

ACCORD

ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF À LA COOPÉRATION SUR LES QUESTIONS DE SÛRETÉ MARITIME ET PORTUAIRE S'AGISSANT SPÉCIFIQUEMENT DES NAVIRES À PASSAGERS DANS LA MANCHE, SIGNÉ A PARIS LE 26 JUILLET 2021

Le Gouvernement de la République française

et

le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

ci-après dénommés « les Parties »,

Considérant la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, adoptée à Montego Bay le 10 décembre 1982 (ci-après dénommée « CNUDM »),

Considérant la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, adoptée à Rome le 10 mars 1988 (ci-après dénommée « Convention SUA »),

Considérant la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes, adoptée à Hambourg le 27 avril 1979 (ci-après dénommée « Convention SAR »),

Considérant la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, ensemble ses amendements, dont le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ci-après dénommé « code ISPS »),

Considérant la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale, adoptée à Strasbourg le 20 avril 1959, son Protocole additionnel fait à Strasbourg le 17 mars 1978 et son deuxième Protocole additionnel fait à Strasbourg le 8 novembre 2001,

Considérant l'Accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, d'autre part, signé le 30 décembre 2020,

Considérant la Convention sur le transfèrement des personnes condamnées faite à Strasbourg le 21 mars 1983 et son Protocole additionnel fait à Strasbourg le 18 décembre 1997,

Considérant le Traité de coopération en matière de défense et de sécurité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, signé à Londres le 2 novembre 2010,

Considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à la délimitation de la mer territoriale dans le Pas-de-Calais, fait à Paris le 2 novembre 1988,

Considérant l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif à l'établissement d'une ligne de délimitation maritime entre la France et Jersey, signé à Saint-Héliier le 4 juillet 2000,

Considérant l'Accord du 27 mars 2008 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la protection réciproque des informations classifiées et l'échange de notes verbales le modifiant signées à Paris le 27 mai 2014 et le 3 septembre 2014 (ci-après dénommé « Accord de sécurité »),

Notant le lien constitutionnel existant entre le Royaume-Uni et les dépendances de la Couronne britannique du Bailliage de Guernesey (y compris les juridictions d'Aurigny et de Sercq) et du Bailliage de Jersey,

Rappelant que leurs politiques de sûreté maritime et portuaire reposent sur des intérêts, des valeurs et des responsabilités communes,

Désireux de renforcer leur coopération afin de lutter plus efficacement contre le terrorisme,

Considérant que des actes illicites peuvent mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, ainsi que la sécurité de la navigation, entraver fortement l'exploitation des services maritimes et porter atteinte à la confiance de la population dans la sécurité de la navigation maritime,

Désireux de contribuer à l'amélioration de la sûreté de la circulation maritime et des activités portuaires entre leurs États,

Sont convenus des dispositions suivantes :

CHAPITRE PREMIER

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier

Objet du présent Accord

Afin de renforcer et de préserver la sûreté des navires et la sécurité de leurs passagers et de leur équipage, le présent Accord a pour objet la poursuite de la coopération en matière de sûreté maritime et portuaire entre les Parties, s'agissant en particulier des navires à passagers dans l'espace maritime défini à l'article 3 du présent Accord (ci-après dénommé « l'espace couvert par le présent Accord »), ainsi que de prévenir et, le cas échéant, de

lutter contre tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA.

Le présent Accord offre un cadre dans lequel les Parties peuvent :

- a) partager des informations et échanger des bonnes pratiques ;
- b) autoriser le déploiement d'équipes de protection à bord de navires à passagers battant leur pavillon et effectuant des liaisons transmanche entre la France et le Royaume-Uni ;
- c) autoriser des interventions conjointes ou coordonnées à bord de navires, y compris de navires ne battant ni pavillon français ni pavillon britannique, faisant l'objet de tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ainsi que la sécurité de la navigation durant leur transit dans l'espace couvert par le présent Accord.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent Accord :

(1) L'expression « Partie d'envoi » désigne la Partie qui autorise le déploiement d'équipes de protection sur des navires battant son pavillon, conformément aux conditions énoncées à l'article 1(b).

(2) L'expression « navire à passagers » désigne un navire transportant plus de 12 passagers, avec véhicules ou non.

(3) L'expression « agent privé » désigne toute personne destinée à embarquer à bord d'un navire à passagers en vertu d'un contrat conclu (i) avec un armateur ou (ii) avec une Partie au présent Accord, dans le but de dissuader, de détecter et de prévenir tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, ainsi que d'alerter le commandant du navire, contribuant ainsi à la sécurité des passagers et de l'équipage, dans le respect du droit des Parties.

(4) L'expression « équipe de protection des navires à passagers » désigne les agents de l'État déployés sur un navire par une Partie au présent Accord dans le but de dissuader, de détecter, de prévenir tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, d'alerter le commandant du navire et d'apporter une première réponse en cas d'acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA.

(5) L'expression « forces d'intervention » désigne les agents de l'État n'étant pas membres d'une équipe de protection des navires à passagers, qui interviennent en réponse à tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes à bord d'un navire, conformément à l'article 10 du présent Accord. Elle inclut sans s'y limiter les militaires, les forces de l'ordre, les personnels de recherche et sauvetage et les personnels médicaux de chacune des Parties.

(6) L'expression « membre(s) du personnel » désigne un ou plusieurs membre(s) des équipes de protection des navires à passagers ou des forces d'intervention, ou des deux, selon le cas.

Article 3

Espaces maritimes couverts par l'Accord

(1) Le présent Accord s'applique à l'espace maritime compris dans les limites suivantes fixées selon le système géodésique mondial de 1984 (WGS 84) :

Limite Est - ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

a) Royaume-Uni – 51° 22'5'' N / 01° 26'7'' E (Foreland).

b) France – 51° 5'4'' N / 02° 32'8'' E (frontière entre la France et la Belgique).

Limite Sud – ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

c) 48° 02'25'' N / 06° 26'44'' W (point au large).

d) Et les côtes de la France 48° 02'25'' N / 04° 44'26'' W (Pointe du Raz).

Limite Ouest - ligne droite (loxodromie) joignant les deux points suivants :

e) Royaume-Uni – 49° 52'23'' N / 06° 26'44'' W (phare de Bishop Rock).

f) 48° 02'25'' N / 06° 26'44'' W (point au large).

Limite Nord – côtes du Royaume-Uni, complétées d'une ligne droite (loxodromie) allant du Cap Land's End jusqu'au phare de Bishop Rock.

Cet espace est dénommé espace couvert par le présent Accord.

(2) Les dispositions du présent Accord s'appliquent aux eaux intérieures et aux mers territoriales contiguës au Bailliage de Guernesey (y compris les juridictions d'Aurigny et de Sercq) et au Bailliage de Jersey (ci-après dénommés « les îles anglo-normandes »). À cet égard, les dispositions du présent Accord sont mises en œuvre par l'intermédiaire des arrangements entre le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes communiqués à la France.

(3) Les Parties peuvent décider, à la demande de l'une d'entre elles, d'appliquer les articles 4, 15 et 16 au-delà des limites définies au paragraphe (1).

(4) Aucune disposition du présent Accord n'affecte la façon dont les actions de recherche et sauvetage seront menées conformément aux conventions internationales, en particulier la Convention SAR. La Partie chargée de diriger les actions de recherche et sauvetage en vertu de la Convention SAR dirige ces activités, mais chacune des Parties peut demander à l'autre Partie d'appuyer son intervention.

CHAPITRE II

MESURES DE COOPÉRATION VISANT À PRÉVENIR LES ACTES ILLICITES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD EN MER ET DANS LES PORTS

Article 4

Partage des informations relatives à la menace

(1) Les Parties poursuivent leurs échanges d'informations d'intérêt, y compris les évaluations des menaces visant spécifiquement la sûreté maritime et portuaire dans l'espace couvert par le présent Accord.

(2) Les Parties s'informent mutuellement, dans les meilleurs délais possibles, de toute menace imminente pour leur sûreté maritime et portuaire, en utilisant les procédures opérationnelles établies en vigueur.

(3) Les agents des équipes de protection des navires à passagers présents à bord informent (i) le commandant du navire et (ii) les autorités compétentes de l'autre Partie de tout comportement suspect ou acte malveillant lié à la sûreté maritime et portuaire détecté ou constaté durant la traversée. Cette information est délivrée sous le contrôle de l'autorité dont relèvent ces agents.

Article 5

Dispositions générales de sûreté

Les autorités compétentes des Parties échangent des informations et des documents pertinents en matière de sûreté et se réunissent annuellement aux fins :

1. de communiquer tout changement relatif à la sûreté maritime et portuaire adopté par l'une ou l'autre des Parties ;

2. d'échanger des bonnes pratiques dans le domaine de la sûreté maritime et portuaire susceptibles d'être adoptées par les deux Parties ou d'être déployées de façon complémentaire ;

3. d'identifier des possibilités de collaboration future susceptibles d'être mises en œuvre conjointement ou d'être partagées pour l'amélioration des sujets de sûreté maritime et portuaire.

Article 6

Exercices et actions de formation

Les Parties réalisent, de façon conjointe, des exercices et des actions de formation portant sur la sûreté maritime et portuaire. Ces actions font l'objet d'échanges dans le cadre du suivi de la coopération établi à l'article 16.

Article 7

Déploiement d'agents privés

(1) Chaque Partie peut autoriser des agents privés à embarquer à bord de navires à passagers réalisant des traversées dans les conditions énoncées à l'article 1(b), dans le but de contribuer à la sécurité des passagers et de l'équipage, conformément aux dispositions du présent article, y compris à l'embarquement et au débarquement.

(2) *a)* Les agents privés exercent leurs fonctions à bord des navires dans l'espace couvert par le présent Accord dans le respect du droit de la Partie d'envoi.

b) Lorsqu'ils se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État côtier, les agents privés se conforment au droit qui s'y applique.

(3) Les agents privés exercent les fonctions qui leur sont confiées conformément aux dispositions mentionnées aux paragraphes (1) et (2), sous réserve de l'autorisation préalable des autorités compétentes de chacune des Parties. Les Parties veillent à ce que les agents privés embarqués sur un navire soient placés sous l'autorité du commandant de ce navire et à ce que l'armateur ou son représentant informe les autorités compétentes des deux Parties au présent Accord de la présence d'agents privés à bord de chaque navire et transmette toute autre information utile demandée par lesdites autorités.

(4) Les agents privés portent un uniforme qui ne doit pas pouvoir être confondu avec celui des équipes de protection des navires à passagers ou des forces d'intervention des Parties. Les agents privés sont en mesure à tout moment de produire un justificatif délivré par l'armateur ou son représentant, attestant qu'ils sont à bord en qualité d'agents privés.

(5) Les agents privés ne peuvent porter ou utiliser d'armes, qu'elles soient létales ou non. Ils peuvent porter et utiliser dans l'exercice de leurs fonctions des moyens d'entrave, comme des menottes, conformément au droit des Parties.

Article 8

Déploiement d'équipes de protection des navires à passagers

(1) Chaque Partie peut autoriser le déploiement d'équipes de protection embarquées à bord de navires à passagers réalisant des traversées dans les conditions énoncées à l'article 1(b), afin de contribuer à la sécurité des passagers et de l'équipage, conformément aux dispositions du présent article.

(2) *a)* Les équipes de protection des navires à passagers exercent leurs fonctions à bord du navire dans l'espace couvert par le présent Accord, comme la conduite d'inspections ou de fouilles et l'obtention d'informations, dans le respect du droit de la Partie d'envoi. Ces missions cessent à l'entrée du navire dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie et jusqu'à la sortie du navire desdites eaux, sous réserve de l'alinéa (b) ci-dessous.

b) Les équipes de protection des navires à passagers peuvent, pendant la totalité du trajet, y compris lors de l'embarquement et du débarquement, patrouiller afin de dissuader et de détecter des actes illicites pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tels que définis à l'article premier du présent Accord.

c) Lorsqu'elles se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'État côtier, les équipes de protection des navires à passagers se conforment au droit qui s'y applique.

(3) Les équipes de protection des navires à passagers doivent être autorisées par les Parties à détenir de manière légale les armes à feu, munitions et équipements individuels indispensables à leur mission. Les équipes de protection des navires à passagers peuvent porter les armes de service, munitions et équipements individuels indispensables à leur mission pendant toute la durée du trajet dans l'espace couvert par le présent Accord.

(4) Les équipes de protection des navires à passagers exercent leurs fonctions en uniforme ou, de manière exceptionnelle, en tenue civile dans des conditions conformes au droit et à la réglementation de la Partie d'envoi. Tout agent d'une équipe de protection des navires à passagers se distingue d'un agent privé par la détention d'un document d'identification de l'Etat. Les agents d'équipes de protection des navires à passagers déployés en tenue civile ont également à leur disposition un signe distinctif qui peut être porté de manière visible pour l'exécution de certaines missions.

(5) *a)* Hormis l'exception mentionnée au paragraphe 5(b), lorsqu'un navire de l'une des Parties est à quai dans un port situé hors du territoire de la Partie d'envoi, les agents de l'équipe de protection de navire à passagers restent à bord du navire et leurs armes à feu, munitions et équipements individuels sont en permanence placés à bord en lieu sûr ou sous le contrôle d'au moins un membre de l'équipe.

b) À titre exceptionnel, les agents d'une équipe de protection des navires à passagers sont autorisés à débarquer avec leur arme à feu hors du territoire de la Partie d'envoi pour des raisons opérationnelles, après accord des autorités de police compétentes à terre.

(6) Le déploiement d'équipes de protection des navires à passagers fait l'objet d'une information préalable par la Partie d'envoi à l'autre Partie.

(7) Les modalités pratiques de déploiement desdites équipes de protection des navires à passagers sont définies entre les Parties dans un arrangement séparé au titre du présent Accord.

CHAPITRE III

MESURES VISANT À FAIRE CESSER LES ACTES ILLICITES RELEVANT DU CHAMP D'APPLICATION DU PRÉSENT ACCORD EN MER ET DANS LES PORTS

Article 9

Intervention en situation d'urgence des agents privés et des équipes de protection des navires à passagers de la Partie d'envoi lorsqu'ils se trouvent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie, regardé comme l'État côtier

(1) Il y a situation d'urgence :

a) lorsque le fait d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier peut mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ou,

b) lorsque la perpétration d'un acte mettant en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes ne permet pas d'attendre l'intervention des autorités compétentes de l'État côtier.

(2) Dans les situations d'urgence définies au paragraphe 1(b) du présent article, les agents privés déployés sur un navire conformément à l'article 7 du présent Accord peuvent agir en légitime défense dans les limites fixées par le droit de la Partie d'envoi et de l'État côtier. Dans une telle situation, les personnes maîtrisées par les agents privés sont placées sous l'autorité du commandant du navire, qui informe les autorités compétentes de l'État côtier dans les meilleurs délais possibles.

(3) Dans les situations d'urgence définies aux paragraphes 1(a) et (b) du présent article, les équipes de protection des navires à passagers déployées conformément à l'article 8 du présent Accord peuvent prendre les mesures provisoires nécessaires pour écarter un danger imminent pesant sur la vie ou l'intégrité physique des personnes, en faisant un emploi raisonnable de la force, y compris de leur arme de service, dans les limites fixées par le droit de la Partie d'envoi et de l'État côtier. Dans une telle situation, les équipes de protection des navires à passagers ne peuvent plus intervenir dès lors que les autorités compétentes de l'État côtier sont en capacité de prendre les mesures nécessaires.

(4) L'État côtier est informé dans les meilleurs délais possibles par le commandant du navire de l'intervention des équipes de protection des navires à passagers. Il prend les mesures qui s'imposent pour écarter le danger et reprendre le contrôle de la situation. Dans une telle situation, l'État côtier peut formuler des demandes aux équipes de protection des navires à passagers de la Partie d'envoi.

(5) L'ensemble des mesures prises par les équipes de protection des navires à passagers en vertu de l'article 9 sont exécutées dans le respect du droit de l'État côtier. Les mesures prises par les équipes de protection des navires à passagers conformément à tout cadre opérationnel convenu antérieurement ou aux demandes visées au paragraphe 4 relèvent de la responsabilité de l'État côtier.

(6) Les équipes de protection des navires à passagers se voient dispenser une formation sur le droit applicable à leurs fonctions, y compris sur le droit relatif à l'emploi de la force applicable dans chaque Partie au sein de l'espace couvert par le présent Accord.

(7) Toute personne appréhendée par une équipe de protection des navires à passagers est placée sous l'autorité du commandant du navire.

Article 10

Action des forces d'intervention

(1) En cas d'acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA, qui nécessite une réponse des forces d'intervention, la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel est mise en œuvre de la façon suivante :

a) lorsque l'acte est commis dans la mer territoriale ou les eaux intérieures au sein de l'espace couvert par le présent Accord, à bord d'un navire battant pavillon d'un État, quel qu'il soit, l'État côtier assure la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel. Si nécessaire, cette Partie peut demander le concours de l'autre Partie.

b) Lorsque l'acte est commis dans l'espace couvert par le présent Accord mais à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures de l'une ou l'autre des Parties, à bord d'un navire battant pavillon de l'une des Parties, l'État du pavillon assure la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel. Toutefois, en fonction de l'évaluation de la situation, cette Partie peut demander le concours de l'autre Partie ou proposer que l'autre Partie assure la responsabilité de la gestion de crise.

c) Les Parties au présent Accord peuvent convenir d'une intervention conjointe lorsque l'acte est commis à l'intérieur de l'espace couvert par le présent Accord mais à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures de l'une ou l'autre des Parties, à bord d'un navire ne battant pavillon d'aucune des Parties. Les autorités compétentes des Parties se coordonnent sur les modalités de consultation de l'État du pavillon et, le cas échéant, sur toute intervention à mener après accord de l'État du pavillon.

(2) La décision d'apporter à l'autre Partie un concours impliquant l'emploi de la force, ou de céder la gestion de crise aux niveaux gouvernemental et opérationnel en cas d'intervention, est prise par les autorités gouvernementales.

(3) Les forces d'intervention engagées dans des actions dans le cadre du présent article restent sous l'autorité de la chaîne hiérarchique de l'État dont elles relèvent. Ces forces d'intervention peuvent être chargées de la neutralisation de la menace et de la gestion des conséquences de l'acte illicite, notamment de la protection des vies et de la prise en charge des victimes.

(4) Lorsque les agents des forces d'intervention d'une des Parties agissent dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de l'autre Partie, ou à bord d'un navire ou d'un aéronef de l'autre Partie, ils respectent le droit de cette dernière.

(5) À bord d'un navire en mer, toute mesure restreignant la liberté individuelle des personnes prise au cours d'une intervention par les forces d'intervention est exécutée dans le respect du droit de l'État dont elles relèvent ainsi que :

a) du droit en vigueur dans l'État côtier, tant que le navire se trouve dans la mer territoriale ou les eaux intérieures de celui-ci ;

b) du droit de l'État du pavillon lorsque le navire se trouve à l'extérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures ;
conformément à la CNUDM.

(6) Afin de se préparer à d'éventuelles situations de menaces à la sûreté maritime, les Parties élaborent un plan conjoint qui précise les modalités de déploiement de leurs forces, y compris de leurs forces d'intervention. Ce plan est régulièrement mis à jour par les autorités compétentes des Parties.

(7) À la suite d'un incident :

a) les Parties coordonnent leurs communications gouvernementales respectives pour faire des déclarations publiques, notamment en ce qui concerne les informations relatives à l'emploi de la force et à la prise en charge des victimes ;

b) les Parties se coordonnent pour la mise en place de mesures visant à réduire le risque de voir se produire à nouveau des actes illicites, conformément à la réglementation applicable.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article 11

Dispositions financières

Chaque Partie supporte les coûts qui lui incombent conformément au présent Accord, sans préjudice de son article 14.

Article 12

Coopération en matière d'enquêtes

12A : coopération en matière d'enquêtes pénales faisant suite à des infractions présumées commises par une tierce partie ou un membre du personnel

(1) Les Parties se prêtent mutuellement assistance dans toute la mesure du possible dans les enquêtes concernant :

a) des infractions présumées commises par des auteurs soupçonnés de tout acte illicite pouvant mettre en danger la vie ou l'intégrité physique des personnes, tel que défini à l'article 3 de la Convention SUA ; et

b) des infractions présumées commises par un membre du personnel dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord.

(2) Les enquêtes sont menées conformément aux accords de coopération judiciaire en vigueur entre les Parties et de manière conforme au droit de chaque Partie. Les Parties peuvent convenir de la mise en place d'équipes conjointes d'enquête en tant que de besoin.

12B : coopération dans d'autres domaines concernant des faits commis par un membre du personnel

Les Parties se prêtent mutuellement assistance dans toute la mesure du possible dans les enquêtes concernant tout autre fait commis par un membre du personnel ne constituant pas une infraction présumée, mais nécessitant une enquête conformément au droit des Parties. Cette coopération est mise en œuvre dans le respect du droit de chacune des Parties.

Article 13

Juridiction compétente pour les infractions commises par un ou plusieurs membre(s) du personnel

(1) Chaque Partie conserve le droit d'exercer par priorité sa juridiction sur les membres de son personnel s'agissant de toute infraction présumée avoir été commise dans l'exercice de leurs fonctions, conformément aux dispositions du présent Accord.

Les Parties s'informent mutuellement des décisions finales prises par leurs juridictions dans le cadre des procédures juridictionnelles engagées.

(2) Dans la mesure où son droit le permet, la Partie ayant le droit d'exercer par priorité sa juridiction examine avec bienveillance les demandes de renonciation à l'exercice de sa juridiction présentées par l'autre Partie, lorsque ces demandes sont fondées sur des motifs raisonnables.

(3) La Partie qui a le droit d'exercer par priorité sa juridiction informe l'autre Partie dans les meilleurs délais possibles de toute décision d'exercer sa juridiction ou d'y renoncer.

(4) Les Parties coopèrent, si nécessaire et dans le respect de leur droit national, conformément aux dispositions existantes, pour arrêter un membre du personnel suspecté d'avoir commis une infraction dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord et, le cas échéant, pour l'extrader vers la Partie qui exerce sa compétence juridictionnelle en matière d'infractions présumées.

(5) Si une juridiction de l'une des Parties condamne un membre du personnel de l'autre Partie dans le cadre de toute infraction commise dans l'exercice de ses fonctions en vertu du présent Accord, toute demande présentée par la Partie dont relève ledit membre du personnel en vertu de toute disposition relative au transfèrement des personnes condamnées en vigueur entre la France et le Royaume-Uni est dûment prise en considération.

(6) Lorsqu'un membre du personnel a été jugé conformément aux dispositions du présent article et a été acquitté ou condamné, il ne peut être jugé une nouvelle fois pour la même infraction par une juridiction de l'autre Partie.

Article 14

Règlement des dommages

14A : dommages causés à une Partie, à un membre de son personnel ou à ses biens par l'autre Partie ou son personnel

(1) Chaque Partie renonce à toute demande d'indemnisation à l'encontre de l'autre Partie ainsi qu'à l'encontre des membres du personnel de cette autre Partie pour les dommages causés à son personnel ou à ses biens dans l'exercice de leurs fonctions ou en lien avec l'exercice de leurs fonctions en vertu du présent Accord. Nonobstant

ce qui précède, lorsqu'un dommage a été causé par le personnel de l'autre Partie à la suite d'une faute intentionnelle, par exemple dans les cas impliquant une intention délibérée de provoquer un dommage, ou d'une négligence grave, les Parties décident à l'amiable d'un commun accord :

- (i) s'il y a eu faute intentionnelle ou négligence grave,
- (ii) si ladite faute intentionnelle ou négligence grave a provoqué le dommage, et
- (iii) de la somme à payer par l'une des Parties pour indemniser l'autre des dommages subis.

14B : dommages causés à une tierce partie ou à ses biens par l'une des Parties ou son personnel

(1) Si nécessaire et dans le respect du droit de la Partie sur le territoire de laquelle l'action est introduite, l'autre Partie peut demander à ladite Partie de prendre sa place dans toute procédure amiable de règlement des différends ou procédure judiciaire, sans préjudice des règles d'indemnisation des dommages définies au paragraphe suivant. Chaque Partie prend dûment en considération une telle demande de l'autre Partie.

(2) Sous réserve des dispositions de toute décision finale d'une juridiction ou faisant suite à une procédure de règlement du différend à l'amiable, l'indemnisation du dommage causé à une tierce partie est répartie d'un commun accord entre les Parties conformément aux principes suivants :

- a) si le dommage est imputable à une seule des Parties, ladite Partie paie le montant total de l'indemnisation ;
- b) si le dommage est imputable aux deux Parties, ou s'il n'est pas possible d'imputer la responsabilité à l'une ou l'autre des Parties, le montant de l'indemnisation est partagé entre les Parties.

Article 15

Protection des informations

(1) Les échanges par les Parties d'informations comprenant des données à caractère personnel se font conformément au droit international, aux obligations des Parties en vertu d'autres accords et au droit de chaque Partie.

(2) L'échange d'informations classifiées dans le cadre du présent Accord se fait conformément à l'Accord de sécurité.

Article 16

Suivi de la coopération

Un groupe de coordination et de suivi, composé de représentants des Parties chargés de la mise en œuvre du présent Accord, se réunit annuellement ou à la demande de l'une des Parties afin d'examiner le fonctionnement du présent Accord et ses procédures de mise en œuvre.

Article 17

Règlement des différends

Tout différend entre les Parties concernant l'application ou l'interprétation du présent Accord est réglé par voie de consultation et/ou de négociation.

Article 18

Dispositions finales

(1) Chaque Partie notifie par écrit à l'autre Partie, par la voie diplomatique, l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord. L'Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date de réception de la dernière de ces notifications.

(2) Le présent Accord peut être amendé par écrit à tout moment d'un commun accord entre les Parties. Les amendements entrent en vigueur selon les modalités prévues au paragraphe 1.

(3) Chaque Partie peut suspendre temporairement tout ou partie du présent Accord si cette suspension est nécessaire pour des raisons de sécurité nationale. Une telle suspension ne prend effet qu'à compter de la date de réception de sa notification par l'autre Partie par la voie diplomatique.

(4) Chaque Partie peut dénoncer à tout moment le présent Accord par notification écrite adressée à l'autre Partie. Cette dénonciation prend effet six mois après la date de sa notification.

(5) La dénonciation du présent Accord n'affecte pas les droits ou obligations nés ou contractés préalablement à cette dénonciation.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

Fait à Paris, le 26 juillet 2021, en deux exemplaires originaux, en langues française et anglaise, les deux versions faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la République française :
JEAN-YVES LE DRIAN
*ministre de l'Europe
et des Affaires étrangères*

Pour le Gouvernement
du Royaume-uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du nord :
DOMINIC RAAB
*ministre des Affaires étrangères,
du Commonwealth
et du Développement international,
ministre d'État*