mer, la préservation et la protection du milieu marin, et la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution marine. Cette coopération peut notamment consister à :

- a) Offrir des places dans les cours nationaux d'autres États, à condition de payer les coûts y afférents;
- b) Partager les programmes et les informations sur les cours;
- c) Échanger des personnels de la marine et de la force publique, ainsi que des scientifiques et d'autres experts;
- d) Échanger des avis sur les questions maritimes;
- e) Tenir des conférences, séminaires, ateliers et symposiums sur des sujets maritimes d'intérêt commun;
- f) Encourager la coopération entre les institutions de formation maritime et les centres de recherche;
- g) Offrir des places dans les cours nationaux d'autres États, à condition de payer les coûts y afférents;
- h) Échanger des personnels de la marine et de la force publique, ainsi que des scientifiques et d'autres experts;
- i) Échanger des avis sur les questions maritimes;
- j) Tenir des conférences, séminaires, ateliers et symposiums sur des sujets maritimes d'intérêt commun; et
- k) Encourager la coopération entre les institutions de formation maritime et les centres de recherche.

Les États Parties sont invités à instituer des réunions régulières pour renforcer la coopération et la coordination dans leurs activités de mise en application de la réglementation maritime.

## **Titre II : Dispositions finales**

### *Article 69*

Tout État Partie peut se retirer du Mémorandum en le notifiant par écrit au Comité soixante (60) jours avant.

### *Article 70*

Les versions anglaise, française et portugaise du présent Mémorandum font également foi.

Le présent Mémorandum est adopté et ouvert à la signature à Dakar, le \_\_\_\_\_,

Ont signé les représentants des États Parties ci après :

1. Angola, 2. Bénin, 3. Cameroun, 4. Cap-Vert, 5. Congo, 6. Congo RD, 7. Côte d'Ivoire,
8. Gabon, 9. Gambie, 10. Ghana, 11. Guinée, 12. Guinée-Bissau, 13. Guinée équatoriale,
14. Libéria, 15. Mauritanie, 16. Nigéria, 17. Sao Tomé-et-Principe, 18. Sénégal, 19. Sierra Leone,
20. Togo.

