
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Téléphone : +44 (0)20 7735 7611 Télécopieur : +44 (0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1339
14 septembre 2011

ACTES DE PIRATERIE ET VOLS À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES DANS LES EAUX AU LARGE DES CÔTES SOMALIENNES

Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie

1 À sa quatre-vingt-neuvième session (11-20 mai 2011), le Comité de la sécurité maritime (le Comité), après avoir notamment reconnu l'importance des Meilleures pratiques de gestion et la nécessité de respecter les dispositions qu'elles contiennent, a adopté la résolution MSC.324(89) sur les Principes directeurs relatifs aux Meilleures pratiques de gestion et s'est accordé à reconnaître en général qu'il était nécessaire que les Meilleures pratiques de gestion restent évolutives, pertinentes, proactives et à jour.

2 Le Comité a noté que le groupe du secteur était en train de procéder à une révision des Meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie au large des côtes somaliennes et dans la région de la mer d'Arabie. Il a en conséquence autorisé le Président, et le Secrétariat de l'OMI, à diffuser le texte révisé des Meilleures pratiques de gestion sous couvert d'une nouvelle circulaire MSC et à annuler la circulaire actuelle (circulaire MSC.1/Circ.1337) sans attendre l'approbation préalable du Comité. Le Comité serait ensuite invité à approuver la nouvelle circulaire à titre rétroactif à sa prochaine réunion.

3 Au nom des organisations du secteur qui ont contribué à l'élaboration des Meilleures pratiques de gestion ou ont indiqué qu'elles appuyaient ce texte, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a invité l'Organisation, par la lettre figurant à l'annexe 1, à diffuser la version la plus récente (août 2011) des Meilleures pratiques de gestion.

4 Conformément à l'autorisation donnée par le MSC 87, la présente circulaire est diffusée à la suite de consultations avec le Président du Comité de la sécurité maritime avant d'être portée à l'attention du Comité.

5 Les Gouvernements Membres sont invités à prendre connaissance des Meilleures pratiques de gestion, telles qu'elles figurent à l'annexe 2 et à conseiller aux propriétaires, exploitants et armateurs-gérants des navires autorisés à battre leur pavillon, ainsi qu'au personnel de bord employé ou engagé à bord de ces navires, d'agir en conséquence en tenant compte des principes directeurs fournis dans la résolution MSC.324(89), ainsi que des recommandations actuelles de l'Organisation destinées aux gouvernements et directives destinées aux propriétaires, exploitants, capitaines et équipages des navires au sujet de la prévention et de la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires*.

* Circulaire MSC.1/Circ.1333 intitulée "Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires" et circulaire MSC.1/Circ.1334 intitulée "Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages des navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires", telles qu'elles pourraient être révisées.

6 Les organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif sont également invitées à prendre connaissance des Meilleures pratiques de gestion ainsi que des directives mentionnées au paragraphe 5 ci-dessus et à conseiller à leurs membres d'agir en conséquence.

7 Les Gouvernements Membres, ainsi que les organisations intergouvernementales et organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, sont invités à envisager de porter à l'attention du Comité les enseignements qu'ils auront tirés de l'application des Meilleures pratiques de gestion, telles qu'elles figurent à l'annexe 2.

8 La présente circulaire annule la circulaire MSC.1/Circ.1337.

ANNEXE 1

(Traduction)

Chambre internationale de la marine marchande

12 Carthusian Street
Londres EC1M 6EZ

Téléphone : +44 20 7417 8844
Télécopieur : + 44 20 7417 8877
Adresse électronique : ics@marisec.org
Sites Web : www.marisec.org
www.shippingfacts.com



Le Secrétaire général de
l'Organisation maritime internationale
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR

Le 6 septembre 2011

Monsieur le Secrétaire général,

C'est au nom de toutes les organisations du secteur qui ont contribué à l'élaboration des "Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie" et sont unies dans leur soutien à ce texte, et dont la liste figure ci-dessous, que je vous écris. Je tiens à souligner que ce document est le résultat de la collaboration des organisations du secteur et que c'est ainsi qu'il devrait être présenté.

Le secteur a toujours estimé qu'il faudrait mettre à jour les Meilleures pratiques de gestion en fonction des enseignements tirés des actes de piraterie commis dans la région et afin qu'elles tiennent compte de l'évolution des tactiques des pirates. Au début de l'année, nous avons constaté que les informations en retour que nous avons reçues étaient suffisantes pour justifier des travaux en vue d'une quatrième révision. À la fin août, la version 4 des Meilleures pratiques de gestion a été publiée et elle est désormais disponible sur les sites Web des associations du secteur ainsi que sur ceux des organismes militaires appropriés.

Comme il est important que les compagnies, capitaines et gens de mer disposent des renseignements les plus récents, nous serions reconnaissants à l'OMI de bien vouloir diffuser une fois encore les Meilleures pratiques de gestion (version 4) et inviter les États Membres de l'Organisation à prendre note de la toute dernière version révisée des Meilleures pratiques et à informer toutes les parties intéressées. Nous recommandons de télécharger la version en haute résolution, laquelle est disponible à l'adresse suivante : <http://www.witherbyseamanship.com/best-management-practice-bmp4-downloadable-product.html>

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, les assurances de ma très haute considération.

(signé)

P.B. Hinchliffe
Secrétaire général

Au nom de :

BIMCO
ICS
BMI
Intercargo
INTERTANKO
ISF
JWC/JHC
OCIMF
WSC

CLIA
International Group of P & I Clubs
IMEC
InterManager
IPTA
ITF
Mission to Seafarers
SIGTTO

ANNEXE 2

MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION POUR LA PROTECTION CONTRE
LES PIRATES BASÉS EN SOMALIE (VERSION 4 - AOÛT 2011)

BMP4
Meilleures pratiques de gestion pour la
protection contre les pirates basés en Somalie

SAUDI ARABIA OMAN INDIA
ERITREA YEMEN
DJIBOUTI SOMALIA
ETHIOPIA
KENYA
TANZANIA

Élaborées et soutenues par :

SIGTTO INTERTANKO INTERCARGO OCIMF
IGP&I IMB IPTA BIMCO
Joint Hull InterManager IMEC
UKMTO EU NAVFOR Somalia

BMP4

Meilleures pratiques de gestion pour la protection contre les pirates basés en Somalie

(Version 4 - août 2011)

***Pratiques en matière de planification
et d'exploitation susceptibles
d'être mises en œuvre par les exploitants
de navires et les capitaines des navires
en transit dans la zone à haut risque***

Imprimé en août 2011

ISBN 978 1 85609 505 1

Conditions d'utilisation

Les conseils et les renseignements qui sont fournis dans le présent Manuel ("le Manuel") sont uniquement destinés à servir de guide et l'utilisateur les utilise à ses propres risques. Les auteurs, leurs membres et les employés de toute personne, entreprise, société ou organisation (qui ont participé d'une façon quelconque à la fourniture de renseignements ou de données, à la compilation ou à la traduction, publication ou fourniture du présent Manuel) ne présentent aucune garantie et ne formulent aucune observation quant à l'exactitude de tout renseignement ou conseil fourni dans le présent Manuel ou toute omission ou toutes conséquences quelles qu'elles soient découlant directement ou indirectement de l'observation, de l'adoption ou de l'utilisation des recommandations qui figurent dans le présent Manuel, même si elles tiennent au fait que l'une quelconque des parties susmentionnées n'a pas pris les précautions raisonnables, et ils n'assument aucun devoir de diligence ou responsabilité à cet égard.



Publié en 2011 par
Witherby Publishing Group Ltd
4 Dunlop Square,
Livingston, Édimbourg, EH54 8SB,
Écosse (Royaume-Uni)

Téléphone : +44 (0) 1506 463 227
Télécopieur : +44 (0) 1506 468 999
Courriel : info@emailws.com
Site Web : www.witherbys.com

Table des matières

Les trois règles fondamentales des Meilleures pratiques de gestion	5	
Section 1	Introduction	7
Section 2	Actes de piraterie en Somalie - la zone à haut risque	8
Section 3	Évaluation des risques	9
Section 4	Profils types d'attaques de pirates	11
Section 5	Procédures de notification prévues dans les Meilleures pratiques de gestion	13
Section 6	Planification par la compagnie	14
Section 7	Planification par le capitaine du navire	16
Section 8	Mesures de protection du navire	20
Section 9	Attaque de pirates	32
Section 10	Si les pirates prennent le contrôle	35
Section 11	En cas d'intervention militaire	36
Section 12	Compte rendu de l'événement	37
Section 13	Mise à jour des Meilleures pratiques de gestion	38
ANNEXE A	Coordonnées utiles	39
ANNEXE B	Formulaires de compte rendu de position du navire de l'UKMTO	40
ANNEXE C	Définitions des termes liés à la piraterie	42
ANNEXE D	Compte rendu de l'événement	45
ANNEXE E	MSCHOA Vessel Movement Registration Form	47
ANNEXE F	Recommandations supplémentaires à l'intention des navires exerçant des activités de pêche	50
ANNEXE G	Conseil supplémentaires à l'intention des bateaux de plaisance, y compris les yachts	52
ANNEXE H	Organisation soutenant les Meilleures pratiques de gestion	53

LES TROIS RÈGLES FONDAMENTALES DES MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION

Notifier le MSCHOA - Envoyer des comptes rendus à l'UKMTO - Mettre en œuvre les mesures de protection du navire

1. Notifier le MSCHOA

S'assurer qu'un "**Formulaire de notification des mouvements du navire**" a été envoyé au MSCHOA avant de pénétrer dans la zone à haut risque (cette zone est délimitée par Suez et le détroit d'Hormuz au Nord, le 10ème parallèle de latitude S et le 78ème méridien de longitude E). Ce formulaire peut être rempli directement en ligne par l'exploitant du navire ou bien envoyé par télécopieur ou par courriel. (Voir à l'annexe E le Formulaire de notification des mouvements du navire du MSCHOA*).

Tous les mouvements du navire devraient être notifiés au MSCHOA, même si le navire fait parti d'un convoi national en transit, qu'il y a une équipe de sûreté à bord ou qu'il ne traverse pas le golfe d'Aden.

2. Envoyer des comptes rendus à l'UKMTO

Lors de l'entrée dans la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO, zone qui est délimitée par Suez au Nord, le 10ème parallèle de latitude S et le 78ème méridien de longitude E, s'assurer qu'un "**Formulaire de compte rendu du navire - compte rendu initial**" de l'UKMTO est envoyé (voir l'annexe B).

Les navires sont vivement encouragés à envoyer un compte rendu quotidien à l'UKMTO par courriel à 8 h 00 GMT lorsqu'ils sont exploités dans la zone à haut risque. Il faudrait pour cela utiliser le "**Formulaire de compte rendu de position du navire - compte rendu de position quotidien**" de l'UKMTO (tel qu'il figure à l'annexe B).

L'UKMTO sert de principal point de contact pour les navires de commerce et lien avec les forces militaires de la région et il constitue le **principal point de contact** lors d'une attaque. C'est pourquoi, il devrait être au courant du fait que le navire est en transit dans la zone à haut risque.

3. Mettre en œuvre les mesures de protection du navire

Les mesures de protection du navire décrites dans les Meilleures pratiques de gestion sont les mesures les plus simples qui aient des chances d'être efficaces. Les propriétaires de navires souhaiteront peut-être envisager d'apporter au navire des modifications qui ne rentrent pas dans le cadre du présent Manuel et/ou prévoir du matériel et/ou des effectifs supplémentaires en vue de réduire encore le risque d'attaque par des pirates.

Si les pirates ne peuvent pas monter à bord d'un navire, ils ne peuvent pas le détourner.

* En anglais seulement.

AIDE-MÉMOIRE



Section 1

INTRODUCTION

- 1.1 Les Meilleures pratiques de gestion (BMP) élaborées par le secteur qui figurent dans le présent Manuel ont pour objet d'aider les navires à éviter, à décourager ou à retarder des attaques de pirates dans la zone à haut risque, telle qu'elle est définie dans la section 2 (voir page 8). L'expérience acquise, ainsi que les données recueillies par les forces navales/militaires, montrent que l'application des recommandations qui figurent dans le présent Manuel peut contribuer et contribuera notablement à empêcher un navire d'être victime d'actes de piraterie.
- 1.2 Ne pas suivre les Meilleures pratiques de gestion qui figurent dans le présent Manuel peut avoir des conséquences graves. Il y a eu des cas dans lesquels les pirates ont fait subir à leurs otages des actes de violence et autres mauvais traitements. La durée moyenne du détournement d'un navire et de la prise en otage de son équipage est de sept mois. (Il faut noter que les forces navales/militaires parlent souvent d'un navire "saisi par les pirates" plutôt que d'un navire "détourné" mais que cela a la même signification).
- 1.3 Aux fins des Meilleures pratiques de gestion, le terme "piraterie" englobe tous les actes de violence perpétrés à l'encontre de navires, de leur équipage et de leur cargaison. Il inclut les vols à main armée et les tentatives de monter à bord et de prendre le contrôle du navire, à quel qu'endroit que ce soit. Jusqu'à présent, les pirates somaliens ont cherché à s'emparer d'un navire, de sa cargaison et de son équipage et à les détenir jusqu'à ce que la rançon demandée soit payée.
- 1.4 Parallèlement à la lecture du présent Manuel, il conviendrait de se reporter, dans la mesure du possible, au site Web du Centre de sûreté maritime de la Corne de l'Afrique (www.MSCHOA.org) et à celui du Centre OTAN pour la marine marchande (www.shipping.NATO.int), sur lesquels on peut trouver des conseils supplémentaires régulièrement mis à jour (notamment des alertes actualisées sur les attaques des pirates).
- 1.5 Les mesures de protection du navire indiquées dans la version 4 des Meilleures pratiques de gestion ne s'appliquent peut-être pas toutes à tous les types de navires.
- 1.6 Le présent Manuel, qui contient la quatrième version des Meilleures pratiques de gestion, actualise les recommandations qui figurent dans la troisième édition de ces meilleures pratiques, publiée en juin 2010.
- 1.7 Le présent Manuel complète les recommandations relatives à la piraterie fournies dans les toutes dernières circulaires MSC de l'OMI. (Consulter le site Web de l'OMI à l'adresse suivante : www.imo.org)

Aucune indication du présent Manuel ne porte atteinte au pouvoir absolu dont jouit le capitaine pour protéger son équipage, son navire et la cargaison.



Section 2

ACTES DE PIRATERIE COMMIS PAR LES PIRATES SOMALIENS - LA ZONE À HAUT RISQUE

- 2.1** Grâce à la présence de forces navales/militaires dans le golfe d'Aden, lesquelles opèrent principalement dans le Couloir de transit international recommandé, le nombre d'attaques de pirates a notablement diminué dans cette zone. Les forces navales/militaires étant concentrées dans cette zone, les pirates somaliens ont été contraints de déplacer leurs activités dans la mer d'Arabie et au-delà. Il est important de noter toutefois que la menace d'actes de piraterie demeure bien réelle dans le golfe d'Aden.
- 2.2** Des attaques perpétrées par des pirates basés en Somalie se sont produites dans l'ensemble du golfe d'Aden, de la mer d'Arabie et de l'océan Indien septentrional et ont touché tous les transports maritimes dans la région. Récemment, l'utilisation accrue des navires de commerce, navires de pêche et canots détournés comme "navires-mères" a permis aux pirates d'opérer à une très grande distance de la Somalie, en transportant des vedettes d'attaques (skiffs) et des armes.
- 2.3** **Activité des pirates :**
- Le niveau d'activité des pirates varie dans la zone à haut risque en fonction des conditions météorologiques et des interventions des forces navales/militaires.
 - L'activité des pirates baisse en général dans les zones touchées par la mousson du sud-ouest et augmente après la mousson.
 - Le début de la mousson du nord-est a en général moins d'effet sur les actes de piraterie que la mousson du sud-ouest.
 - Quand les actes de piraterie diminuent dans une partie de la zone à haut risque, ils ont des chances d'augmenter dans une autre partie (ainsi, la zone au large du Kenya et de la Tanzanie, le golfe d'Aden et

Bab-el-Mandeb voient tous en général augmenter les actes de piraterie pendant la mousson du sud-ouest).

- 2.4** La **zone à haut risque** est définie en fonction de là où ont eu lieu des actes de piraterie et/ou des attaques de pirates. Aux fins des Meilleures pratiques de gestion, la zone à haut risque est une zone délimitée par **Suez et le détroit d'Hormuz au nord, le 10ème parallèle de latitude S et le 78ème méridien de longitude E**. (Note - la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO est légèrement plus grande, car elle inclut le golf Arabe). **Des attaques se sont produites à la plupart des extrémités de la zone à haut risque**. Les attaques dans le sud se sont étendues jusqu'au canal du Mozambique. Il faudrait garder un bon état de préparation et de vigilance même au sud de la limite méridionale de la zone à haut risque.
- 2.5** Au moment de planifier les routes de traversée de la zone à haut risque, il est important d'utiliser les tous derniers renseignements sur les lieux où opèrent les pirates. Il est important également que les navires soient prêts à changer rapidement de cap pour éviter des actes de piraterie lorsqu'ils reçoivent des renseignements par des avertissements de navigation et/ou en provenance des forces navales/militaires. Les conditions météorologiques peuvent également constituer un obstacle pour les pirates et peuvent être prises en considération au moment de la planification de la traversée de la zone à haut risque. Il est recommandé d'obtenir les tous derniers conseils/mises à jour du MSCHOA, du Centre de l'OTAN pour la marine marchande et de l'UKMTO sur l'ampleur et l'emplacement le plus récent des actes de piraterie. (Voir les coordonnées dans l'annexe A).
- 2.6** Il est vivement recommandé d'appliquer les Meilleures pratiques de gestion pendant toute la traversée de la zone à haut risque.

Section 3

ÉVALUATION DES RISQUES

- 3.1** Avant de pénétrer dans la zone à haut risque, les exploitants et capitaines de navires devraient effectuer une évaluation approfondie des risques afin de déterminer la probabilité que des pirates attaquent les navires et les conséquences des attaques, en s'appuyant sur les informations disponibles les plus récentes (voir les coordonnées utiles dans l'annexe A, y compris celles du MSCHOA, du Centre de l'OTAN pour la marine marchande, de l'UKMTO et du MARLO). Les résultats de cette évaluation des risques devraient permettre de déterminer les mesures à prendre pour prévenir les attaques, en atténuer les conséquences et assurer le retour à la normale, ce qui supposera d'appliquer à la fois les prescriptions réglementaires et des mesures supplémentaires de lutte contre la piraterie. Il est important que l'évaluation des risques soit propre au navire et au voyage et non générale.

L'évaluation des risques devrait porter notamment, mais pas exclusivement, sur les éléments suivants :

3.2 Sécurité de l'équipage :

- La priorité devrait être de s'assurer que l'équipage est en sécurité. Lors de la mise au point de mesures visant à prévenir l'embarquement illégal et l'accès aux locaux d'habitation depuis l'extérieur, il conviendrait de veiller à ce que les membres d'équipage ne risquent pas d'être piégés à l'intérieur et à ce qu'ils puissent s'échapper en cas d'un autre type d'urgence, telle qu'un incendie.
- Il faudrait étudier soigneusement l'emplacement du poste de rassemblement sûr/de la citadelle. (Voir la section 8.13).
- Il faudrait étudier également la protection balistique qui sera fournie aux membres de l'équipage qui peuvent avoir à rester à la passerelle lors d'une attaque de pirates, car les pirates tirent de plus en plus souvent sur la passerelle des navires pour essayer de les forcer à s'arrêter. (Voir la section 8.3).



3.3 Franc-bord :

- Il est probable que les pirates essaieront de monter à bord du navire qu'ils attaquent au point le plus bas au-dessus de la ligne de flottaison afin de pouvoir grimper à bord plus facilement. Ce point se situe souvent au niveau de l'une ou l'autre des hanches ou bien à l'arrière du navire.
- L'expérience montre que les navires dont le franc-bord minimal est supérieur à 8 mètres ont de bien plus grandes chances de déjouer une tentative d'acte de piraterie que ceux dont le franc-bord est inférieur.
- Un franc-bord élevé n'offrira que peu de protection, voire aucune, si le navire est construit de sorte qu'il est facile aux pirates voulant monter à bord d'y accéder et il faudrait alors envisager de prendre d'autres mesures de protection.
- À lui seul, un franc-bord élevé peut ne pas suffire à décourager une attaque de pirates.

3.4 Vitesse :

- L'un des moyens les plus efficaces de faire échouer une attaque de pirates est d'utiliser la vitesse pour tenter de distancer les attaquants et/ou faire en sorte qu'il soit difficile de monter à bord.
- À ce jour, aucune attaque au cours de laquelle des pirates seraient montés à bord d'un navire naviguant à plus de 18 nœuds n'a été signalée. **Il est toutefois possible que les tactiques et techniques des pirates évoluent et que ces derniers soient en mesure de monter à bord de navires naviguant à une vitesse plus élevée.**
- Il est recommandé aux navires de naviguer à l'allure de route libre, ou à 18 nœuds au moins s'ils sont capables de le faire, lorsqu'ils sont en transit dans la zone à haut risque.
- Il est très important d'augmenter la vitesse de sécurité maximale immédiatement après avoir identifié un navire suspect et le plus rapidement possible, afin d'essayer d'éloigner le point de rapprochement maximal (CPA) de tout attaquant éventuel et/ou de faire qu'il est plus difficile de monter à bord du navire.
- Si un navire participe à un "transit en groupe" (voir la section 7.9 pour de plus amples renseignements sur les transits en groupe) dans le Couloir de transit international recommandé, il lui sera peut-être demandé d'ajuster sa vitesse.
- Il est recommandé de se reporter aux sites Web du MSCHOA, du Centre de l'OTAN pour la marine marchande et du MARLO pour obtenir les indications les plus récentes quant à la menace que représente la vitesse que les pirates sont en mesure d'atteindre lors des attaques.

3.5 État de la mer

- Les pirates lancent leurs attaques à partir d'embarcations de très faibles dimensions (skiffs), même lorsqu'ils ont l'appui d'un navire de grandes dimensions ou "navire-mer", ce qui a tendance à limiter leur champ d'action à une mer peu agitée.
- Il est probable qu'il est plus difficile de manœuvrer efficacement ces embarcations de faibles dimensions par mer de force 3 ou plus.

Section 4

PROFILS TYPES D'ATTAQUES DE PIRATES

- 4.1 En général, les attaques sont lancées à partir de deux embarcations ouvertes ou "skiffs" de faibles dimensions à grande vitesse (jusqu'à 25 nœuds), qui s'approchent souvent de l'une ou l'autre des hanches ou de l'arrière du navire. Les skiffs sont souvent munis de deux moteurs hors-bord ou bien d'un moteur unique plus puissant de 60 CV.
- 4.2 Les groupes de pirates opèrent en différentes formations de navires. Jusqu'à présent, quelle que soit la formation, la phase d'attaque a été menée par les skiffs. Les formations de navires des groupes de pirates sont notamment les suivantes :

- Skiffs uniquement, en général deux.
- Baleiniers ouverts transportant du combustible en grande quantité et remorquant souvent deux skiffs d'attaque ou plus.
- Navires-mères, qui sont souvent les navires de commerce, navires de pêche et boutres des plus grandes dimensions.

Ces navires-mères ont été saisis par les pirates et leurs équipages sont en général retenus en otages à bord. Les navires-mères sont utilisés pour transporter les pirates, les provisions de bord, le combustible et les skiffs d'attaque, afin de permettre aux pirates d'opérer sur une zone beaucoup plus étendue et ils sont nettement moins sensibles aux conditions météorologiques. Les skiffs d'attaque sont souvent remorqués derrière les navires-mères. Lorsque les dimensions du navire-mère le permettent, les skiffs sont de plus en plus souvent transportés à bord et camouflés, pour réduire les probabilités d'interception par les forces navales/militaires.



- 4.3** Il est de plus en plus fréquent que les pirates utilisent des armes de petit calibre et des lance-roquettes pour intimider le capitaine du navire et le forcer à réduire la vitesse et à s'arrêter, afin qu'ils puissent monter à bord. Ces armes visent généralement la passerelle et les locaux d'habitation. Aussi difficile que soit la situation, il est très important de maintenir l'allure de route libre, d'augmenter la vitesse lorsque cela est possible et d'effectuer de prudentes manœuvres pour résister à l'attaque.
- 4.4** Les pirates somaliens essaient de placer leurs skiffs le long du navire attaqué pour permettre à un ou plusieurs pirates armés de monter à bord. Ils utilisent souvent des échelles longues et légères et des cordes, ou bien une longue perche à crochet et une corde à nœuds, pour grimper le long du bordé du navire attaqué. Une fois à bord, le ou les pirates se dirigeront généralement vers la passerelle pour essayer de prendre le contrôle du navire. Lorsqu'ils seront sur la passerelle, le ou les pirates exigeront que le navire ralentisse/s'arrête pour permettre à d'autres pirates de monter à bord.
- 4.5** Des attaques ont eu lieu à toutes les heures de la journée. Toutefois, de nombreuses attaques de pirates ont eu lieu tôt le matin, au lever du jour. Des attaques se sont produites la nuit, en particulier au clair de lune, mais ce cas de figure est plus rare.
- 4.6** La majorité des attaques de pirates ont été repoussées par des équipages de navires qui avaient planifié la traversée et s'étaient entraînés à l'avance et qui ont appliqué les Meilleures pratiques de gestion contenues dans le présent Manuel.

Section 5

PROCÉDURES DE NOTIFICATION PRÉVUES DANS LES MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION

5.1 Un élément essentiel des Meilleures pratiques de gestion qui s'applique à tous les navires est la communication avec les forces navales/militaires. Elle permet de garantir que les forces navales/militaires ont connaissance du passage que le navire s'apprête à entreprendre et du degré de vulnérabilité de ce navire à des attaques de pirates. Ces renseignements sont essentiels pour que les forces navales/militaires puissent utiliser au mieux les ressources dont elles disposent. Une fois que les navires ont commencé leur passage, il est important qu'ils continuent à communiquer aux forces navales/militaires des renseignements actualisés sur leur progression. Les deux principales organisations navales/militaires à contacter sont :

5.1.1 l'UKMTO :

Le Bureau des opérations commerciales maritimes du Royaume-Uni (UKMTO) à Doubaï est le premier point de contact des navires dans la région. Les interactions quotidiennes entre les capitaines et les forces navales/militaires sont assurées par l'UKMTO, qui communique avec les navires de commerce et contacte directement le MSCHOA et les commandants des forces navales en mer et à terre. Les navires de commerce sont vivement encouragés à envoyer des comptes rendus réguliers à l'UKMTO.

Ces comptes rendus sont les suivants :

1. le compte rendu initial;
2. les comptes rendus quotidiens;
3. le compte rendu final (au moment du départ de la zone à haut risque ou de l'arrivée au port).

On trouvera à l'annexe B des formulaires de comptes rendus à utiliser dans la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO. L'UKMTO se sert de ces renseignements pour aider les forces navales/militaires à garder une vue d'ensemble précise de la situation de la flotte marchande (voir les coordonnées à l'annexe A).

5.1.2 le MSCHOA :

Le Centre de sûreté maritime de la Corne de l'Afrique (MSCHOA) est le centre responsable de la planification et de la coordination des forces navales de l'Union européenne (EU NAVFOR). Le MSCHOA encourage les compagnies à notifier sur son site Web (www.mschoa.org) les mouvements de leurs navires avant qu'ils entrent dans la zone à haut risque (y compris le Couloir de transit international recommandé). (Voir les coordonnées à l'annexe A). Il faut noter que la limite orientale de la zone opérationnelle de l'EU NAVFOR est 65° E.

Il est important que les navires et les exploitants non seulement remplissent les formulaires de compte rendu des mouvements du navire de l'UKMTO, mais aussi notifient le MSCHOA.



Salle d'opérations de l'UKMTO

Section 6

PLANIFICATION PAR LA COMPAGNIE

Liste de contrôle de la planification par la compagnie

Planification par la compagnie - Avant d'entrer dans la zone à haut risque		
6.1	Inscrire le navire sur le site Web du MSCHOA	Il est vivement recommandé aux exploitants de navires de s'inscrire sur le site Web du MSCHOA (www.MSCHOA.org) avant que le navire entre dans la zone à haut risque afin de pouvoir accéder aux parties du site à accès restreint, car elles contiennent des renseignements supplémentaires et actualisés. <u>Il faut noter que ce n'est pas la même chose que notifier les mouvements du navire - voir ci-dessous.</u>
6.2	Consulter les renseignements les plus récents sur les sites Web du MSCHOA et du Centre de l'OTAN pour la marine marchande	Lors de la planification d'un voyage dans la zone à haut risque, il faudrait faire très attention au fait que les attaques de pirates se produisent à très grande distance des côtes somaliennes. Il est important de consulter les tous derniers renseignements sur les sites Web du MSCHOA et du Centre de l'OTAN pour la marine marchande (www.MSCHOA.org et www.shipping.NATO.int) avant de planifier et d'effectuer un voyage.
6.3	Revoir la SSA et le SSP	Revoir l'évaluation de la sûreté du navire (SSA) et la mise en œuvre du plan de sûreté du navire (SSP), prévues dans le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) dans le contexte de la lutte contre la piraterie.
6.4	Mettre en place un SSP	L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est encouragé à s'assurer qu'un SSP a été établi pour la traversée de la zone à haut risque et qu'il a été expliqué, testé au cours d'exercices et débattu avec le capitaine et l'agent de sûreté du navire (SSO).
6.5	Surveiller les sites Web relatifs à la piraterie pour voir s'il y a des menaces spécifiques	S'assurer que les navires ont connaissance de toute menace spécifique dans la zone à haut risque, qui a été signalée sur les sites Web du MSCHOA et du Centre de l'OTAN pour la marine marchande (www.mschoa.org et www.shipping.NATO.int). En outre, il faudrait surveiller tous les avertissements de navigation diffusés par satellite C (NAVTEXT dans les zones limitées) et le capitaine du navire devrait y donner suite comme il convient.

6.6	Donner des indications au capitaine quant à la route recommandée	<p>Donner au capitaine du navire des indications quant à l'itinéraire recommandé dans la zone à haut risque ainsi que des renseignements détaillés sur le risque d'actes de piraterie. Il faudrait lui fournir des indications sur les méthodes disponibles pour passer dans le Couloir de transit international recommandé (par exemple, transit en groupe ou convoi national, lorsque ces systèmes existent).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les transits en groupe, coordonnés par le MSCHOA dans le Couloir de transit international recommandé, regroupent les navires en fonction de leur vitesse afin qu'ils bénéficient d'une protection maximale. On trouvera davantage de renseignements sur les systèmes de transit en groupe, y compris les heures de départ, sur le site Web du MSCHOA. • Convois nationaux. Un certain nombre de forces navales/militaires organisent des convois protégés dans le Couloir de transit international recommandé. On trouvera des renseignements détaillés sur le programme de convois sur le site Web du MSCHOA.
6.7	Planifier et mettre en place des mesures de protection du navire	<p>Il est très vivement recommandé de planifier et de mettre en place avec soin des mesures de protection du navire avant le passage en transit dans la zone à haut risque. On trouvera à la section 8 du présent Manuel des suggestions de mesures de protection du navire. Il a été prouvé que l'application de mesures de protection du navire accroissait considérablement les chances d'un navire de résister à une attaque de pirates.</p>
6.8	Organiser une formation de l'équipage	<p>Organiser des séances de formation de l'équipage (y compris des exercices d'utilisation de la citadelle, lorsqu'il en existe) avant les passages en transit et des séances de débriefing après ces passages.</p>
Planification par la compagnie - Lors de l'entrée dans la zone à haut risque		
6.9	Envoyer au MSCHOA un "Formulaire de notification des mouvements du navire"	<p>S'assurer qu'un "Formulaire de notification des mouvements du navire" a été envoyé au MSCHOA. Ce Formulaire peut être rempli directement en ligne par l'exploitant du navire, ou bien envoyé par télécopieur ou par courriel. (Voir le Formulaire de notification des mouvements du navire du MSCHOA à l'annexe E).</p>

Sachez que l'UKMTO n'est pas en mesure de répondre en qualité de destinataire désigné du système d'alerte de sûreté du navire lorsque le navire ne se trouve pas dans la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO.

L'exploitant du navire devrait veiller à ce que les mesures indiquées dans les Meilleures pratiques de gestion soient en place avant que le navire entre dans la zone à haut risque

Section 7

PLANIFICATION PAR LE CAPITAINE DU NAVIRE

Planification par le capitaine du navire - Avant d'entrer dans la zone à haut risque		
7.1	Information de l'équipage et exercice	<p>Avant d'entrer dans la zone à haut risque, il est recommandé que l'équipage soit pleinement informé des préparatifs faits et qu'un exercice soit organisé. Le plan devrait être passé en revue et tous les membres du personnel devraient être informés de leurs responsabilités et se familiariser notamment avec le signal d'alarme qui indique une attaque de pirates et celui qui indique la fin de l'alerte et savoir comment réagir dans chaque cas. L'exercice devrait également comprendre les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ vérifier les mesures de protection du navire et contrôler notamment la sûreté de tous les points d'accès. ▪ Il faudrait soigneusement passer en revue le plan de sûreté du navire (voir la section 6.4).
7.2	Préparer un plan de communication d'urgence	<p>Il est conseillé au capitaine de préparer un plan de communication d'urgence, dans lequel figurent tous les numéros essentiels à appeler en cas d'urgence et des messages préétablis, lesquels devraient être aisément accessibles ou affichés en permanence à proximité de tous les postes de communication externes (par exemple, numéros de téléphone de l'UKMTO, du MSCHOA, de l'agent de sûreté de la compagnie etc. - Voir les coordonnées à l'annexe A).</p>
7.3	Définir la règle du navire en matière d'AIS	<p>Bien que le capitaine ait toute latitude pour mettre l'AIS hors circuit s'il estime que l'utilisation de ce système rend le navire plus vulnérable, en vue de fournir aux forces navales/militaires les renseignements de localisation, il est recommandé de laisser l'AIS allumé pendant tout le passage dans la zone à haut risque, mais qu'il indique uniquement l'identité du navire, sa position, son cap, sa vitesse, les conditions de navigation et les renseignements relatifs à la sécurité. La recommandation de garder l'AIS allumé sera régulièrement passée en revue et les nouvelles indications éventuelles seront publiées sur les sites Web du MSCHOA et du Centre de l'OTAN pour la marine marchande.</p>
7.4	Cas où la compagnie n'a pas envoyé au MSCHOA le Formulaire de notification des mouvements du navire	<p>S'assurer que la compagnie a rempli et envoyé le Formulaire de notification des mouvements du navire du MSCHOA. Si la compagnie ne l'a pas envoyé, le capitaine devrait le soumettre par courrier électronique/télécopieur.</p>

Planification par le capitaine - Lors de l'entrée dans la zone à haut risque		
7.5	Lors de l'entrée, envoyez à l'UKMTO le Formulaire de compte rendu des mouvements du navire - compte rendu initial	Lors de l'entrée dans la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO (zone délimitée par Suez au nord, le 10ème parallèle de latitude S et le 78ème méridien de longitude E), s'assurer que le Formulaire de compte rendu des mouvements du navire - compte rendu initial de l'UKMTO est envoyé (voir l'Annexe B).

Le capitaine devrait s'assurer que les mesures indiquées dans les Meilleures pratiques de gestion sont en place avant l'entrée dans la zone à haut risque

Transit dans la zone à haut risque		
7.6	Réduire au minimum l'entretien et les travaux	Entretien et travaux dans la zone à haut risque - Il est recommandé que : <ul style="list-style-type: none">▪ les travaux éventuels en dehors des locaux d'habitation soient strictement limités et, de la même façon, que les points d'accès soient limités et contrôlés.▪ tout le matériel essentiel de la salle des machines soit immédiatement disponible - pas d'entretien du matériel essentiel.
7.7	Envoyer chaque jour à l'UKMTO le "Formulaire de compte rendu des mouvements du navire" - compte rendu de mouvements quotidien	Les navires sont vivement encouragés à envoyer un compte rendu quotidien à l'UKMTO par courrier électronique à 08 h 00 GMT tant qu'ils sont exploités dans la zone à haut risque. Il faudrait utiliser le Formulaire de compte rendu des mouvements du navire - compte rendu de mouvements quotidien de l'UKMTO (tel qu'il figure à l'Annexe B).
7.8	Étudier soigneusement tous les avertissements et renseignements	Il faudrait que le capitaine (et la compagnie) se rende compte qu'il faudra peut-être revoir l'itinéraire du voyage pour tenir compte des renseignements à jour reçus. Ces renseignements et avertissements peuvent être communiqués par différents moyens, notamment les avertissements de navigation - Sat C (et NAVTEXT dans les zones limitées). Il est important d'étudier soigneusement tous les avertissements et renseignements.

Avant d'entrer dans le Couloir de transit international recommandé		
7.9	Utiliser le système de transit en groupe dans le Couloir de transit international recommandé lors du transit par le golfe d'Aden	<p>Il est vivement recommandé aux navires de naviguer dans le Couloir de transit international recommandé, où les forces navales/militaires sont concentrées. Les forces navales/militaires mettent en œuvre un système de transit en groupe dans le Couloir de transit international recommandé, lequel est coordonné par le MSCHOA. Dans le cadre de ce système, les navires sont groupés en fonction de leur vitesse en vue d'une protection maximale lors de leur transit dans le Couloir de transit international recommandé. Des indications supplémentaires sur le système de transit en groupe, y compris les horaires de départ des différents groupes, figurent sur le site Web du MSCHOA ou peuvent être obtenues par télécopie auprès du MSCHOA (voir les coordonnées à l'Annexe A).</p> <p>Il est recommandé d'utiliser le système de transit en groupe. Les capitaines devraient noter que les navires de guerre peuvent ne pas se trouver à portée de vue des navires participant au transit en groupe, mais que cela ne diminue en rien la protection assurée par ce système.</p>
7.10	Modifier les plans de traversée pour tenir compte des conseils du MSCHOA	<p>Il pourra être demandé aux navires de modifier leurs plans de traversée pour tenir compte des conseils donnés par le MSCHOA. Les navires qui prennent part à un transit en groupe devraient :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ planifier soigneusement leur arrivée pour éviter de s'approcher à vitesse lente du point où ils se mettront en ligne (point A ou point B). ▪ éviter d'attendre au point où ils se mettent en ligne (point A ou point B). ▪ noter que les navires sont particulièrement vulnérables à une attaque de pirates s'ils s'approchent lentement des points où ils se mettront en ligne ou bien y attendent (points A et B).
7.11	Convois nationaux	<p>Certains pays organisent des convois escortés indépendants dans le Couloir de transit international recommandé, dans le cadre desquels les navires de commerce sont escortés par un navire de guerre. On trouvera sur le site Web du MSCHOA (www.mschoa.org) des renseignements détaillés sur les horaires des convois et la manière de demander à en faire partie. Il faudrait noter que pour participer à la plupart des convois nationaux, il est nécessaire de s'inscrire au préalable. Les navires qui vont participer à des convois nationaux devraient prendre note des éléments indiqués en 7.10, car ils sont très valables également pour les navires qui planifient leur heure d'arrivée au point où va se former un convoi national.</p>

Les navires devraient éviter de pénétrer dans les eaux territoriales yéménites (12 milles) au cours du transit car il est très difficile aux forces navales/ militaires internationales (non yéménites) de protéger les navires qui sont attaqués à l'intérieur des eaux territoriales yéménites.



Section 8

MESURES DE PROTECTION DU NAVIRE

8.1 Introduction

Les recommandations de la présente section portent principalement sur les préparatifs que l'équipage du navire devrait être en mesure de prendre seul, ou avec une certaine assistance extérieure.

Ces recommandations sont fondées sur l'expérience acquise à ce jour en matière d'attaque de pirates et il faudra peut-être les réviser au fil du temps si les pirates changent de méthodes.

Les mesures de protection du navire décrites dans les Meilleures pratiques de gestion sont les mesures les plus simples qui aient des chances d'être efficaces. Les propriétaires souhaitent peut-être envisager d'apporter aux navires d'autres modifications qui ne rentrent pas dans le cadre du présent Manuel, et/ou prévoir du matériel et/ou des effectifs supplémentaires en vue de réduire davantage le risque d'attaque par des pirates. Si les pirates ne peuvent monter à bord d'un navire, ils ne peuvent le détourner.

8.2 Veille et renforcement de la vigilance

Il est recommandé d'effectuer des préparatifs avant d'entrer dans la zone à haut risque en vue de renforcer comme il se doit la vigilance en :

- ajoutant des hommes de veille à chaque quart. Ces hommes de veille devraient être pleinement informés;
- envisageant de réduire la longueur du quart, afin que les hommes de veille soient le plus vigilants possible;
- s'assurant qu'il y a suffisamment de jumelles, de préférence antireflet, pour l'équipe renforcée à la passerelle;
- envisageant d'utiliser des moyens optiques de vision nocturne;
- assurant une veille radar attentive.

Des mannequins bien faits placés à divers points stratégiques du navire peuvent donner l'impression qu'il y a plus de personnes de quart.



Une veille bien assurée constitue la méthode de protection du navire la plus efficace : le navire est vite averti de l'approche d'une embarcation suspecte ou de l'attaque et peut rapidement mettre en œuvre ses moyens de protection.

8.3 Protection renforcée de la passerelle



La passerelle est généralement au centre de toute attaque par des pirates. Lors de la phase initiale de l'attaque, les pirates tirent sur la passerelle pour essayer de forcer le navire à s'arrêter. S'ils sont en mesure de monter à bord du navire, ils essaient généralement d'accéder à la passerelle pour prendre le contrôle du navire. Il peut être envisagé de mettre en place les mesures de renforcement de la protection suivantes :

- Prévoir des vestes en kevlar et des casques pour les membres de l'équipe à la passerelle, afin d'aider à protéger les personnes qui se trouveraient à la passerelle lors d'une attaque (les vestes et les casques ne devraient si possible pas être d'une couleur militaire).
- Bien que la plupart des fenêtres de la passerelle soient en verre feuilleté, on peut prévoir une protection supplémentaire contre les éclats de verre en appliquant un film de sûreté sur le verre, souvent dénommé film résistant aux explosions.
- Prévoir des plaques de métal (acier/aluminium) qui puissent être fixées rapidement en cas d'attaque sur les fenêtres latérales et arrières de la passerelle ainsi que sur les fenêtres des portes des ailerons de la passerelle.

- La partie arrière des deux ailerons de passerelle (souvent découverte) peut être protégée par un mur de sacs de sable.
- Les côtés et l'arrière de la passerelle et les ailerons de passerelle peuvent être protégés par une double épaisseur de clôture à mailles losangées, dont il a été montré qu'elle atténuait les effets des grenades propulsées par fusée. On trouve également des écrans anti-grenade commercialisés sous des marques.

8.4 Contrôle des accès à la passerelle, aux locaux d'habitation et aux chambres des machines

Il est très important de contrôler les accès afin de décourager ou de retarder les pirates qui ont réussi à monter à bord d'un navire et sont en train d'essayer de pénétrer dans les locaux d'habitation ou les chambres des machines. Il est très important de se rendre compte que si les pirates arrivent à accéder au pont supérieur d'un navire, ils n'auront de cesse d'avoir accès à la partie des locaux d'habitation et, surtout, à la passerelle. Il est vivement recommandé de faire tout son possible avant d'entrer dans la zone à haut risque pour bloquer l'accès des pirates aux locaux d'habitation et à la passerelle.

- Toutes les portes et ouvertures permettant d'accéder à la passerelle, aux locaux d'habitation et aux chambres des machines devraient être bien verrouillées pour que les pirates ne puissent pas les ouvrir.
- Il conviendrait d'étudier avec soin les moyens de verrouiller les portes et les ouvertures afin que le navire bénéficie de la plus grande protection possible.
- Lorsque la porte ou l'ouverture se situe sur une échappée d'un compartiment gardé, il est essentiel qu'elle puisse être ouverte par un marin qui essaye de faire une sortie par cette voie. Lorsque la porte ou l'ouverture est fermée à clé, il est essentiel qu'une clé soit placée à un emplacement visible près de cette porte ou ouverture.
- Il est recommandé qu'une fois les portes et ouvertures verrouillées, un nombre limité d'entre elles soient désignées pour être utilisées aux fins de l'accès courant, lorsque cela est nécessaire et sous strict contrôle de l'officier de quart.
- Il faudrait envisager de bloquer ou de relever les échelles extérieures des locaux d'habitation pour empêcher leur utilisation et gêner l'accès à la passerelle depuis l'extérieur.
- Lorsque les portes et ouvertures doivent être fermées pour des raisons d'étanchéité à l'eau, il faut s'assurer qu'outre les verrous, tous les tourniquets de serrage sont calés. Chaque fois que cela est possible, on peut renforcer la sûreté des ouvertures par des moyens de fixation supplémentaires, tels que des élingues métalliques.
- Il s'est produit des cas dans lesquels les pirates sont passés par les hublots et les fenêtres. L'installation de barres d'acier aux fenêtres les en empêchera, même s'ils arrivent à briser la vitre en éclats.
- Avant d'entrer dans la zone à haut risque, il faudrait établir et s'exercer à appliquer des procédures permettant de contrôler les accès aux locaux d'habitation, aux chambres des machines et aux magasins.

8.5 Barrières physiques

Les pirates utilisent généralement de longues échelles légères à crochets, des grappins attachés à une corde et de longues perches à crochets auxquelles est attachée une corde à nœuds pour monter à bord des navires faisant route. Il faudrait utiliser des barrières physiques pour faire qu'il est aussi ardu que possible d'accéder aux navires, en augmentant la hauteur de l'escalade qu'un pirate en train d'attaquer aurait à effectuer et en la rendant plus difficile.



Avant de construire d'éventuelles barrières physiques, il est recommandé d'effectuer un examen minutieux pour identifier les zones qui seraient vulnérables à des pirates essayant d'accéder au navire.

■ Barbelé à lames

Le barbelé à lames (également connu sous le nom de ruban barbelé) constitue une barrière efficace à condition d'être déployé avec soin. Les pointes du fil de fer barbelé sont conçues pour percer et agripper. Il faudrait sélectionner soigneusement le barbelé à lames qui convient car la qualité (calibre du fil et fréquence des pointes) et le type varient considérablement. Le barbelé à lames de mauvaise qualité a peu de chance d'être efficace. Il existe trois principaux types de barbelés à lames couramment disponibles :

- ◆ fil droit,
- ◆ fil de forme hélicoïdale (comme un fil de téléphone), et
- ◆ fil en boudin (spirales entrelacées).



Il est recommandé d'utiliser du barbelé à lames en boudin car ses spirales entrelacées en font la barrière la plus efficace. Le barbelé à lames devrait être fabriqué avec du fil ayant une haute résistance à la traction, lequel est plus difficile à couper avec des outils maniés à la main. Il est recommandé d'utiliser des rouleaux de fil de fer barbelé en boudin d'un diamètre de 730 mm ou 980 mm environ.

Lorsque l'on installe du barbelé à lames, il faut se protéger les mains, les bras et le visage au moyen d'un équipement de protection individuelle. Déplacer le barbelé à lames en utilisant des crochets (similaires à des crochets de boucher) plutôt qu'à la main, même protégée d'un gant, réduit le risque de blessures. Il est recommandé que le barbelé à lames soit fourni en sections courtes (par exemple 10 mètres), beaucoup plus faciles et sûres à utiliser que des sections plus longues, qui peuvent être très lourdes et difficiles à manier.

Une barrière en barbelé à lames robuste est particulièrement efficace si elle est :

- ◆ installée sur le bord extérieur de la structure du navire (c'est-à-dire qu'elle la surplombe), afin qu'il soit plus difficile aux pirates d'accrocher leur(s) échelle d'embarquement/grappins à la structure du navire.
 - ◆ faite d'un double rouleau de fil barbelé en boudin; certains navires utilisent un triple rouleau de barbelé à lames en boudin, ce qui est encore plus efficace.
 - ◆ bien attachée au navire, pour empêcher les pirates de tirer le barbelé à lames pour le détacher avec, par exemple, le crochet d'une échelle d'embarquement. Il faudrait envisager aussi de mieux attacher le barbelé à lames en y passant des élingues métalliques pour qu'il ne puisse pas être détaché.
- Certains navires utilisent des grilles en métal fixes, surmontées de pointes en métal, ce qui constitue une barrière efficace.
 - Il n'est pas recommandé d'utiliser de barrières électriques à bord des navires transportant des hydrocarbures, mais il peut être approprié et efficace d'utiliser ces barrières à bord d'autres types de navires, après avoir effectué une évaluation détaillée des risques.

- Il est recommandé d'installer des panneaux d'avertissement concernant la barrière ou clôture électrique (en anglais/dans la langue de l'équipage côté navire et en somali côté mer).
- Il peut être envisagé aussi d'utiliser ce type de panneaux d'avertissement côté mer à titre dissuasif même si aucune barrière n'est en fait électrifiée.





*Exemple de panneau d'avertissement en somali. Il est écrit :
DANGER : CLÔTURE ÉLECTRIQUE À HAUTE TENSION*



Photo reproduite avec l'autorisation de l'OTAN

8.6 Dispositifs de projection d'eau diffusée et canons à mousse

Il a été constaté que l'utilisation de dispositifs de projection d'eau diffusée et/ou de canons à mousse était efficace pour décourager ou retarder les pirates qui essaient de monter à bord d'un navire. L'eau fait qu'il est difficile à un skiff de pirates de rester le long du bord du navire et encore bien plus difficile à un pirate de monter à bord. Les options sont notamment les suivantes :

- Manches d'incendie et canons à mousse - Il n'est pas recommandé que les manches et canons à mousse soient activés manuellement par une personne, qui risquerait ainsi d'être placée dans une position particulièrement exposée et il est donc recommandé que les manches et canons à mousse (qui projettent de l'eau) soient fixés à un emplacement qui leur permette de couvrir les chemins d'accès probables des pirates. Il est possible d'augmenter la surface recouverte par l'eau en utilisant des manches à incendie en mode "jet plein", mais en plaçant des déflecteurs à une courte distance devant l'ajutage.
- Canons à eau - Ces canons sont conçus pour projeter de l'eau verticalement en formant un arc à grand rayon et protègent ainsi une plus grande partie de la coque. Beaucoup d'entre eux ont été conçus à partir des machines de nettoyage des citernes.
- Pompes à ballast - Quand cela est possible, les navires peuvent utiliser leurs pompes à ballast pour inonder le pont d'eau, ce qui forme un rideau d'eau extrêmement efficace sur le flanc du navire. Pour ce faire, on peut laisser les citernes à ballast déborder sur le pont, soit en utilisant les tuyautages existants lorsque le navire est sur lest, soit en installant des tuyautages qui permettent l'envahissement des ponts lorsque le navire est en charge. Il faut veiller à ce que les citernes à ballast ne soient pas en surpression, ce qui endommagerait la coque et les citernes, et à ce qu'il ne soit pas porté atteinte à la stabilité du navire. En cas de doute, il est recommandé de demander l'avis de la société de classification compétente.
- Vapeur - Il a été constaté qu'utiliser de l'eau chaude, ou un ajutage diffuseur pour produire de la vapeur pour dissuader les pirates, était également extrêmement efficace pour décourager des attaquants.

- Listons renvoi d'eau - Certains navires ont installé des listons renvoi d'eau raccordés à une conduite principale en plastique renforcé à la fibre de verre, qui sont munis d'ajutages à jet diffusé produisant un rideau d'eau qui couvre de plus grandes zones.
- La mousse peut être utilisée, mais elle ne doit pas être prélevée sur le stock habituel de mousse destiné au matériel de lutte contre l'incendie du navire. La mousse est efficace dans la mesure où elle fait perdre le sens de l'orientation et où elle est très glissante, ce qui rend l'escalade difficile.



Il convient de noter également les éléments suivants :

- Une fois que les manches et les canons à mousse ont été installés et fixés, il est recommandé qu'ils soient tenus prêts à l'utilisation; il suffit alors d'activer à distance les pompes à incendie pour commencer à projeter l'eau.
- Dans la mesure du possible, il ne faudrait pas effectuer de travaux d'entretien sur les circuits d'eau de mer du navire lors du transit dans la zone à haut risque. Il convient de noter que pour utiliser toutes les pompes, il faudra peut être de l'énergie supplémentaire et que ces circuits devraient donc, eux aussi, pouvoir être utilisés immédiatement.
- Il faudra faire des entraînements, procéder à des observations et organiser des exercices afin de s'assurer que le matériel donne des résultats qui permettent de couvrir efficacement les zones vulnérables.





8.7 Alarmes

Activer les alarmes/le sifflet du navire permet d'informer l'équipage que des pirates commencent à attaquer le navire et, ce qui est important, de montrer à un éventuel attaquant que l'équipage du navire sait qu'une attaque est en cours et prend des mesures pour y faire face. Si les pirates s'approchent du navire, le signal sonore continu de la corne de brume/du sifflet du navire déconcentre les pirates et, de la même manière que ci-dessus, leur indique qu'ils ont été aperçus. Il est important de s'assurer que :

- l'alarme signalant une attaque de pirates a un son distinct, pour éviter toute confusion avec d'autres alarmes qui pourraient entraîner le rassemblement de l'équipage aux mauvais emplacements à l'extérieur des locaux d'habitation;
- les membres d'équipage connaissent bien chaque alarme, y compris celle signalant une attaque et celle signalant la fin d'une attaque et qu'ils savent de quelle manière intervenir dans chaque cas;
- des exercices sont effectués avant d'entrer dans la zone à haut risque.

8.8 Pratique des manœuvres

Il sera très utile de s'entraîner à manœuvrer le navire avant d'entrer dans la zone à haut risque : cela permettra de se familiariser avec les caractéristiques de manœuvre du navire et avec la façon dont effectuer les manœuvres pour lutter contre les pirates tout en maintenant la vitesse optimale. (Si l'on attend que le navire soit attaqué pour pratiquer les manœuvres, ce sera trop tard !)

Lorsqu'il est possible de le faire sans compromettre la sécurité de la navigation, les capitaines sont encouragés à s'entraîner à manœuvrer leur navire pour déterminer quelle série d'ordres de barre produira les conditions de mer les plus difficiles pour les skiffs des pirates qui essaient d'attaquer le navire tout en ne réduisant pas trop la vitesse du navire.

8.9 Système de télévision en circuit fermé

Lorsqu'une attaque est en cours et que les pirates tirent sur le navire, il est difficile et dangereux de tenter de voir si les pirates ont réussi à accéder au navire. L'utilisation de la surveillance par télévision en circuit fermé permet dans une certaine mesure de suivre la progression de l'attaque depuis une position moins exposée :

- envisager l'utilisation de caméras de télévision en circuit fermé pour assurer la surveillance des zones vulnérables, en particulier le pont de dunette;

- envisager de placer des moniteurs de télévision en circuit fermé à l'arrière de la passerelle, dans un endroit protégé;
- d'autres moniteurs de télévision en circuit fermé pourraient être placés au poste de rassemblement sûr/dans la citadelle (voir la section 8.13);
- les enregistrements de télévision en circuit fermé peuvent fournir des preuves utiles après une attaque.

8.10 Éclairage du pont supérieur

Il est recommandé de mettre en place et de mettre à l'essai les feux suivants :

- éclairage du pont exposé aux intempéries autour des locaux d'habitation et éclairage vers l'arrière sur le pont de dunette conformément à la règle 20 b) du Règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- des projecteurs pour utilisation immédiate en cas de besoin;
- il est toutefois recommandé aux navires de naviguer en allumant leurs feux de navigation seulement et en éteignant l'éclairage décrit ci-dessus. Une fois que des pirates ont été aperçus ou qu'une attaque commence, allumer cet éclairage signalera aux pirates qu'ils ont été repérés.
- Les feux de navigation ne devraient pas être éteints la nuit.

8.11 Empêcher l'utilisation des outils et de l'équipement du navire

Les pirates montent en général à bord des navires avec très peu d'équipement, hormis leurs armes. Il est important d'essayer d'empêcher les pirates d'utiliser les outils et l'équipement du navire, qui pourraient leur servir à accéder à la superstructure du navire. Les outils et l'équipement qui risqueraient de servir aux pirates devraient être entreposés en lieu sûr.

8.12 Protection de l'équipement entreposé sur le pont supérieur

Le navire, et plus particulièrement la passerelle, les locaux d'habitation et le pont de dunette, sont souvent la cible de coups tirés par les pirates à l'aide d'armes de petit calibre et d'autres armes.

- Il faudrait envisager de protéger, grâce à des sacs de sable ou à des couvertures en kevlar, les bouteilles de gaz (par exemple, mélange oxygène-acétylène) ou les réservoirs de liquides inflammables qui doivent être entreposés dans ces zones.
- Il convient de s'assurer que tout surplus de bouteilles de gaz ou de matières inflammables est déchargé avant le passage en transit.

8.13 Postes de rassemblement sûrs/citadelles

Toute décision de naviguer dans des eaux où la sûreté du navire peut être menacée doit faire l'objet d'un examen approfondi et d'une planification minutieuse qui permettent de garantir la sécurité de l'équipage et du navire. Il faudrait envisager d'établir un poste de rassemblement sûr ou bien une citadelle protégée. Ces concepts sont expliqués ci-dessous :

Poste de rassemblement sûr :

- Un poste de rassemblement sûr est une zone désignée choisie pour offrir à l'équipage une protection physique maximale; elle est de préférence située dans la partie inférieure du navire.
- En cas d'approche suspecte, les membres de l'équipage dont la présence n'est pas nécessaire à la passerelle ou dans la salle de contrôle de la machine s'y rassembleront.
- Un poste de rassemblement sûr est un refuge sûr à court terme, qui offrira une protection balistique au cas où les pirates commenceraient à tirer avec des armes à feu de petit calibre ou des grenades propulsées par fusée.

Citadelles :

Si l'on a recours à une citadelle, il faudrait que ce soit pour compléter toutes les autres mesures de protection du navire indiquées dans la version 4 des Meilleures pratiques de gestion plutôt que pour les remplacer. **La mise en place d'une citadelle risque de dépasser les compétences du seul personnel du navire et nécessitera probablement des conseils et un soutien techniques extérieurs.**

Une citadelle est une zone désignée prévue au préalable et spécialement construite à bord du navire dans laquelle, en cas d'abordage imminent par des pirates, tous les membres de l'équipage viendront s'abriter. Une citadelle est conçue et construite pour résister pendant une période déterminée à des pirates résolus à y accéder. Le détail de la construction et du fonctionnement des citadelles sort du cadre du présent Manuel. On trouvera sur les sites Web du MSCHOA et du Centre de l'OTAN pour la marine marchande un document détaillé qui contient des recommandations et des conseils.

Le concept de citadelle perd tout son intérêt si un membre de l'équipage reste à l'extérieur avant que la citadelle soit fermée.

Il est vivement conseillé aux exploitants de navires et aux capitaines de consulter le site Web du MSCHOA, où figurent des conseils et des recommandations actualisés détaillés au sujet de la construction et du fonctionnement des citadelles, notamment s'agissant des critères que les forces navales/militaires appliqueront avant d'envisager une opération d'embarquement à bord d'un navire pour libérer l'équipage se trouvant dans une citadelle (voir les coordonnées à l'Annexe A).

- Il est important de noter que les forces navales/militaires appliqueront les critères ci-après avant d'envisager d'embarquer à bord d'un navire pour libérer les personnes se trouvant dans une citadelle :
 - ◆ Tous les membres de l'équipage sans exception doivent être en sûreté dans la citadelle.
 - ◆ L'équipage du navire doit disposer de liaisons externes bidirectionnelles autonomes, indépendantes et fiables (il n'est pas suffisant de s'en remettre uniquement aux communications en VHF).
 - ◆ Les pirates ne doivent pas avoir pu accéder au système propulsif du navire.
- **Même lorsque les critères ci-dessus sont appliqués, le recours à une citadelle ne peut pas garantir une intervention navale/militaire.**

8.14 Personnel de sûreté maritime non armé sous contrat privé

Il revient à chacun des exploitants de navires de décider s'il aura recours à du personnel de sûreté maritime non armé sous contrat privé, et ce après avoir évalué les risques que présente le voyage concerné. Le recours à ce personnel à bord est soumis à la législation nationale de L'État du pavillon. Il peut être utile d'avoir recours à du personnel de sûreté maritime non armé sous contrat privé expérimenté et compétent en complément des Meilleures pratiques de gestion.

8.15 Personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé

Il revient à chacun des exploitants de navires de décider s'il aura, ou non, recours à du personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé à bord des navires de commerce, et ce après avoir évalué les risques que présentent les voyages concernés et reçu l'autorisation des États dont les navires battent les pavillons respectifs. Ce qui précède ne signifie pas que le recours général à du personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé est recommandé ou avalisé.

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser des gardes armés, l'option recommandée est d'avoir recours à des équipes de protection provenant de navires de guerre, qui sont déployées pour protéger les transports maritimes vulnérables, et ce à condition d'avoir effectué une analyse des risques et une préparation minutieuse et d'avoir conclu des accords avec les parties concernées.

Si l'on a recours à du personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé, cela doit constituer un niveau de protection supplémentaire et non remplacer les Meilleures pratiques de gestion.

Si du personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé se trouve à bord d'un navire de commerce, il faudrait le mentionner dans les comptes rendus à l'UKMTO et au MSCHOA.

L'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré des directives, sous couvert de circulaires de l'OMI, à l'attention des exploitants de navires et des capitaines, ainsi que des États du pavillon, au sujet de l'utilisation de personnel de sûreté maritime sous contrat privé à bord des navires dans la zone à haut risque.

Les Directives actuelles de l'OMI sur l'utilisation du personnel de sûreté maritime armé sous contrat privé se trouvent sur le site Web du MSCHOA (www.mschoa.org).

Section 9

ATTAQUE DE PIRATES

9.1 Si l'équipage d'un navire soupçonne que le navire est en train de faire l'objet d'une attaque par des pirates, il y a des mesures spécifiques qu'il est recommandé de prendre au cours de la phase d'approche et au cours de la phase d'attaque. Il faudrait noter qu'en général, les pirates ne se servent pas de leurs armes avant d'être à deux encablures d'un navire; c'est pourquoi, on peut considérer qu'avant ce moment, il s'agit de la phase d'"approche", qui donne au navire un temps précieux pendant lequel mettre en œuvre ses moyens de défense et indiquer clairement aux pirates qu'ils ont été aperçus et que le navire est prêt et résistera.

9.2 Phase d'approche

- Si le navire n'est pas déjà à la vitesse maximale, passer à la vitesse maximale pour éloigner le point de rapprochement maximal. Essayer de faire une route droite pour maintenir la vitesse maximale.
- Lancer les procédures d'urgence préétablies pour le navire.
- Lancer le plan de communication d'urgence
 - ◆ Déclencher l'alarme signalant une situation critique et faire une annonce "attaque de pirates" conformément au plan d'urgence du navire.
 - ◆ Signaler immédiatement l'attaque à l'UKMTO (+971 505 523 215). L'UKMTO est le principal point de contact au cours d'une attaque, et le MSCHOA sert de point de contact de réserve. Une fois que la communication est établie avec l'UKMTO, la maintenir. Veuillez signaler l'attaque à l'UKMTO même si vous faites partie d'un convoi national, de façon que les autres navires de commerce puissent être avertis.
 - ◆ Déclencher le système d'alerte de sûreté du navire, qui alertera l'agent de sûreté de votre compagnie et l'État du pavillon. Faire un appel "Mayday" sur la voie 16 en VHF (et sur la voie 8 de réserve, qui est surveillée par les unités navales).
 - ◆ Envoyer un message de détresse par le système d'appel sélectif numérique (ASN) et Inmarsat-C, selon le cas.



- ◆ S'assurer que le système d'identification automatique (AIS) est BRANCHÉ.
- Tous les membres de l'équipage, à l'exception de ceux dont la présence est nécessaire à la passerelle ou dans la salle des machines, devraient se rassembler au poste de rassemblement sûr, ou bien dans la citadelle, s'il en existe, de façon à bénéficier du maximum de protection contre le feu possible au cas où les pirates s'approcheraient suffisamment pour utiliser leurs armes.
- Lorsque cela est possible, changer de cap pour vous éloigner des skiffs qui s'approchent et/ou des navires-mères. Lorsque les conditions de mer le permettent, envisager de changer de cap de sorte que les skiffs qui s'approchent soient davantage exposés au vent/aux vagues.
- Déclencher les moyens de diffusion d'eau et autres moyens d'autodéfense appropriés.
- S'assurer que toutes les portes donnant sur l'extérieur et, lorsque cela est possible, les portes intérieures des locaux de réunion et des cabines, sont bien verrouillées.
- Outre les alarmes en cas de situation critique et les annonces destinées à l'équipage du navire, utiliser en continu le sifflet/la corne de brume du navire pour montrer à tout attaquant potentiel que le navire est au courant de l'attaque et qu'il est en train d'y faire face.

9.3 Phase de l'attaque

- Confirmer de nouveau que tout le personnel du navire est en sécurité.
- Quand les pirates se rapprochent du navire, le capitaine devrait commencer à faire de petits changements de cap sans réduire la vitesse, pour dissuader les skiffs de se placer le long du bord du navire en vue de tenter un abordage. Ces manœuvres produiront plus de remous, ce qui gênera l'exploitation des skiffs.
- Il n'est pas recommandé de donner trop de barre, car cela risquerait de réduire sensiblement la vitesse du navire.



Section 10

SI LES PIRATES PRENNENT LE CONTRÔLE

- 10.1** Essayer de rester calme.
- 10.2** Avant que les pirates accèdent à la passerelle, informer l'UKMTO. S'assurer que le système d'alerte de sûreté du navire est activé et que l'AIS est branché.
- 10.3** N'essayez pas de résister aux pirates une fois qu'ils ont atteint la passerelle. Une fois sur la passerelle, les pirates seront probablement agressifs, très agités et peut-être sous l'influence de drogues (notamment du qat, un stimulant analogue à l'amphétamine); rester calme et coopérer pleinement réduira donc considérablement le danger.
- 10.4** Si la passerelle/chambre des machines doit être évacuée, la machine principale devrait être arrêtée et l'erre du navire complètement cassée si cela est possible (et sûre du point de vue de la navigation). Tous les membres de l'équipage restants devraient se diriger vers le poste de rassemblement sûr désigné en gardant leurs mains bien en vue.



- 10.5** Laisser fonctionner les systèmes de télévision en circuit fermé.



Section 11

En cas d'intervention militaire

- 11.1 Au cas où les forces navales/militaires interviennent à bord du navire, tous les membres du personnel devraient rester au ras du pont et se couvrir la tête des deux mains en veillant à ce qu'elles soient visibles. Le personnel ne devrait en aucun cas faire de mouvements qui pourraient être interprétés par erreur comme étant agressifs.
- 11.2 Ne pas utiliser d'appareil photo avec flash.
- 11.3 Soyez prêts à être interrogés sur votre identité. Informez et préparez le personnel du navire de manière qu'il s'y attende et coopère pleinement durant toute intervention des forces navales/militaires à bord.
- 11.4 Sachez que l'anglais n'est pas la langue de travail de toutes les forces navales/militaires de la région.

Les forces navales/militaires s'efforceront d'intervenir rapidement lorsqu'un acte de piraterie est en train d'être perpétré; toutefois, la zone à haut risque est très étendue et il se peut qu'une intervention des forces navales/militaires ne soit pas possible.



Section 12

COMPTE RENDU DE L'ÉVÉNEMENT

- 12.1** À la suite d'une attaque de pirates ou d'une activité suspecte, quelle qu'elle soit, il est essentiel d'envoyer un compte rendu détaillé de l'événement (conformément à l'Annexe D du présent Manuel) à l'UKMTO et au MSCHOA. Il est également utile d'en envoyer une copie au BMI. Il est important que le compte rendu contienne la description et les caractéristiques particulières de tout navire suspect qui a été observé. Le compte rendu permettra d'effectuer une analyse détaillée des activités des pirates et d'en déterminer les tendances, ainsi que d'évaluer les techniques employées ou d'établir si les pirates ont modifié leurs tactiques, tout en garantissant que des avertissements appropriés sont diffusés aux autres navires de commerce naviguant à proximité.
- 12.2** En conséquence, il est demandé aux capitaines de remplir le formulaire normalisé de compte rendu relatif aux actes de piraterie qui figure à l'Annexe D.
- 12.3** Il faut noter qu'il peut également être demandé aux exploitants de navires d'envoyer une copie du formulaire normalisé de compte rendu relatif aux actes de piraterie rempli (qui figure à l'Annexe D) à l'État dont leur navire bat le pavillon, ce qu'ils sont en tout état de cause encouragés à faire.

Poursuites des pirates en justice - Aider les forces de l'ordre

- 12.4** Pour que les forces navales/militaires puissent détenir des pirates présumés à la suite d'un événement de piraterie, il est nécessaire qu'elles disposent de la déposition des personnes concernées par l'événement. Les gens de mer sont encouragés à fournir des dépositions aux forces navales/militaires ou aux agents de la force publique, selon le cas, lorsque cela leur est demandé, de sorte que les pirates présumés puissent être détenus et remis aux États qui engageront des poursuites. Sans éléments de preuve, notamment de dépositions des personnes concernées par un événement de piraterie, il est peu probable que les pirates présumés seront traduits en justice.
- 12.5** Les forces de l'ordre demanderont normalement la permission d'organiser des séances de débriefing avec les membres de l'équipage qui ont été libérés à l'issue d'une période de captivité et de recueillir des éléments de preuve aux fins des enquêtes en cours et futures et des poursuites des pirates en justice. Une enquête approfondie est essentielle pour garantir que les preuves physiques éventuelles, notamment les preuves électroniques, ne sont pas altérées ni détruites, ni des témoins potentiels négligés. La compagnie et l'équipage doivent savoir que la qualité des preuves fournies et le fait que l'équipage est prêt à témoigner aideront grandement l'enquête ou les poursuites qui pourront être menées par la suite.
- 12.6** INTERPOL est une organisation internationale de police qui compte 188 pays Membres et promeut la coopération transfrontière entre les polices pour lutter contre la criminalité internationale.
- 12.7** INTERPOL a un site Web sûr, qui fournit un soutien aux exploitants dont les navires ont été détournés par des pirates. INTERPOL reconnaît qu'en tant que victimes de la piraterie, les gens de mer doivent être traités avec compassion et de façon professionnelle. L'équipe spéciale d'INTERPOL chargée de la piraterie en mer peut aider à prendre les mesures appropriées qui permettront que les éléments de

preuve laissés sur les lieux du crime restent intacts. INTERPOL dispose d'un centre de contrôle et de coordination, qui soutient n'importe lequel de ses 188 pays Membres faisant face à une situation critique ou demandant une assistance opérationnelle d'urgence. Ce centre fonctionne dans les quatre langues officielles d'INTERPOL (anglais, arabe, espagnol et français) et du personnel s'y trouve en permanence. Il est recommandé aux exploitants de navires de prendre contact avec INTERPOL dans les trois jours qui suivent le détournement de leur navire.

- 12.8** Il est possible de consulter INTERPOL au sujet des meilleures pratiques recommandées et des règles à suivre pour préserver les éléments de preuve et autres indices physiques qui pourraient servir aux agents des forces de l'ordre menant une enquête sur l'événement. On trouvera à l'Annexe A et ci-après les coordonnées téléphoniques (24h/24) du centre de contrôle et de coordination et l'adresse du site Web de l'équipe spéciale d'INTERPOL chargée de la piraterie en mer :

Permanence téléphonique (24h/24) du centre de contrôle et de coordination :
+33(0) 4 72 44 76 76
Site Web : www.interpol.int

Section 13

MISE À JOUR DES MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION

- 13.1** Les organisations du secteur qui ont contribué à la rédaction du présent Manuel s'efforceront de se réunir régulièrement et s'assureront que les Meilleures pratiques de gestion sont mises à jour selon que de besoin, en fonction de l'expérience acquise en matière d'exploitation et des enseignements tirés.
- 13.2** On trouvera les tout derniers conseils sur les sites Web du MSCHOA, du Centre de l'OTAN pour la marine marchande et du Bureau de liaison maritime. En outre, on peut prendre contact à tout moment avec l'UKMTO pour obtenir des informations actualisées.



ANNEXE A

COORDONNÉES UTILES

1) UKMTO

- Courrier électronique : UKMTO@eim.ae
- Téléphone (24h/24h) : +971 50 552 3215

2) MSCHOA

- Utiliser le site Web pour les comptes rendus : www.mschoa.org
- Téléphone : +44 (0) 1923 958545
- Télécopieur : +44 (0) 1923 958520
- Courrier électronique : postmaster@mschoa.org

3) CENTRE DE L'OTAN POUR LA MARINE MARCHANDE

- Site Web : www.shipping.nato.int
- Courrier électronique : info@shipping.nato.int
- Téléphone (24h/24h) : +44 (0) 1923 956574
- Télécopieur : +44 (0) 1923 956575

4) MARLO

- Site Web : www.cusnc.navy.mil/marlo/
- Courrier électronique : marlo.bahrain@me.navy.mil
- Téléphone : +973 1785 3925
- Téléphone de garde (24 h/24) : +973 3940 1395
- Télécopieur : +973 1785 3930

5) INTERPOL

- Site Web : www.interpol.int
- Courrier électronique : os-ccc@interpol.int
- Téléphone (24h/24h) : +33(0) 4 72 44 76 76

6) BMI

- Courrier électronique : piracy@icc-ccs.org
- Téléphone : +60 3 2031 0014
- Télécopieur : +60 3 2078 5769
- Téléx : MA34199 IMBPC1

ANNEXE B

FORMULAIRES DE COMPTE RENDU DE POSITION DU NAVIRE DE L'UKMTO

Une fois qu'un navire aura envoyé un compte rendu initial à l'UKMTO, l'UKMTO lui répondra et lui demandera d'envoyer des comptes rendus quotidiens. Lorsqu'il arrivera au port ou sortira de la zone à haut risque, l'UKMTO lui demandera d'envoyer un compte rendu final. On trouvera ci-après les formulaires suivants :

- Formulaire de compte rendu initial
- Formulaire de compte rendu quotidien
- Formulaire de compte rendu final

Pour obtenir les renseignements les plus récents concernant la zone de comptes rendus facultatifs de l'UKMTO, les capitaines et propriétaires de navires devraient consulter le site Web du MSCHOA (www.MSCHOA.org) ou contacter directement l'UKMTO (+971 505 523 215).

Formulaire de compte rendu de position du navire de l'UKMTO - compte rendu initial

01	Nom du navire	
02	Pavillon	
03	Numéro OMI	
04	Numéro de téléphone INMARSAT	
05	Heure et position	
06	Cap	
07	Vitesse de traversée	
08	Franc-bord	
09	Cargaison	
10	Destination et heure prévue d'arrivée	
11	Nom et coordonnées de l'agent de sûreté de la compagnie	
12	Nationalités du capitaine et des membres de l'équipage	
13	Équipe de sûreté armée/non armée embarquée	

Formulaire de compte rendu de position du navire de l'UKMTO - compte rendu de position quotidien

01	Nom du navire	
02	Indicatif d'appel du navire et numéro OMI	
03	Heure du compte rendu en UTC	
04	Position du navire	
05	Cap du navire et vitesse	
06	Toute autre information importante	
07	Heure prévue d'arrivée au point A/B dans le Couloir de transit international recommandé (le cas échéant)	

Les autres informations importantes pourraient être un changement de destination ou d'heure prévue d'arrivée, le nombre de membres du personnel à bord ressortissants du Royaume-Uni etc.

Formulaire de compte rendu de position du navire de l'UKMTO - compte rendu final

01	Nom du navire	
02	Indicatif d'appel du navire et numéro OMI	
03	Heure du compte rendu en UTC	
04	Port, ou position du navire au moment où il quitte la zone de comptes rendus facultatifs	

ANNEXE C

DÉFINITIONS DES TERMES LIÉS À LA PIRATERIE

1. Il est important d'utiliser des définitions et des directives communes lorsque l'on rend compte d'attaques de pirates et d'activités suspectes, car cela permettra :
 - d'harmoniser l'évaluation des données.
 - de disposer de comptes rendus cohérents.
 - d'harmoniser la collecte de renseignements.
2. Une définition du terme "piraterie" figure à l'article 101 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer. Toutefois, aux fins des présentes Meilleures pratiques de gestion, il est important de fournir au secteur des orientations claires, pratiques et utiles pour permettre l'évaluation précise et cohérente des activités suspectes et des attaques de pirates.
3. On trouvera ci-après des orientations visant à aider à déterminer, dans le cadre des Meilleures pratiques de gestion, les actes qui constituent des attaques de pirates et ceux qui constituent des activités suspectes.
 - On entend par attaque de pirates notamment, mais pas exclusivement, les actes suivants :
 - ◆ l'utilisation de la violence contre le navire et le personnel, ou toute tentative d'utiliser la violence;
 - ◆ les tentatives de monter à bord du navire, dans les cas où le capitaine soupçonne qu'il s'agit de pirates;
 - ◆ un abordage, que les personnes qui sont montées à bord aient réussi ou non à prendre le contrôle du navire;
 - ◆ les tentatives de déjouer les mesures de protection du navire en utilisant :
 - des échelles
 - des grappins
 - des armes délibérément utilisées contre le navire.
 - Aux fins des Meilleures pratiques de gestion, les définitions ci-après établissent des différences entre les différents niveaux d'actes de piraterie :

Attaque de pirates

Une attaque par des pirates, à la différence d'une approche, est le cas dans lequel un navire a été soumis à une approche agressive par une embarcation de pirates ET des coups de feu ont été tirés.

Détournement

Un détournement désigne le cas dans lequel des pirates sont montés à bord et ont pris le contrôle du navire contre la volonté de l'équipage.

Embarquement illégal

Un embarquement illégal est un cas dans lequel des pirates sont montés à bord d'un navire mais N'en ONT PAS pris le contrôle. Le capitaine reste maître du navire. L'exemple le plus évident de ce cas est le scénario de la citadelle.

Approche suspecte ou agressive

4. Orientations visant à aider à identifier les activités suspectes :

- Des mesures prises par une embarcation peuvent être considérées comme suspectes dans les cas suivants (la liste n'est pas exhaustive) :
 - ◆ un net changement de cap de l'embarcation suspecte vers le navire, associé à une rapide augmentation de la vitesse, qui ne peuvent pas être considérés comme des actes normaux dans les conditions régnant dans la zone.
 - ◆ une embarcation de faibles dimensions faisant le même cap et naviguant à la même vitesse que le navire pendant une période et sur une distance qui ne sont pas courantes, lorsque cela n'est pas conforme aux pratiques de pêche normales ou autres conditions régnant dans la zone.
 - ◆ de brusques changements de cap de l'embarcation vers le navire et un comportement agressif.



5. Notes d'orientation :

- Lors de l'évaluation des activités suspectes, les éléments suivants peuvent aider à déterminer la nature d'un navire suspect :
 1. le nombre de membres d'équipage à bord par rapport aux dimensions de l'embarcation.
 2. le point de rapprochement maximal.
 3. la présence d'équipement inhabituel et non lié à la pêche, par exemple, des échelles, des grappins ou de grandes quantités de carburant à bord.

4. l'embarcation est armée de manière excessive par rapport au niveau habituellement observé dans la région.
 5. des coups de feu sont tirés en l'air.
- Cette liste n'est pas exhaustive. D'autres événements, activités et embarcations peuvent être jugés suspects par le capitaine d'un navire de commerce compte dûment tenu de l'expérience qu'il a acquise de la navigation dans la zone à haut risque et des renseignements qui circulent au sein de la communauté maritime internationale. Les exemples cités ci-dessus doivent être traités comme des orientations uniquement et ne sont ni définitifs ni exhaustifs.

ANNEXE D

COMPTE RENDU DE L'ÉVÉNEMENT

Après toute attaque de pirates ou activité suspecte, il est essentiel de fournir un compte rendu détaillé de l'événement à l'UKMTO et au MSCHOA. Il est également utile d'en envoyer une copie au BMI.

**COMPTE RENDU D'UNE ATTAQUE DE PIRATES
CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE /RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS**

Renseignements généraux

01	Nom du navire :
02	No OMI :
03	Pavillon :
04	Indicatif d'appel
05	Type de navire :
06	Jauge officielle brute : Jauge nette : Port en lourd :
07	Propriétaire (adresse et coordonnées) :
08	Armateur-gérant (adresse et coordonnées) :
09	Dernier port/Prochain port :
10	Cargaison : (Type/Quantité)

Renseignements relatifs à l'événement

11	Date et lieu de l'événement : LT UTC
12	Position : Lat. : (N/S) Long. : (E/W)
13	Amer/Lieu le plus proche :
14	Port/Ville/Mouillage :
15	Pays/Pays le plus proche :
16	Situation (À quai/Au mouillage/En route) :
17	Vitesse du navire attaqué :
18	Franc-bord au moment de l'attaque :
19	Conditions météorologiques au moment de l'attaque (Pluie/Brouillard/Brume/Dégagé/etc., Vent (Vitesse et direction), État de la mer/Hauteur de houle) :
20	Type d'attaque (Abordage réussi/Tentative) :
21	Conséquences pour l'équipage, le navire et la cargaison : Membres d'équipage blessés/tués : Biens/argent liquide dérobés :
22	Zone où le navire a été attaqué :
23	Derniers mouvements observés des pirates/de l'embarcation suspecte :

24	Type de navire (baleinier, boutre, navire de pêche, navire de commerce)
25	Description du navire (couleur, nom, caractéristiques distinctives)
26	Cap et vitesse du navire lorsqu'il a été aperçu

Renseignements relatifs aux assaillants

27	Nombre de pirates/voleurs :
28	Tenue/Apparence physique :
29	Langue parlée :
30	Armes utilisées :
31	Caractéristiques distinctives :
32	Embarcation utilisée :
33	Méthode d'approche :
34	Durée de l'attaque :
35	Agressifs/Violents :

Renseignements complémentaires

36	Mesures prises par le capitaine et l'équipage; ont-elles été efficaces ?
37	L'incident a-t-il été notifié aux autorités de l'État côtier et dans l'affirmative, à qui ?
38	Méthode souhaitée de communication avec le navire signalant l'événement : Station radiocôtière appropriée, HF/MF/VHF/No d'identification Inmarsat (+ code de la région océanique)/MMSI
39	Mesures prises par les autorités :
40	Nombre de membres de l'équipage/nationalité(s) :
41	Veillez joindre au présent compte rendu une brève description/un rapport complet/des déclarations du capitaine/de l'équipage relatives à l'attaque/les photographies prises, le cas échéant.
42	Renseignements détaillés sur les mesures d'autoprotection prises.

MSCHOA Vessel Movement Registration Form

The form 'Register a Vessel's Movements' is reproduced below from the MSCHOA website. The following is to be noted:

- The MSCHOA website should always be consulted to ensure that the most up to date version of the form is being used.
- Registration is required within the area bounded by 78°E, 10°S, 23°N and Suez.
- The form may be completed online by ship operators, (or Masters where vessels have internet access), but note that registration with the MSCHOA website is required before the form can be completed.
- MSCHOA will also accept faxed forms, and forms by email. Again ship operators should ensure that they and/or their vessels are in receipt of the latest version of the form.
- All fields with an asterisk (*) are obligatory.

Vessel's Details

Ship Name *	Flag State *
IMO Number *	MMSI Number *
Call Sign *	Ship's Master
Primary E-Mail *	Secondary E-Mail
Ship contact number *	Ship contact E-Mail *

Owner name	Operator name
Operator address	Operator telephone
Operator E-Mail	DPA name
DPA telephone	DPA E-Mail

Movement Details

Entry Point to High Risk Area * (78°E/10°S/23°N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area * (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Exit Point from High Risk Area * (78°E/10°S/23°N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area * (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Do you intend to transit the IRTC?	
ETA to IRTC (times are in UTC/ Zulu time) *	(Tick box if applicable)
Direction * (East/West)	
Do you intend to join a group transit?	Do you intend to join a National Convoy?
	Which National Convoy are you joining? * (Chinese, Indian, Japanese, Korean, Russian, Turkish)
Crew numbers and nationalities	Draught
Freeboard of lowest accessible deck in Metres(M) *	Planned Transit Speed *

Vessels Maximum Speed *	Cargo (<i>Crude Oil/Clean Oil/Arms/ Chemicals/ Gas/Passengers/Bulk Cargo/ Containers/Fishing/Ballast/ Others ... Please Specify</i>)
	Hazardous cargo
Next Port of Call	Last Port of Call

Note: a. Items in italics only appear upon selection of prior options
b. Items in square brackets are options in a drop-down list

Movement Details

AIS to be left on through GOA?	AIS to be left on through HOA?
Anti-piracy measures in place?	
<i>Crew Briefing</i>	<i>Extra Lookouts</i>
<i>Fire Hoses Rigged</i>	<i>Fire Pump Ready</i>
<i>Barbed/Razor Wire</i>	Locked Doors
<i>External Communication Plan</i>	<i>Outboard Ladders Stowed</i>
<i>Citadel</i>	<i>Dummies Posted</i>
<i>Night Vision Optics</i>	<i>Manned Engine Room</i>
<i>CCTV</i>	<i>Crew Drills Completed</i>
<i>Unarmed Security Team onboard</i>	<i>Armed Security Team onboard</i>
<i>Helicopter winch area?</i>	<i>Doctor onboard?</i>
<i>Helicopter landing area?</i>	<i>Weapons held onboard?</i>
<i>Additional Measures</i>	<i>Any other information which may assist counter-piracy?</i>

Note: Items in italics appear when the 'Anti-piracy measure in place' option is selected.

ANNEXE F

RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES À L'INTENTION DES NAVIRES EXERÇANT DES ACTIVITÉS DE PÊCHE

Les recommandations ci-après à l'intention des navires exerçant des activités de pêche ont été fournies par les associations nationales du secteur de la pêche suivantes :

OPAGAC – Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores

ANABAC – Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores

RECOMMANDATIONS SUPPLÉMENTAIRES À L'INTENTION DES NAVIRES QUI SE LIVRENT À DES ACTIVITÉS DE PÊCHE DANS LE GOLFE D'ADEN ET AU LARGE DES CÔTES SOMALIENNES

I. RECOMMANDATIONS À L'INTENTION DES NAVIRES SE TROUVANT DANS UNE ZONE DE PÊCHE

1. Les navires de pêche autres que somaliens devraient éviter de pêcher ou de passer en transit à moins de 200 milles marins des côtes somaliennes, qu'ils soient détenteurs ou non d'un permis de pêche les y autorisant.
2. Ne pas commencer les opérations de pêche lorsque le radar indique la présence d'embarcations non identifiées.
3. Si l'on repère des skiffs en polyester d'un type habituellement utilisé par les pirates, s'en éloigner à toute vitesse, en faisant route contre le vent et la mer afin de rendre leur navigation plus difficile.
4. Éviter de s'arrêter la nuit, rester vigilant et assurer une veille à la passerelle, sur le pont et dans le local des machines.
5. Pendant les opérations de pêche, lorsque le navire est plus vulnérable, être vigilant et assurer la veille au radar afin d'avertir rapidement les autorités en cas d'attaque.
6. En navigation de nuit, n'utiliser que les feux de navigation et de sécurité obligatoires afin d'empêcher que la lueur n'attire les pirates qui rôdent parfois au hasard dans des embarcations sans radar.
7. Lorsque le navire dérive pendant la pêche de nuit, maintenir la veille à la passerelle, sur le pont et dans le local des machines. N'utiliser que les feux de navigation et de sécurité obligatoires.
8. Le moteur doit pouvoir démarrer immédiatement.
9. Ne pas s'approcher de navires non identifiés.
10. Utiliser la VHF le moins possible afin de ne pas être entendu des pirates et d'être plus difficile à localiser.
11. Mettre en marche l'AIS lorsque des aéronefs de patrouille maritime survolent la zone, afin d'être plus facilement repéré et suivi.

II. IDENTIFICATION

1. Il est vivement recommandé aux armateurs-gérants d'enregistrer leurs navires de pêche auprès du MSCHOA pour toute la période d'activité au large des côtes somaliennes. Ils devraient notamment communiquer une liste complète des membres d'équipage à bord et les intentions de leurs navires, si possible.
2. Dispenser une formation avant de traverser la zone ou d'y mener des opérations de pêche.
3. Si un navire de pêche est équipé d'un appareil de VMS, l'armateur-gérant devrait assurer au MSCHOA l'accès aux données VMS.
4. Les navires de pêche devraient éviter de traverser les zones dans lesquelles ils ont été avertis que des navires-mères présumés avaient été repérés et ils devraient utiliser tous les moyens pour détecter dès que possible tout mouvement de navires de grandes ou de faibles dimensions qui pourrait être suspect.
5. Les navires de pêche devraient toujours s'identifier lorsqu'un aéronef ou un navire de l'opération ATALANTA, ou d'une autre opération internationale ou nationale participant à une opération de lutte contre la piraterie, en fait la demande.
6. Les navires de guerre, de commerce et de pêche devraient répondre sans délai à toute demande d'identification présentée par un navire de pêche qui est approché (de façon que celui-ci puisse réagir rapidement afin de pouvoir s'échapper, surtout s'il est en train de pêcher).

III. EN CAS D'ATTAQUE

1. En cas d'attaque ou d'observation d'une embarcation suspecte, avertir les autorités (l'UKMTO et le MSCHOA) ainsi que le reste de la flotte.
2. Communiquer les coordonnées du second capitaine (qui se trouve à terre), car les connaissances qu'il a du navire pourraient contribuer au succès d'une intervention militaire.

Recommandations à l'attention exclusive des senneurs à senne coulissante
3. Évacuer tout le personnel du pont et du nid de pie.
4. Si les pirates ont pris le contrôle du navire alors que la senne est déployée, les encourager à permettre la récupération des filets. Si la récupération de la senne est autorisée, suivre les instructions relatives à l'arrimage et expliquer le fonctionnement des appareils afin d'éviter tout malentendu.

ANNEXE G

CONSEILS SUPPLÉMENTAIRES À L'INTENTION DES BATEAUX DE PLAISANCE, Y COMPRIS LES YACHTS

Étant donné qu'il y a de plus en plus d'attaques de pirates dans la zone à haut risque, le conseil donné est de NE PAS pénétrer dans cette zone.

Toutefois, il est recommandé à un yacht/bateau de plaisance qui, malgré ce conseil, décide de traverser cette zone, de prendre contact à l'avance avec les autorités navales/militaires.

Consulter les sites Web du MSCHOA (www.MSCHOA.org) et de l'ISAF (Fédération internationale de voile), où se trouvent les renseignements les plus récents sur la façon de procéder. On trouve également des informations sur le site Web du Centre de l'OTAN pour la marine marchande (www.shipping.nato.int).

Microsite de l'ISAF sur les croisières - www.sailing.org/cruising.

ANNEXE H

ORGANISATIONS SOUTENANT LES MEILLEURES PRATIQUES DE GESTION

i. Signataires des Meilleures pratiques de gestion (version 4)



BIMCO

BIMCO est une association internationale de transports maritimes indépendante, dont les membres sont des propriétaires et armateurs-gérants de navires, des courtiers et agents maritimes et de nombreuses autres parties prenantes directement intéressées par les activités du secteur des transports maritimes. L'association agit au nom de ses membres répartis dans le monde entier en vue de promouvoir des normes plus élevées et une plus grande harmonisation eu égard aux questions réglementaires. Elle sert de catalyseur pour l'élaboration et la promotion d'une politique internationale de transports maritimes juste et équitable. BIMCO est agréée en tant qu'organisation non gouvernementale (ONG), bénéficie du statut d'observateur auprès de plusieurs organes des Nations Unies et entretient un dialogue soutenu avec les administrations maritimes, les organismes de réglementation et d'autres parties prenantes en Europe, aux États-Unis et en Asie. BIMCO est l'une des sources de renseignements pratiques sur les transports maritimes les plus complètes et fournit à ses membres une large gamme de services consultatifs. www.bimco.org



Association internationale des lignes de croisière

L'Association internationale des lignes de croisière (CLIA) est l'association de lignes de croisière la plus importante du monde et comprend 25 des principales lignes de croisière. La CLIA participe au processus d'élaboration de règles et de politiques internationales et soutient toutes les mesures qui promeuvent la sécurité, la sûreté et la performance de l'environnement du navire de croisière. La CLIA surveille activement les politiques en matière de transports maritimes internationaux et formule des recommandations à l'intention de ses membres. La CLIA est une organisation non gouvernementale bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale. www.cruising.org



Chambre internationale de la marine marchande

La Chambre internationale de la marine marchande (ICS) est l'association commerciale internationale pour les exploitants de navires de commerce. L'ICS représente l'opinion collective des acteurs du secteur sur le plan international, lesquels proviennent de différentes nations, secteurs et filières. Les membres de l'ICS sont des associations nationales de propriétaires de navires, qui représentent plus de 75 % de la flotte mondiale des navires de

commerce. L'un des centres d'intérêt principaux sur lesquels portent les activités de l'ICS est l'Organisation maritime internationale (OMI), qui est l'institution des Nations Unies responsable de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection du milieu marin. L'ICS prend une part très active à diverses activités touchant une grande variété de domaines, notamment les questions techniques, juridiques et opérationnelles liées aux navires de commerce. La particularité de l'ICS est qu'elle représente les intérêts sur le plan mondial de diverses filières du secteur : les exploitants de vraquiers, de navires-citernes et de navires à passagers, ainsi que les filières liées aux services réguliers de navires porte-conteneurs, y compris les propriétaires de navires et les tiers exploitants de navires. www.marisec.org



IGP&I (International Group of P&I Clubs)

International Group of P&I Clubs

Les treize principaux clubs d'assureurs maritimes membres de l'International Group of P&I Clubs ("le Groupe") fournissent à eux tous près de 90 % de la couverture de responsabilité civile (protection et indemnisation) de la flotte mondiale des navires océaniques. Chaque club est une société d'assurance mutuelle indépendante à but non lucratif qui offre aux propriétaires et affréteurs de navires qui en sont membres une couverture de responsabilité civile pour l'utilisation et l'exploitation des navires. Les membres de chaque club en assurent le contrôle par l'intermédiaire d'un conseil des directeurs ou d'un comité dont ils élisent les membres. Les Clubs couvrent une vaste gamme de responsabilités, y compris les lésions corporelles subies par les membres d'équipage, les passagers ou autres personnes se trouvant à bord, les pertes et avaries de cargaison, la pollution par les hydrocarbures, l'enlèvement des épaves et les dommages à quai. Les Clubs offrent également une vaste gamme de services à leurs membres en ce qui concerne les demandes d'indemnisation, les questions juridiques et la prévention des pertes, et ils jouent souvent un rôle de premier plan dans la gestion des sinistres. www.igpandi.org



BMI

Bureau maritime international
de la CCI

Le Centre d'information sur la piraterie du Bureau maritime international a pour objectif de servir de premier point de contact pour les capitaines qui doivent signaler une attaque, une tentative d'attaque ou les mouvements suspects d'un navire, initiant ainsi le processus d'intervention. Le Centre appelle l'attention du secteur des transports maritimes, notamment les capitaines et propriétaires de navires, les compagnies d'assurance, les exploitants, etc., sur les zones à haut risque eu égard aux attaques de pirates et sur les ports et points de mouillage spécifiques présentant des risques de vols à main armée à bord de navires. Il collabore avec divers gouvernements et services de police et participe à l'échange de renseignements, en vue de tenter de réduire et en fin de compte d'éradiquer la piraterie. www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre



IMEC L'IMEC est la seule organisation patronale internationale qui se spécialise dans les relations du travail dans les transports maritimes. Elle a des bureaux à Londres et à Manille. Plus de 140 des plus grands propriétaires de navires et armateurs-gérants du monde en sont membres, ce qui correspond à quelque 7 500 navires et 185 000 marins. Nombre de ces navires/gens de mer sont visés par les accords de l'IBF (International Bargaining Forum) qu'en sa qualité de membre fondateur du Groupe de négociation conjoint, l'IMEC négocie pour le compte de ses membres. L'IMEC investit également beaucoup dans la formation. Parmi ses projets, les programmes à l'intention des élèves officiers sont organisés en interne pour plus de 800 futurs officiers et proposés gratuitement aux membres de l'IMEC. www.imec.org.uk



INTERCARGO

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF DRY CARGO SHIPOWNERS

INTERCARGO est l'acronyme de l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides. Depuis 1980, cette association représente les intérêts des propriétaires, exploitants et armateurs-gérants du secteur des transports de marchandises solides et collabore étroitement avec d'autres associations internationales pour promouvoir une industrie sûre, de haute qualité, efficace et rentable. www.intercargo.org



InterManager est l'association professionnelle internationale du secteur de la gestion des navires. Les membres d'InterManager sont des gérants de navire employés en interne ou pour des tiers, des gestionnaires d'équipage ou des organisations ou entreprises connexes venant de l'ensemble du secteur des transports maritimes. À eux tous, les membres d'InterManager participent à la gestion de plus de 4 370 navires et sont responsables de quelque 250 000 marins. InterManager est la seule organisation qui s'occupe exclusivement de représenter le secteur de la gestion des navires. C'est une organisation reconnue et respectée, qui représente ses membres au niveau international, en menant campagne en leur nom pour s'assurer que leurs opinions et leurs besoins sont pris en considération dans le secteur des transports maritimes dans le monde. InterManager est résolue à améliorer la transparence et la gouvernance dans le monde des transports maritimes et à veiller à ce que des standards de haut niveau soient maintenus dans l'ensemble du secteur de la gestion des navires. www.intermanager.org



INTERTANKO

INTERTANKO est l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants. Depuis 1970, INTERTANKO est le porte-parole des armateurs indépendants de pétroliers et s'assure que les hydrocarbures, qui font tourner le monde, sont transportés en toute sécurité et de manière responsable et concurrentielle. L'adhésion est ouverte aux armateurs indépendants de pétroliers et aux exploitants de pétroliers ou chimiquiers, c'est-à-dire les compagnies qui ne sont pas des compagnies pétrolières et les propriétaires de navires-citernes privés, qui remplissent les critères d'adhésion de l'Association. Les propriétaires indépendants exploitent quelque 75 % de la flotte mondiale des navires-citernes et la vaste majorité sont membres d'INTERTANKO. En janvier 2011, l'Organisation comptait 250 membres, dont la flotte combinée comprenait quelque 3 050 navires-citernes représentant au total 285 millions de tonnes de port en lourd. INTERTANKO compte quelque 320 membres associés ayant des intérêts dans le transport des hydrocarbures et des produits chimiques. www.intertanko.com



Fédération internationale des armateurs

La Fédération internationale des armateurs (ISF) est la principale organisation internationale d'employeurs du secteur des transports maritimes, représentant tous les secteurs et toutes les filières. Les membres de l'ISF sont des associations nationales de propriétaires de navires dont les compagnies de transport maritime membres exploitent entre elles 75 % du tonnage de la flotte mondiale des navires de commerce et emploient une proportion tout aussi importante des 1,25 million de gens de mer dans le monde. Établie en 1909, l'ISF s'intéresse à toutes les affaires du travail, aux questions de personnel et de formation, ainsi qu'aux questions relatives à la santé et au bien-être des gens de mer qui peuvent avoir des incidences sur les transports maritimes internationaux. www.marisec.org



ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport)

ITF (Fédération internationale des ouvriers du transport). La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) est une fédération internationale des syndicats de travailleurs employés dans le secteur des transports. Tout syndicat indépendant ayant des membres appartenant au secteur des transports peut devenir membre de l'ITF. L'ITF apporte une assistance aux gens de mer depuis 1896 et elle représente aujourd'hui les intérêts des gens de mer du monde entier, dont plus de 600 000 sont membres de syndicats affiliés à l'ITF. L'ITF œuvre pour améliorer les conditions de travail des gens de mer de toutes les nationalités et garantir une réglementation adéquate du secteur des transports maritimes en vue de protéger les intérêts et les droits des travailleurs. L'ITF aide les membres d'équipage indépendamment de leur nationalité ou du pavillon du navire à bord duquel ils sont employés. www.itfseafarers.org www.itfglobal.org



International Parcel Tankers Association

L'International Parcel Tankers Association a été établie en 1987 en vue de représenter les intérêts de la flotte spécialisée des navires-citernes pour produits chimiques/à vocation multiple. Elle est depuis devenue un organe représentatif bien établi pour les propriétaires de navires exploitant des navires-citernes pour produits chimiques/parcellaires classés OMI, et elle est reconnue comme point de contact par l'intermédiaire duquel les autorités réglementaires et les organisations commerciales peuvent communiquer avec ces propriétaires. L'IPTA a obtenu en 1997 le statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI) en tant qu'organisation non gouvernementale et elle appuie pleinement l'OMI en tant que seul organe qui adopte une législation maritime internationale et qui veille à son application. www.ipta.org.uk



JHC (Joint Hull Committee)

Le Joint Hull Committee (JHC) a été fondé en 1910 et comprend des représentants du secteur des assurances provenant des assurances affiliées à la Lloyd's et du marché des entreprises de l'IUA. Il examine toutes les questions liées à l'assurance sur corps et représente les intérêts des compagnies spécialisées dans ce type d'assurance sur le marché de Londres. Il entretient des relations soutenues avec le secteur maritime dans son ensemble. Le Comité diffuse de temps en temps sur le marché des circulaires qui sont pertinentes pour la communauté des assureurs sur corps, portant notamment sur de nouveaux libellés types, des renseignements sur les derniers événements dans le secteur des transports maritimes et des annonces de réunions d'information.

Joint War Committee JWC (Joint War Committee)

Le Joint War Committee (JWC) comprend des représentants du secteur des assurances provenant des assurances affiliées à la Lloyd's et du marché des entreprises de l'IUA. Il examine toutes les questions liées à l'assurance sur corps incluant les risques de guerre, et représente les intérêts des compagnies spécialisées dans ce type d'assurance sur le marché de Londres. Le JWC suit les avis de conseillers indépendants spécialisés en sûreté et diffuse des mises à jour de sa circulaire contenant une liste des zones considérées comme des zones à haut risque pour les compagnies qui fournissent une assurance couvrant les divers risques assurés sur le marché lié à la guerre, à savoir les risques de confiscation, d'abandon d'armes, de piraterie, de grèves, de terrorisme et de guerre.



Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

L'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) est une association volontaire de compagnies pétrolières qui ont des intérêts dans le chargement et l'entreposage de pétrole brut et de produits pétroliers. Sa mission est d'être la principale autorité dans le domaine de l'exploitation sûre et respectueuse de l'environnement des pétroliers, des terminaux pétroliers et des navires de servitude au large en encourageant l'amélioration continue des normes de conception et d'exploitation. www.ocimf.org



SIGTTO

La Société d'exploitants internationaux de transport de gaz et de terminaux gaziers a été établie en 1979 en vue de promouvoir l'exploitation sûre et responsable des navires-citernes pour gaz liquéfié et des gares maritimes prenant en charge le gaz liquéfié, d'élaborer des conseils et des recommandations pour que ses membres adoptent les meilleures pratiques du secteur et de promouvoir les critères relatifs aux meilleures pratiques auprès de tous ceux qui sont responsables du maintien de la sûreté des transporteurs de gaz et des terminaux de gaz, ou qui s'y intéressent. Elle est immatriculée aux Bermudes en tant que société à but non lucratif et appartient à ses membres, lesquels sont pour la plupart des propriétaires d'actifs dans le domaine du commerce assuré par les transporteurs de LPG/LNG et les terminaux associés. La société est dotée du statut d'observateur auprès de l'OMI. www.sigtto.org



The Mission to Seafarers

The Mission to Seafarers (Mission auprès des gens de mer) offre une assistance d'urgence, un soutien pratique et un accueil chaleureux aux équipages dans 230 ports du monde. Que nous nous occupions des victimes de la piraterie ou secourions les personnes bloquées dans des ports étrangers, nous sommes prêts à aider les 1,2 million de marins du monde, quels que soient leur rang, nationalité ou croyances. www.missiontoseafarers.org



The World Shipping Council (WSC)

The World Shipping Council (WSC) est l'association professionnelle qui représente le secteur de la navigation de ligne internationale. Sur les lignes des membres du WSC sont exploités des porte-conteneurs, des navires rouliers et des transporteurs d'automobiles, qui représentent 90 % environ de la capacité mondiale des navires de ligne. À eux tous, ces

services transportent quelque 60 % en valeur du commerce maritime mondial, c'est-à-dire des marchandises dont la valeur est supérieure à US\$4 milliards par an. Le but du World Shipping Council est que le secteur des navires de ligne se fasse entendre de façon coordonnée dans le cadre de ses travaux avec les responsables de l'élaboration des politiques et d'autres groupes du secteur afin de mettre au point des solutions pratiques à certains des problèmes de transport les plus difficiles dans le monde. Le WSC est une organisation non gouvernementale bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). www.worldshipping.org

ii. Forces navales/militaires/forces de l'ordre appuyant les Meilleures pratiques de gestion (version 4) :



Forces maritimes combinées (CMF)

Les Forces maritimes combinées sont une coalition de vingt-cinq nations qui se consacrent à garantir la sûreté au niveau régional. Ces forces agissent conformément au droit international et aux résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU et leurs activités sont assurées dans le cadre de trois missions distinctes. La Force opérationnelle combinée 150 (CTF 150) mène des opérations de sûreté maritime dans la mer Rouge, le golfe d'Aden, l'océan Indien, la mer d'Arabie et le golfe d'Oman. La CTF 151 mène des opérations dans le golfe d'Aden et le bassin somalien et l'océan Indien en vue de décourager, de perturber et d'éradiquer les actes de piraterie, afin d'assurer le passage en toute sécurité des navires, de quelle que nationalité qu'ils soient. La CTF 152 mène des opérations de sûreté maritime dans le golfe Arabe avec le concours de partenaires membres du Conseil de coopération du Golfe (CCG), en vue de prévenir les activités de déstabilisation. www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html



EU NAVFOR (Forces navales de l'Union européenne)

L'EUNAVFOR est la principale autorité de coordination qui dirige le Centre de sûreté maritime (Corne de l'Afrique). L'opération Atalante comprend le déploiement d'une importante force d'intervention navale européenne dans la région en vue d'améliorer la sûreté maritime au large des côtes somaliennes. En outre, elle a également pour mission d'assurer la liaison avec diverses entités, aussi bien au niveau régional que du secteur, afin d'aider à établir les meilleures pratiques et de diffuser des renseignements par le biais de son centre de sûreté maritime de la Corne de l'Afrique (MSCHOA), dont les services sont assurés 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et par l'intermédiaire du site Web www.mschoa.org



INTERPOL

INTERPOL est la plus grande organisation de police internationale du monde et compte 188 pays membres. Créée en 1923, elle facilite la coopération transfrontière entre les polices et soutient et aide toutes les organisations, autorités et services dont la mission est de prévenir ou de combattre la criminalité internationale.

La Cellule spécialisée dans la piraterie maritime d'INTERPOL a été créée en janvier 2010 pour coordonner la réponse internationale apportée par cette organisation à la menace que représente la piraterie maritime sous ses divers aspects en :

- améliorant la collecte, la conservation, l'analyse et la diffusion mondiale d'éléments de preuves et d'informations relatifs à la piraterie pour aider ses pays membres à mener des enquêtes judiciaires et à engager des poursuites; et
- développer les capacités d'enquête et de poursuites de la police et des instances judiciaires en Afrique de l'Est en partenariat avec les principaux acteurs et donateurs internationaux. www.interpol.int



MARLO (Bureau de liaison maritime de la Marine des États-Unis)

La mission du **Bureau de liaison maritime (MARLO)** est de faciliter l'échange de renseignements entre les forces navales des États-Unis, les forces maritimes combinées et la communauté maritime commerciale dans la zone de responsabilité du commandement central des États-Unis. Le Bureau sert de vecteur d'information dans le domaine de la sûreté et de la sécurité des transports maritimes et s'est engagé à aider tous les membres de la communauté maritime commerciale. Dans le cadre des efforts de lutte contre la piraterie, le Bureau sert de point de contact d'urgence secondaire pour les gens de mer en détresse (après l'UKMTO) et diffuse également des éléments d'orientation relatifs au passage en transit à l'intention du secteur maritime. Le Bureau diffuse des recommandations aux chargeurs par le biais de réunions d'information, de son site Web, de messages électroniques et d'une permanence téléphonique au sujet des exercices navals, des abordages, des aides à la navigation, des questions relatives à l'environnement, de l'assistance à l'évacuation sanitaire, des moyens d'améliorer la sûreté et des centres de recherche et de sauvetage régionaux.



Centre de sûreté maritime de la Corne de l'Afrique (MSCHOA)

Le Centre de sûreté maritime de la Corne de l'Afrique (MSCHOA) offre ses services aux gens de mer qui se trouvent dans le golfe d'Aden, le bassin de Somalie ou au large de la Corne de l'Afrique. Il s'agit d'un centre de coordination ayant pour vocation de sauvegarder la liberté légitime de navigation compte tenu des risques croissants d'attaques de pirates à l'encontre des navires de commerce dans la région, à l'appui des résolutions 1814, 1816 et 1838 du Conseil de sécurité de l'ONU. Grâce à une collaboration étroite avec les compagnies de navigation, les capitaines et d'autres parties intéressées, le MSCHOA est en mesure de déterminer les navires qui sont susceptibles d'être vulnérables dans ces eaux et leurs abords. Le Centre, qui est géré par du personnel de la marine militaire et marchande de plusieurs pays, se met ensuite en contact avec diverses forces militaires qui opèrent dans la région afin de fournir un appui et une protection aux gens de mer. Il est de toute évidence nécessaire de protéger les navires et leurs équipages contre les attaques illégitimes et dangereuses, et de préserver ainsi une route maritime mondiale clé. www.mschoa.org



Centre de l'OTAN pour la marine marchande

Le Centre de l'OTAN pour la marine marchande assure la liaison commerciale avec les Forces maritimes de l'OTAN. Le Centre est le principal point de contact de l'OTAN avec la communauté maritime. L'OTAN s'en sert pour communiquer et coordonner ses initiatives et activités avec ceux d'autres intervenants militaires (particulièrement l'UKMTO, le MSCHOA et le Bureau de liaison maritime), ainsi que directement avec ceux de la communauté maritime. Ainsi peut-il appuyer l'ensemble des efforts déployés pour faire diminuer le nombre d'actes de piraterie perpétrés. www.shipping.nato.int



Opération "bouclier océanique"

Grâce à l'**opération "bouclier océanique"**, l'OTAN contribue aux efforts internationaux de lutte contre la piraterie au large de la Corne de l'Afrique. Cette opération permet à l'OTAN de jouer un rôle distinct fondé sur la grande force de l'alliance, en adoptant une approche plus complète en matière de lutte contre la piraterie. Les efforts de lutte contre la piraterie de l'OTAN prennent la forme d'opérations de lutte contre la piraterie en mer, d'appui à la communauté maritime pour qu'elle prenne des mesures de réduction des actes de piraterie, et de mesures de renforcement des capacités des États de la région en matière de lutte contre la piraterie. L'opération a été mise au point pour compléter les efforts déployés par les organisations et les forces internationales qui opèrent actuellement dans la région.

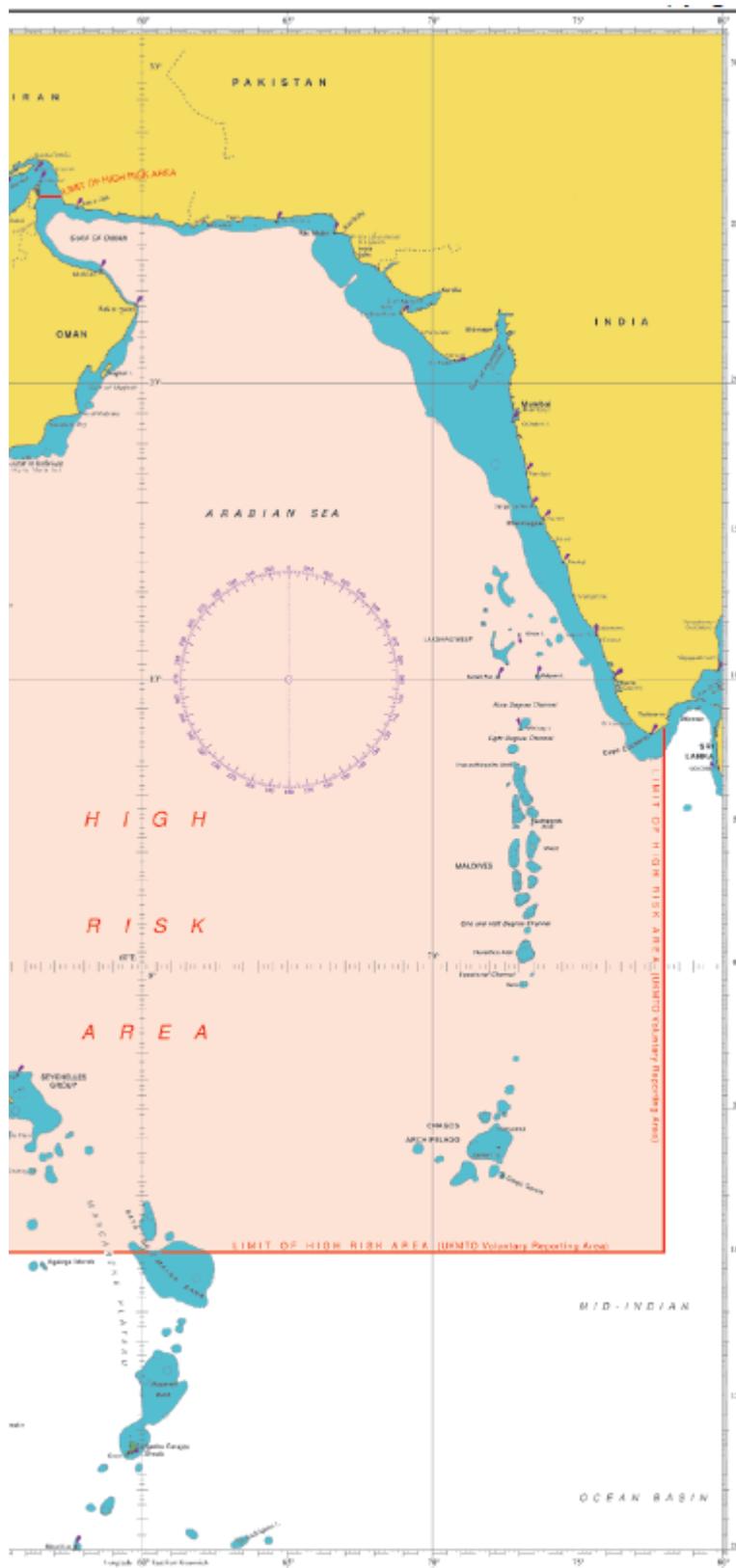


UKMTO

Le Bureau des opérations commerciales maritimes du Royaume-Uni (UKMTO) à Doubaï sert de point de contact principal pour les navires de commerce et de lien avec les forces militaires de la région. L'UKMTO gère également le système de comptes rendus facultatifs, dans le cadre duquel les navires de commerce sont encouragés à envoyer des comptes rendus réguliers indiquant leur position/cap/vitesse et l'heure à laquelle ils prévoient d'arriver au port suivant, lorsqu'ils transitent dans la région délimitée par Suez, le 78ème méridien de longitude E et le 10ème parallèle de latitude S. L'UKMTO suit ensuite les navires et transmet des renseignements sur leur position aux forces maritimes combinées et au siège de l'Union européenne. Les nouvelles informations pertinentes qui affectent le trafic commercial peuvent ensuite être communiquées directement aux navires, plutôt que par l'intermédiaire des bureaux de leur compagnie, ce qui permet d'intervenir plus rapidement en cas d'incident et de gagner du temps. Pour de plus amples renseignements ou pour participer au système de comptes rendus facultatifs, veuillez prendre contact avec l'UKMTO ou le MSCHOA. courriel : ukmto@eim.ae

Ne pas utiliser pour la navigation





Reproduit avec la permission du contrôleur de Her Majesty's Stationery Office et du UK Hydrographic Office (www.ukho.gov.uk)

