



Assemblée générale

Distr. générale
1er mai 2002
Français
Original: anglais

Cinquante-septième session

Point 25 a) de la liste préliminaire*

Les océans et le droit de la mer : les océans et le droit de la mer

Note du Secrétaire général

Le Secrétaire général a l'honneur de faire tenir ci-joint aux membres de l'Assemblée générale une lettre datée du 24 janvier 2002, adressée par le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) (voir annexe), transmettant la résolution A.922(22) de l'Assemblée de l'OMI relative au Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires.

* A/57/50/Rev.1.



Annexe**Lettre datée du 24 janvier 2002, adressée
au Secrétaire général par le Secrétaire général
de l'Organisation maritime internationale**

Dans ma lettre datée du 8 juin 2000 (A/55/311, annexe), j'avais indiqué que le nombre et la gravité croissants des actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires et des gens de mer dans diverses régions du monde préoccupaient l'Organisation maritime internationale (OMI) et les gouvernements qui en sont membres. J'avais également dit combien l'OMI appréciait l'appui que lui apportait l'Assemblée générale des Nations Unies dans les efforts qu'elle déployait pour prévenir et éliminer ces actes illégaux et faire en sorte que leurs auteurs soient punis. Cet appui s'est manifesté en plusieurs occasions, dont la plus récente a été l'adoption, le 28 novembre 2001, de la résolution 56/12 sur les océans et le droit de la mer, dans laquelle l'Assemblée générale, entre autres, réaffirmait l'appel qu'elle avait lancé aux États pour qu'ils coopèrent pleinement avec l'OMI et en appliquent les directives pertinentes.

À sa vingt-deuxième session, tenue récemment (19-30 novembre 2001), l'Assemblée de l'OMI, ayant présents à l'esprit les droits et obligations des États en vertu du droit international de la mer, y compris les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, et reconnaissant avec une vive inquiétude le grave danger que les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires présentent pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, pour la sécurité maritime et pour la protection du milieu marin, a adopté la résolution A.92(22) sur le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires. Ce faisant, l'Assemblée de l'OMI donnait également une suite positive à la recommandation faite en mai 2001, à la deuxième session du processus consultatif officiel des Nations Unies ouvert à tous, établi en application de la résolution 54/33 de l'Assemblée générale en vue d'aider l'Assemblée à examiner chaque année l'évolution des affaires maritimes, selon laquelle l'OMI devrait être invitée à élaborer rapidement le Recueil.

Dans la résolution qu'elle a adoptée, l'Assemblée de l'OMI a invité les gouvernements à coopérer, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection de l'environnement, en redoublant d'efforts pour réprimer et prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, et m'a prié de porter la résolution et le Recueil qui y est annexé à l'attention de l'Organisation des Nations Unies et des autres organisations internationales intéressées, pour information et suite à donner, selon qu'il conviendra. J'ai donc le plaisir de vous faire tenir ci-joint copie des deux documents (voir appendice). Je vous serais obligé de bien vouloir les porter à l'attention des organes compétents des Nations Unies pour information et suite à donner, selon qu'il conviendra.

Le Secrétaire général
(Signé) W. A. O'Neil

Appendice

Résolution A.922(22) adoptée le 29 novembre 2001 par l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale à sa vingt-deuxième session

Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires

L'Assemblée,

Rappelant l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime,

Rappelant également la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental,

Notant la résolution sur les océans et le droit de la mer, par laquelle l'Assemblée générale des Nations Unies a, à sa cinquante-cinquième session, prié instamment tous les États, en particulier les États côtiers situés dans les régions touchées, de prendre toutes les mesures nécessaires et appropriées, y compris dans le cadre de la coopération régionale, pour prévenir et combattre les incidents de piraterie et de vols à main armée en mer, d'enquêter ou de coopérer aux enquêtes sur de tels incidents, où qu'ils se produisent, et de traduire en justice les auteurs présumés, conformément au droit international,

Notant également que le Comité de la sécurité maritime a approuvé les circulaires MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.2, qui contiennent des recommandations à l'intention des gouvernements et des principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires en ce qui concerne la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires,

Ayant présents à l'esprit les droits et obligations des États en vertu du droit international de la mer, y compris les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982,

Reconnaissant avec une vive inquiétude le grave danger que les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires présentent pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, pour la sécurité maritime et pour la protection du milieu marin,

Reconnaissant également que le nombre des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires continue d'augmenter dans le monde entier,

Consciente de ce que la lutte contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires est souvent entravée du fait de l'absence, dans certains pays, d'une législation efficace pour la conduite des enquêtes sur les cas signalés de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires,

Consciente également de ce que, lorsque des arrestations ont lieu, certains gouvernements manquent de cadre législatif et de directives adéquates pour mener les enquêtes nécessaires afin d'imposer une condamnation et une peine aux personnes impliquées dans des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre de navires,

Tenant compte de la recommandation faite lors des séminaires et ateliers régionaux organisés par l'OMI dans le contexte du projet de 1998 de lutte contre la piraterie, selon laquelle il conviendrait de chercher, à titre prioritaire, à élaborer un recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et la poursuite de leurs auteurs afin de garantir une peine appropriée pour le délit de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires,

Convaincue qu'il est nécessaire d'adopter et de diffuser dès que possible un recueil de règles pratiques,

Convaincue également qu'il est nécessaire que les gouvernements coopèrent et prennent, à titre hautement prioritaire, toutes les mesures requises pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires,

Ayant examiné la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante-quatorzième session,

1. *Adopte* le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution [voir pièce jointe];

2. *Invite* les gouvernements à coopérer, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection de l'environnement, en redoublant d'efforts pour réprimer et prévenir les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires;

3. *Invite également* les gouvernements à établir, selon qu'il conviendra, des accords et des procédures qui leur permettent de coopérer plus facilement de façon à garantir l'application de mesures efficaces et effectives de prévention des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

4. *Encourage* les gouvernements à appliquer les dispositions des instruments internationaux visant à améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires;

5. *Prie* le Secrétaire général de porter la présente résolution et le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires qui y est annexé à l'intention des gouvernements membres, de l'Organisation des Nations Unies et des autres organisations internationales intéressées, pour information et suite à donner, selon qu'il conviendra;

6. *Prie en outre* le Comité de la sécurité maritime et le Comité juridique de maintenir le Recueil à l'étude et de prendre les mesures qu'ils jugeront appropriées;

7. *Prie instamment* les gouvernements de faire le nécessaire, comme il est indiqué dans le Recueil de règles pratiques, pour mener des enquêtes sur tous les actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires commis sous leur

juridiction, et de communiquer à l'Organisation les renseignements pertinents sur toutes les enquêtes et poursuites judiciaires concernant ces actes;

8. *Prie en outre instamment* tous les gouvernements qui ont juridiction sur des ports, des lieux de mouillage et des zones maritimes d'informer d'Organisation des conseils spécifiques qu'ils ont mis à la disposition des navires au sujet de la piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, afin que l'industrie maritime puisse les diffuser aux navires concernés.

Pièce jointe

Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires

1. Objet du présent document

Le présent document a pour objet de fournir aux États membres de l'OMI un aide-mémoire qui facilite la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

2. Définitions

Aux fins du présent Recueil : 2.1 « **Piraterie** » désigne les actes illicites tels que définis à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982*.

2.2 « **Vols à main armée à l'encontre des navires** » désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans une zone relevant de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits.

2.3 « **Enquêteurs** » désigne les personnes désignées par l'État ou les États intéressés afin d'intervenir pendant et/ou après un acte de piraterie ou un vol à main armée commis à l'encontre d'un navire.

* La définition suivante de la piraterie figure à l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982 :

« On entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants :

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

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

ii) Contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;

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

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

3. Considérations liminaires

Législation

3.1 Il est recommandé aux États de prendre toutes les mesures qui pourraient être nécessaires pour établir leur compétence aux fins de connaître des délits de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, et notamment, d'adapter leur législation, si besoin est, pour pouvoir appréhender et poursuivre en justice les personnes ayant commis de tels délits.

3.2 Les États sont invités à ratifier, à adopter et à appliquer dans la pratique la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

Mesures à prendre par les États côtiers/États du port

3.3 Pour encourager les capitaines à notifier tous les incidents de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires, les États côtiers/États du port devraient faire tout leur possible pour que les capitaines et leurs navires ne soient pas indûment retenus et que les navires n'aient pas à supporter les coûts additionnels liés à cette notification. procédures maritimes peuvent s'avérer utiles mais ce sont les compétences en matière d'enquête qui priment.

3.3 Il serait bon que les personnes qui dispensent la formation insistent sur le fait qu'il est possible que les auteurs du délit n'aient pas encore quitté les lieux lorsque les enquêteurs arrivent.

Accords entre États côtiers

3.4 Les États côtiers sont encouragés, lorsqu'il y a lieu, à conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux pour faciliter la conduite des enquêtes sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires.

4. Formation des enquêteurs

4.1 La formation des enquêteurs devrait porter sur les **objectifs fondamentaux de l'intervention/l'enquête** :

1. Lorsque des personnes à bord ont été enlevées ou prises en otage, toute opération ou enquête de la force publique doit viser avant tout à ce qu'elles soient libérées saines et sauvées. **Leur sauvetage doit l'emporter sur toute autre considération.**
2. Arrestation des auteurs du délit.
3. Rassemblement des éléments de preuve, en particulier si le concours d'experts est nécessaire.
4. Diffusion des renseignements pouvant contribuer à prévenir d'autres délits.
5. Récupération des biens volés.

6. Coopération avec l'autorité compétente pour connaître l'incident considéré.

4.2 Les enquêteurs doivent être formés aux techniques d'enquête classiques et posséder l'expérience pertinente et devraient être le plus familiarisé possible avec l'environnement du navire. Des connaissances dans le domaine des transports maritimes constituent un atout évident et des contacts avec des personnes au fait des procédures maritimes peuvent s'avérer utiles mais ce sont les compétences en matière d'enquête qui priment.

4.3 Il serait bon que les personnes qui dispensent la formation insistent sur le fait qu'il est possible que les auteurs du délit n'aient pas encore quitté les lieux lorsque les enquêteurs arrivent.

5. Stratégie d'enquête

5.1 Il est indispensable que les agents de la force publique chargés d'enquêter sur des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires aient démontré leurs compétences et aptitudes en matière de conduite des enquêtes, en plus d'une connaissance ou expérience du secteur maritime. Les pirates ont toujours une base à terre, et c'est vraisemblablement à terre qu'ils seront le plus facilement repérables. Il se peut, par exemple, que leurs complices soient disposés à divulguer des renseignements les concernant et c'est à terre qu'ils dépenseront l'argent provenant du délit. Il est probable aussi que les pirates seront impliqués dans d'autres délits, tels que le transport de migrants illégaux, et des renseignements utiles risqueraient de se perdre si les enquêteurs n'orientaient leurs recherches que dans une seule voie.

5.2 Ce sont les méthodes d'enquête classiques qui offrent les meilleures chances d'identifier et d'appréhender les pirates et les auteurs de vols à main armée.

5.3 Il peut être utile d'associer les mesures de lutte contre la piraterie aux patrouilles organisées pour lutter contre la contrebande ou aux efforts déployés contre la contrebande ou le trafic illicite de drogue, ce qui éviterait des doubles emplois et permettrait de faire des économies de ressources. Dans la mesure du possible, les différents organes devraient coopérer à la conduite des enquêtes.

Gestion d'ensemble/autres liaisons à assurer/coopération

5.4 Il est important d'identifier la personne et/ou l'organe chargés de l'enquête. Toute confusion ou atermoiement au stade initial au mieux retardera l'intervention des enquêteurs et fera disparaître des éléments de preuve et au pire, mettra davantage en danger les membres d'équipage susceptibles d'être séquestrés par les auteurs du délit, ce qui pourrait se solder par des morts ou blessures qui auraient pu être évitées.

5.5 Il faudrait tenir compte des différents intérêts nationaux qui peuvent entrer en jeu dans chaque cas : État dont le navire bat le pavillon, pays dans les eaux territoriales duquel a eu lieu l'attaque, pays d'origine supposé des auteurs du délit, pays dont les personnes à bord sont ressortissantes, pays du propriétaire de la cargaison et pays dans lequel le délit a été commis. Dans les cas d'actes de piraterie et de vols à main armée commis à l'encontre de navires en dehors des eaux territoriales, l'État dont le navire bat le pavillon devrait prendre la responsabilité de

l'affaire et, dans les autres cas de vols à main armée, cette responsabilité devrait être assumée par l'État dans les eaux territoriales duquel a eu lieu l'attaque. Dans tous les cas, il conviendrait de reconnaître que les intérêts légitimes d'autres États seront en jeu et il est donc primordial que ces États collaborent et que la liaison soit assurée entre eux pour que l'enquête aboutisse.

5.6 Il est important de faire intervenir, dès les premiers stades, lorsqu'il y a lieu, les organisations compétentes (par exemple, Interpol, CCI/Bureau maritime international), étant donné la possibilité de criminalité transnationale organisée.

5.7 S'il est impératif de changer la composition de l'équipe de l'enquête avant qu'elle ait achevé son travail, il faudrait procéder à une séance de compte rendu détaillée.

6. Comment donner suite à une première notification

Lorsqu'ils apprennent qu'un navire est attaqué ou qu'un délit grave vient d'être commis et que le navire est accessible, les enquêteurs devraient intervenir au plus vite. Les responsabilités ci-après incomberont à ceux qui arrivent les premiers sur les lieux du délit.

Sauvegarde de la vie humaine

1. Il convient de veiller à ce que toutes les personnes blessées reçoivent les soins médicaux nécessaires.

Immobilisation des auteurs du délit

2. Il convient de garder à l'esprit que, dans certaines circonstances, les auteurs du délit peuvent encore se trouver dans les parages.

Avertissements aux autres navires

3. Chaque fois que possible, des avertissements devraient être diffusés aux autres navires se trouvant à proximité, qui courent le risque d'être attaqués.

Protection des lieux du délit

4. Le relèvement d'indices sur les lieux du délit peut apporter des preuves servant à identifier les auteurs du délit. De même, l'interprétation des faits aidera les enquêteurs et sera déterminante pour les résultats de l'enquête. Il est donc primordial de protéger les lieux du délit jusqu'à l'arrivée du personnel dûment qualifié, chargé de les examiner. Il est important que le capitaine, l'équipage et l'armateur de tout navire en cause apprécient pleinement cette nécessité.
5. C'est dans les phases initiales de l'intervention de la force publique et des services d'urgence que le risque d'altération des lieux du délit est le plus important. Le personnel qui coordonne l'intervention de la force publique devrait être conscient de ce risque et prévenir en conséquence les personnes qui interviennent, notamment les autres responsables de la force publique et le personnel maritime.

6. Il faut veiller à ce que les autorités du pays auquel il incombe de mener l'enquête sur un délit soit informées des détails de l'incident et puissent enquêter à son sujet. Tous éléments de preuve, renseignements détaillés sur les mesures prises, etc., devraient être communiqués à l'État responsable au premier chef.

Rassemblement d'éléments de preuve

7. Un interrogatoire en profondeur mené sur les lieux du délit devrait permettre d'obtenir des renseignements susceptibles d'aboutir à l'identification des auteurs du délit, voire à leur arrestation, s'ils sont rapidement communiqués à toutes les autorités appropriées, par exemple, signalement des auteurs du délit, description du navire et dernier cap connu.
8. Les agents de la force publique qui interviennent les premiers sur les lieux du délit doivent être conscients du fait qu'il est important qu'ils rassemblent et communiquent le plus vite possible les renseignements pertinents, même si les auteurs du délit ont pris la fuite. Une erreur ou un oubli au stade initial risque d'avoir de graves répercussions sur la suite de l'enquête.
9. Les enquêteurs ne devraient pas oublier qu'il est important que les biens soient récupérés pendant l'enquête car ils peuvent servir de preuve en cas de poursuite judiciaire.

7. L'enquête

Proportionnalité

Le déroulement de l'enquête dépendra dans une large mesure des circonstances du délit. À cet égard, l'organe chargé de l'enquête souhaitera prendre en compte la « gravité » de l'incident, allant du vol de biens à la perte en vies humaines. Les mesures à prendre devraient donc être proportionnées au délit commis et compatibles avec les lois qui ont été transgressées. Toutefois, les mesures décrites ci-après sont applicables à toutes les enquêtes concernant des actes de piraterie et des vols à main armée.

Établissement et enregistrement de tous les faits pertinents

1. Il convient de consigner systématiquement tous les faits pertinents. La force publique utilise le plus souvent des formulaires de notification des délits à usage multiple mais les agents chargés de traiter des délits en mer doivent veiller à y ajouter les renseignements supplémentaires qui peuvent s'avérer essentiels lors des poursuites judiciaires ultérieures, tels les conditions météorologiques, l'état de la mer, la position, la route et la vitesse du navire ainsi que sa description détaillée, etc.
2. Des photographies et cassettes vidéo du navire prises à bord de celui-ci aideront les enquêteurs et les témoins à expliquer par la suite ce qui s'est passé.

3. Les enquêteurs doivent garder à l'esprit que la législation régissant les délits en mer permet, dans certains cas, d'engager des poursuites judiciaires dans des pays autres que celui où les enquêteurs sont basés. Par conséquent, les enquêtes doivent être suffisamment méthodiques et détaillées pour que les faits puissent être expliqués auprès de tribunaux différents de ceux où sont basés les enquêteurs, et cela, peut-être plusieurs années après le délit. La méthode utilisée par les enquêteurs doit être décrite dans le rapport d'enquête.

Enregistrement des témoignages individuels

4. Les témoignages individuels devraient être enregistrés officiellement afin d'être utilisables au cours du procès ultérieur. Les poursuites s'appuieront sur ces témoignages et il faut donc éviter de faire appel à du personnel non qualifié pour cette tâche importante.
5. Les témoignages doivent être consignés au plus tôt car les souvenirs s'estompent et le contact avec d'autres témoins et les informations diffusées par les médias peuvent influencer les récits.
6. Lorsque les témoins ne parlent pas la même langue que les enquêteurs, ce qui est souvent le cas lors des enquêtes sur des actes de piraterie, il faut enregistrer leurs récits dans leurs propres langues et faire appel à des interprètes dûment qualifiés si cela peut se faire dans des délais raisonnables. Il se peut que les tribunaux refusent d'admettre une déclaration signée par un témoin, voire par un suspect, qui a été rédigée dans une langue qui n'est pas la sienne. Il est donc important de vérifier les prescriptions légales en matière de validité des preuves dans chaque cas.
7. L'expérience montre que les témoins d'actes de piraterie, et en particulier ceux qui ont subi des violences, peuvent être profondément traumatisés. Ils seront d'autant plus affectés qu'ils ont été longuement détenus en captivité et/ou ont été menacés de mort et encore plus s'ils sont loin de leur foyer. Les enquêteurs devraient tenir compte de ces facteurs et traiter ces témoins avec patience et compassion s'ils veulent découvrir tous les faits pertinents.
8. Les témoins devraient être interrogés séparément lorsque cela peut se faire dans des délais raisonnables, afin de préserver l'intégrité des témoignages individuels sur l'incident.
9. Les enquêteurs devraient surtout s'efforcer d'obtenir le signalement précis des individus ayant pris part à l'acte de piraterie, en particulier en notant tous détails marquants permettant d'identifier le « chef ».
10. Lorsque le délit a été perpétré par plusieurs personnes, les enquêteurs devraient chercher à obtenir des témoins des renseignements précis sur les actes commis par chacune d'elles, plutôt que de se contenter d'une déclaration générale à propos des agissements des « pirates » à bord du navire.

Expertise judiciaire détaillée sur les lieux du délit

11. L'examen détaillé des lieux du délit, en particulier dans des cas graves, dont les cas d'homicide, offre aux enquêteurs la meilleure occasion de recueillir des indications cruciales et des éléments de preuve qui pourront servir ultérieurement à établir les faits.
12. Les enquêteurs devraient mettre en sûreté certains objets ou protéger l'accès aux endroits du navire où les malfaiteurs peuvent avoir laissé des empreintes digitales ou d'autres traces latentes utiles.
13. Il est fortement recommandé aux enquêteurs de tirer pleinement parti des divers services spécialisés à leur disposition.
14. Les enquêteurs devraient tenir compte du fait qu'il ne faut pas retenir le navire ou gêner le travail à bord plus longtemps que cela est absolument nécessaire pour l'expertise judiciaire.

Recherche de renseignements dans les bases de données

15. Les délits ne doivent pas être traités isolément.
16. Il se peut que les auteurs du délit aient commis des délits analogues qui n'ont pas encore été résolus; toutefois, si tous les renseignements pertinents sont réunis et étudiés, il y a des chances de pouvoir identifier les auteurs du délit. Il conviendrait donc de consulter des bases de données appropriées, comme celles du Bureau maritime international à Kuala Lumpur (Malaisie), pour identifier des séries de délits. Toutefois, l'utilisation de bases de données privées doit être compatible avec la législation régissant la conduite de l'enquête. Il faudrait également envisager de prendre contact avec Interpol pour voir si cet organisme détient des renseignements sur les auteurs du délit.
17. De même, les auteurs du délit peuvent avoir déjà fait l'objet de condamnations dont les circonstances pourraient permettre d'établir des liens avec le délit faisant l'objet de l'enquête en cours.

Diffusion des données et des renseignements aux organes compétents

18. Une enquête efficace, même si elle n'aboutit pas à l'arrestation des auteurs du délit, devrait avoir pour résultat important d'être source de renseignements. Il conviendrait donc de mettre en place des systèmes garantissant la diffusion des renseignements susceptibles d'être utiles à toutes les parties intéressées, notamment à la force publique, aux autorités maritimes, aux gardes-côtes, aux capitaines de port et à tous ceux qui pourraient en avoir besoin et seraient en mesure d'y donner suite conformément à leurs réglementations nationales.