

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Téléphone: 020-7735 7611
Télécopieur: 020-7587 3210



OMI

F

Réf. T2-MSS/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1334
23 juin 2009

PIRATERIE ET VOL À MAIN ARMÉE À L'ENCONTRE DES NAVIRES

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

1 À sa quatre-vingt-sixième session (27 mai - 5 juin 2009), le Comité de la sécurité maritime a approuvé le texte révisé de la circulaire MSC/Circ.623/Rev.3 (Principes directeurs destinés aux propriétaires, aux exploitants, aux capitaines et aux équipages de navires concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires) qui figure en annexe.

2 La révision a été effectuée d'après les résultats de l'examen approfondi des recommandations formulées par l'Organisation en vue de prévenir et de réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires, et tient compte des travaux du Groupe de travail par correspondance sur la révision et la mise à jour des circulaires MSC/Circ.622/Rev.1 et MSC/Circ.623/Rev.3, ainsi que de la résolution A.922(22), constitué par MSC 84.

3 Il est recommandé aux Gouvernements Membres et aux organisations bénéficiant du statut consultatif auprès de l'OMI de porter la présente circulaire à l'attention des propriétaires et des exploitants de navires, des compagnies de navigation, des capitaines et des équipages de navires, et de toute autre partie intéressée.

4 La présente circulaire remplace et annule la circulaire MSC/Circ.623/Rev.3.

ANNEXE

**PRINCIPES DIRECTEURS DESTINÉS AUX PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES,
AUX COMPAGNIES¹, AUX EXPLOITANTS, AUX CAPITAINES ET
AUX ÉQUIPAGES DE NAVIRES CONCERNANT LA PRÉVENTION
ET LA RÉPRESSION DES ACTES DE PIRATERIE* ET DES VOLS
À MAIN ARMÉE** À L'ENCONTRE DES NAVIRES**

Introduction

1 La présente circulaire vise à porter à l'attention des propriétaires de navires, des compagnies, des exploitants de navires, des capitaines et des équipages les précautions à prendre pour réduire les risques de piraterie en haute mer et les risques de vol à main armée à l'encontre des navires se trouvant au mouillage, au large des ports, ou traversant les eaux territoriales d'un État côtier. Elle indique les dispositions à prendre pour réduire le risque de telles attaques et les mesures de lutte possibles et rappelle qu'il est essentiel de signaler ces attaques, qu'elles aient réussi ou non, aux autorités de l'État côtier intéressé, ainsi qu'à l'Administration maritime dont relève le navire. Ces notifications doivent être effectuées dans les meilleurs délais afin que les mesures requises puissent être prises.

2 Il est important de garder à l'esprit que les propriétaires de navires, les compagnies, les exploitants, les capitaines et les équipages peuvent et devraient prendre des mesures pour se protéger et protéger leurs navires des pirates et des voleurs à main armée. Certes, les forces de sûreté sont souvent à même de donner des conseils sur ces mesures et les États du pavillon sont tenus de prendre les mesures requises pour garantir que les propriétaires de navires et les capitaines acceptent leurs

¹ Le terme "compagnie" est défini aux règles IX/1 et XI-2/1 de la Convention SOLAS.

* L'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 donne de la piraterie la définition suivante :

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

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
 - i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter."

** La réunion sous-régionale sur les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires dans la région de l'océan Indien occidental, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, qui s'est tenue du 14 au 18 avril 2008 à Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie), est convenue de modifier cette définition. Conformément à l'Accord ReCAAP, le motif "à des fins privées" a été ajouté à la définition. La formulation "dans une zone relevant de la juridiction d'un État" a été remplacée par la formulation suivante : "dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques et la mer territoriale". La nouvelle formulation reflète les points de vues de la France, appuyés par d'autres États participant à la réunion, selon lesquels la définition des vols à main armée à l'encontre des navires ne doit pas s'appliquer aux actes commis au-delà de la mer territoriale. La nouvelle définition est libellée comme suit : "vols à main armée à l'encontre des navires" désigne tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État.

responsabilités, mais en dernier ressort, c'est aux propriétaires de navires, aux compagnies, aux exploitants et aux capitaines qu'il incombe, en bons marins, de prendre des précautions lorsque leurs navires traversent des zones où il existe une menace de piraterie et de vol à main armée. La planification devrait prendre en compte le bien-être de l'équipage pendant et après une période de captivité par des pirates ou des voleurs armés. Avant que leurs navires soient exploités dans des eaux dans lesquelles il est établi que des attaques se sont produites, il est indispensable que les propriétaires de navires, les compagnies, les exploitants et les capitaines intéressés rassemblent des renseignements précis sur la situation dans la zone. Les renseignements sur les attaques et les tentatives d'attaque recueillis, analysés et diffusés par l'OMI, le Centre d'information sur la piraterie du BMI, le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP², le Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique, les gouvernements et autres sont essentiels à cette fin et devraient servir de base aux mesures de précaution.

3 Les présentes recommandations ont été établies à partir d'un certain nombre de sources. En cas d'avis contradictoire, les raisons du choix d'une recommandation sont données.

Objectifs des pirates et des voleurs

4 Outre le détournement des navires, la prise en otage de l'équipage et le vol de la cargaison, les malfaiteurs ont notamment pour autres cibles les sommes en espèces placées dans le coffre du navire, les effets des membres de l'équipage et tout matériel portable se trouvant à bord. Des signes que les conteneurs ont été forcés peuvent indiquer que les malfaiteurs étaient peut-être montés à bord alors que le navire était à quai au port et qu'ils se sont ensuite échappés par le bordé avec tout ce qu'ils pouvaient emporter. L'application du Code ISPS est une mesure de précaution importante et il est donc fortement recommandé de vérifier soigneusement les compartiments du navire et de bien les fermer avant de quitter le port.

Réduire la tentation pour les pirates et les voleurs à main armée

Sommes en espèces dans le coffre du navire

5 Les attaquants sont attirés par les grosses sommes en espèces qu'ils pensent trouver dans le coffre du capitaine. Dans certains cas cet espoir a été justifié et des sommes ont été volées. L'argent liquide qu'il faut parfois emporter à bord pour les besoins de l'exploitation et des équipages, ou à cause des restrictions de change imposées par certains États, agit comme un aimant sur les malfaiteurs; ils menacent et prennent en otage le capitaine ou les membres de l'équipage jusqu'à ce qu'on leur en révèle l'emplacement. Les propriétaires de navires devraient s'arranger pour qu'il n'y ait pas à conserver à bord d'importantes sommes en espèces. Si c'est indispensable en raison des restrictions de change imposées par certains États, il faudrait saisir l'Administration maritime dont relève le navire afin que celle-ci examine s'il faudrait entreprendre des démarches pour inciter ces États à une attitude plus souple, dans le cadre de la lutte internationale contre la piraterie et les vols à main armée.

² L'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (ReCAAP) a été conclu entre des gouvernements qui s'efforcent de réduire la fréquence des actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires en Asie. Le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP a le statut d'organisation intergouvernementale. On trouvera des précisions supplémentaires à l'adresse suivante : www.recaap.org.

Discrétion dont doivent faire preuve le capitaine et l'équipage

6 Le capitaine ne devrait jamais oublier que les attaquants risquent d'écouter les communications navire-côtière et d'utiliser les informations interceptées pour choisir leur cible. Les capitaines devraient toutefois également savoir que mettre l'AIS hors circuit dans les zones à haut risque complique le repérage par les navires de guerre en soutien des navires qui peuvent avoir besoin d'aide. Il conviendrait également d'être prudent lorsque l'on transmet par radio des renseignements sur la cargaison ou sur les objets de valeur à bord, dans les zones où se produisent des attaques.

7 C'est au capitaine d'exercer son jugement professionnel pour décider s'il faudrait mettre l'AIS hors circuit, afin que le navire ne soit pas repéré lorsqu'il pénètre dans des zones dans lesquelles la piraterie constitue une menace imminente; toutefois, le capitaine devrait mettre en balance le risque d'attaque et la nécessité de maintenir la sécurité de la navigation, en particulier, de satisfaire aux prescriptions de la règle 7 du Règlement COLREG qui a trait au risque d'abordage et il devrait agir conformément aux directives figurant dans les résolutions A.917(22) et A.956(23). Le capitaine devrait également être conscient que d'autres navires exploités dans les zones à haut risque peuvent avoir décidé de mettre leur AIS hors circuit. En cas d'attaque, le capitaine devrait veiller à ce que, dans la mesure du possible, l'AIS soit remis en marche et fonctionne pour permettre aux forces de sûreté de repérer le navire.

8 Il faudrait recommander aux membres d'équipage qui descendent à terre dans les ports des zones affectées de ne pas parler du voyage ni des détails de la cargaison à des personnes qui n'ont rien à voir avec l'exploitation du navire.

Équipages réduits

9 La tendance à la baisse du nombre de membres d'équipage à bord joue elle aussi en faveur des agresseurs. Un équipage restreint veillant à ce que le navire navigue en toute sécurité dans des eaux encombrées ou resserrées aura en outre la lourde tâche de maintenir un haut niveau de surveillance de la sûreté du navire pendant de longues périodes. Les propriétaires de navires voudront peut-être envisager de renforcer les services de garde chargés de la sûreté lorsque le navire est en mer, ou au mouillage au large d'un port, dans des eaux où se produisent des attaques. Ils pourraient peut-être envisager de fournir des équipements de surveillance et de détection adaptés, qui aideraient leurs équipages et protégeraient leurs navires.

Pratiques recommandées

10 Les pratiques recommandées décrites ci-dessous sont fondées sur les incidents signalés, les avis publiés par des organismes commerciaux et les mesures mises au point pour renforcer la sûreté des navires. Il incombe exclusivement aux propriétaires ou aux capitaines des navires exploités dans les zones où se produisent des attaques de décider dans quelle mesure ces recommandations sont à suivre. Les milieux maritimes auraient aussi intérêt à consulter les autres recommandations publiées, y compris celles données par le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP³, le Centre d'information sur la piraterie du BMI, BIMCO, l'ICS et d'autres organismes du secteur.

³ Le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP regroupe et analyse les renseignements concernant la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires et publie régulièrement des rapports, dans lesquels l'évolution et les tendances sont identifiées, les bonnes façons d'agir mises en évidence et des mesures préventives recommandées.

11 Compte tenu du fait que les capitaines sont souvent tenus de suivre de multiples procédures en matière de notification dans ces circonstances difficiles, il est nécessaire de simplifier ces procédures autant que possible du point de vue opérationnel. Il est donc recommandé qu'en cas d'incident, les capitaines notifient toutes les attaques par des pirates ou vols à main armée qui se sont effectivement produits, ou toutes les tentatives ou menaces d'attaques, aux entités suivantes :

- i) le RCC le plus proche ou le point de contact régional sur la piraterie, lorsqu'il en existe (par exemple, le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP dans la région de l'Asie⁴),
- ii) l'État du pavillon, et
- iii) le Centre d'information sur la piraterie du BMI⁵.

12 Les mesures recommandées sont définies en fonction des diverses phases du voyage dans une zone menacée par la piraterie ou le vol à main armée. Ces phases correspondent aux principaux stades de toutes les situations, à savoir : phase précédant l'acte de piraterie/le vol à main armée, tentative de piraterie/vol à main armée, acte de piraterie/vol à main armée effectivement commis. Selon l'évolution de la situation, ces phases peuvent ou non se concrétiser. Ces phrases sont énumérées à l'appendice 3.

Phase précédant l'acte de piraterie/le vol à main armée

13 Des procédures écrites sur la façon de prévenir ou de réprimer les attaques par des pirates ou des voleurs à main armée devraient figurer soit dans le système de gestion de la sécurité du navire, soit dans le plan de sûreté du navire.

14 Suite à l'entrée en vigueur du Code ISPS et du Code ISM, les évaluations de la sûreté et les évaluations des risques font partie intégrante des précautions en matière de sécurité et de sûreté. Il faudrait inclure des mesures pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires soit dans les procédures d'intervention d'urgence du système de gestion de la sécurité, soit lorsque la situation demande une plus grande vigilance, dans les procédures figurant dans le plan de sûreté du navire.

15 Tous les navires exploités dans des eaux ou ports dans lesquels des attaques se produisent devraient effectuer une évaluation de la sûreté en vue d'élaborer des mesures visant à prévenir les attaques de pirates ou les vols à main armée à l'encontre des navires et de définir comment réagir au cas où une attaque se produit. Il faudrait inclure ces mesures soit dans les procédures d'intervention d'urgence du système de gestion de la sécurité, soit dans les procédures du plan de sûreté du navire. L'évaluation de la sûreté devrait tenir compte des paramètres de base de l'exploitation, y compris :

- .1 les risques qui peuvent exister, y compris tout renseignement fourni sur les caractéristiques des actes de piraterie ou des vols à main armée commis dans la zone donnée;
- .2 les dimensions réelles du navire, le franc-bord, la vitesse maximale et le type de cargaison;

⁴ Voir les appendices 1 et 2 à la présente circulaire pour ce qui est de l'échange de renseignements et des processus de notification des incidents en règle générale et dans la région de l'Asie.

⁵ Du personnel se trouve en permanence dans le Centre d'information sur la piraterie du BMI, qui est organisé pour recevoir et diffuser des notifications d'attaque ou de tentative d'attaque se produisant dans le monde entier.

- .3 le nombre de membres de l'équipage disponibles, leurs compétences et leur formation;
- .4 la possibilité de désigner des zones sûres à bord du navire; et
- .5 le matériel à bord, y compris tout matériel de surveillance et de détection dont le navire est équipé.

16 Le plan de sûreté du navire* ou les procédures d'intervention d'urgence devraient être mis au point sur la base de l'évaluation des risques et indiquer en détail les interventions prédéterminées correspondant à des niveaux de menace en hausse et en baisse.

Ces mesures devraient porter notamment sur les points suivants :

- .1 nécessité d'une surveillance renforcée et utilisation des dispositifs d'éclairage et de détection et des équipements de surveillance;
- .2 contrôle de l'accès, par le personnel du navire, les passagers, les visiteurs, etc., au navire et aux zones d'accès restreint à bord du navire.
- .3 prévention de l'intrusion par des personnes non autorisées, en utilisant des dispositifs et des mesures actifs et passifs comme, par exemple, des filets, des fils métalliques, des clôtures électriques, des dispositifs acoustiques à longue distance, ainsi qu'en ayant recours, lorsqu'il y a lieu, à des professionnels de la sûreté à bord des navires traversant les zones à haut risque, et en prenant aussi d'autres mesures pour qu'il soit plus difficile aux pirates de monter à bord des navires. Lorsque des dispositifs passifs sont installés à bord, la sécurité du personnel de bord devrait toujours être prise en compte et le personnel devrait en être averti;
- .4 surveillance de la sûreté des navires;
- .5 réaction de l'équipage, si une attaque potentielle est détectée ou si une attaque est lancée;
- .6 procédures d'alerte par radio; et
- .7 rapports à établir à la suite d'une attaque ou d'une **tentative d'attaque**.

Le plan de sûreté du navire ou les procédures d'intervention d'urgence devraient amener le capitaine et les membres de l'équipage à prendre pleinement conscience des risques encourus en cas d'attaque par des pirates ou des voleurs à main armée. Ce plan et ces procédures devraient en particulier tenir compte des dangers qui peuvent exister si l'équipage réagit agressivement à une attaque. La détection précoce d'une attaque éventuelle peut souvent constituer **le moyen de dissuasion le plus efficace**. Une fois l'attaque lancée, surtout lorsque les attaquants sont montés à bord, une riposte agressive est de nature à accroître sensiblement les risques pour le navire et ceux qui se trouvent à bord.

* On trouvera des éléments d'orientation sur ce plan dans le Code ISPS.

17 Conformément au plan de sûreté du navire, toutes les portes donnant accès à la passerelle, à la chambre des machines, au local de l'appareil à gouverner, aux cabines des officiers et aux locaux d'habitation des membres de l'équipage devraient être bien fermées et contrôlées lorsque le navire se trouve dans les zones touchées et devraient être inspectées régulièrement. L'utilisation d'équipement de surveillance pour surveiller les zones, ainsi que l'organisation de patrouilles régulières peuvent présenter un intérêt. Le but devrait être d'établir des zones de sûreté où il serait difficile aux attaquants de pénétrer. Sécuriser, par verrouillage ou autre moyen, l'accès aux espaces non gardés communiquant avec les zones pourrait également se révéler utile.

18 Le propriétaire du navire, la compagnie, l'exploitant et le capitaine devraient garder à l'esprit la nécessité pour les gens de mer de prendre des congés à terre et d'avoir accès aux services sociaux et aux soins médicaux basés à terre.

19 Il est important de bien préparer et exécuter les mesures à prendre en cas d'incident et les intervenants devraient connaître aussi bien que possible l'agencement des navires. Aussi, les agents de la force publique chargés d'intervenir dans les cas de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires, que ce soit en mer ou au port, devraient avoir reçu une formation concernant l'agencement général et les caractéristiques des types de navires les plus courants et les propriétaires des navires devraient, en concertation avec l'État du pavillon, coopérer avec les forces de l'ordre en autorisant l'accès aux navires pour la familiarisation nécessaire.

Itinéraire et mouillage retardé

20 Dans toute la mesure du possible, les navires devraient éviter les zones où l'on sait que des attaques ont eu lieu et notamment les goulets d'étranglement. Lorsqu'elle décide de l'itinéraire d'un navire, la compagnie devrait prendre en considération le type du navire, ses dimensions et sa vitesse maximale, ainsi que le franc-bord et la dangerosité de la cargaison. S'il est possible de naviguer en convoi, il faudrait aussi envisager de le faire pour éviter des attaques graves en mer. Si le navire s'approche d'un port où des attaques ont pris pour cible des navires au mouillage plutôt que des navires faisant route, et si l'on sait que le navire devra mouiller au large du port pendant un certain temps, il faudrait envisager de retarder le mouillage en ralentissant ou en empruntant un itinéraire plus long pour rester bien au large, ou en prenant d'autres mesures qui permettraient de réduire la période de risque. Il faudrait prendre contact avec les autorités portuaires pour s'assurer que les priorités de mouillage ne seront pas affectées. Les contrats d'affrètement devraient tenir compte du fait que les navires doivent parfois retarder leur arrivée dans un port où se produisent des attaques, soit lorsqu'il n'y a aucun poste à quai disponible ou lorsqu'on sait que le chargement ou le déchargement seront très retardés.

Exercices de mise en œuvre du plan de sûreté du navire

21 Avant d'entrer dans une zone où des attaques se sont produites, l'équipage devrait s'être entraîné aux procédures établies par le plan de sûreté du navire. Les signaux d'alarme et les procédures d'alerte devraient avoir été pratiqués à fond, la formation assurée et les exercices effectués. Si des instructions doivent être données par le système d'appels et d'avis du navire ou des appareils radio individuels, elles doivent être parfaitement comprises par des personnes qui ne maîtrisent pas forcément très bien la langue dans laquelle elles seront formulées.

22 Afin qu'une vigilance accrue soit exercée lorsque le navire pénètre dans une zone où des attaques se produisent, il faudrait communiquer des informations supplémentaires, portant particulièrement sur la sûreté, à l'ensemble du personnel du navire pour le renseigner sur les menaces d'actes de piraterie, en mettant de nouveau l'accent sur les procédures permettant de signaler des personnes, des activités ou des objets suspects. Des fouilles totales ou partielles du navire devraient être régulièrement effectuées tant que le navire se trouve dans une zone où le risque d'attaque est élevé.

23 On ne saurait trop insister sur le fait que tous les points d'accès au navire et à toutes les zones névralgiques et de sûreté doivent être bien fermés ou sous contrôle lorsque le navire est au port, au mouillage ou en route dans une zone à risque. Les équipages devraient apprendre à se servir de tout équipement de surveillance ou dispositif de détection complémentaire installé à bord. La planification et la formation doivent partir du principe qu'une attaque aura lieu et non qu'avec un peu de chance, il ne se passera rien. Si les malfaiteurs savent que l'équipage est vigilant, bien entraîné et prêt à appliquer un plan de sûreté, ils seront moins enclins à attaquer le navire.

Précautions au mouillage ou au port

24 Dans les zones où se produisent des attaques, le capitaine devrait faire preuve de vigilance lorsque le navire s'apprête à mouiller ou lorsqu'il est au mouillage. Il importe en outre de limiter le nombre de personnes autorisées à monter à bord lorsque le navire est au port ou au mouillage, d'enregistrer leur identité et de les contrôler. Le fait de photographier tous ceux qui montent à bord peut avoir un effet dissuasif ou aidera éventuellement à identifier les attaquants qui auraient eu accès au navire avant l'attaque. Les malfaiteurs étant susceptibles de se fonder sur le manifeste de cargaison pour choisir leur cible, il faudrait s'efforcer de limiter la circulation des documents donnant des renseignements sur la nature ou l'emplacement des cargaisons à bord. Des précautions analogues devraient être prises pour ce qui est de la diffusion de renseignements relatifs aux objets de valeur personnels des membres de l'équipage et à l'armement du navire, étant donné que les attaquants s'en prennent également à ces éléments.

25 Avant de quitter le port, il faudrait soigneusement fouiller le navire et bien fermer ou contrôler toutes les portes ou points d'accès. Cela est particulièrement important dans le cas de la passerelle, de la chambre des machines, du local de l'appareil à gouverner et d'autres zones vulnérables. Il faudrait ensuite régulièrement vérifier les portes et les points d'accès. Il faudra faire attention aux moyens de contrôle des portes ou des points d'accès qui pourraient s'avérer nécessaires en cas d'urgence à bord. La sécurité du navire ou de l'équipage ne devrait pas être compromise. La recherche d'intrus à bord devrait être effectuée de telle façon que la sécurité des membres de l'équipage qui exécutent cette tâche n'est pas compromise.

26 Les gardes chargés de la sûreté employés à bord de différents navires au port ou au mouillage, devraient communiquer entre eux et avec les autorités du port pendant leur veille. Il incombe aux sociétés de personnel de sûreté de se renseigner au préalable sur les gardes qu'elles emploient et les sociétés elles-mêmes devraient faire l'objet d'une enquête par les autorités compétentes.

Tenue du quart et vigilance

27 Il est essentiel de demeurer vigilant. Trop souvent, l'apparition des agresseurs à la passerelle ou dans la cabine du capitaine est la première indication de l'attaque. Mais si l'on est averti d'une

possibilité d'attaque, il sera possible de donner l'alarme, d'alerter d'autres navires, et les autorités côtières, d'illuminer l'engin suspect, d'effectuer des manœuvres d'évitement ou de déclencher d'autres procédures d'intervention. Tout signe indiquant que le navire sait qu'il risque d'être abordé peut dissuader les malfaiteurs.

28 Lorsqu'un navire se trouve dans une zone où il est connu que se produisent des actes de piraterie ou des vols à main armée, ou qu'il approche d'une telle zone, il convient de renforcer les équipes de quart à la passerelle et les vigies en tenant compte du fait que de nombreuses attaques sont lancées de l'arrière du navire. Des quarts supplémentaires à l'arrière ou un balayage radar dans les zones mortes seraient souhaitables. Les compagnies devraient aussi songer à acquérir des jumelles à photosensibilité élevée pour le personnel à la passerelle et les vigies. Le radar devrait être constamment surveillé, bien qu'il puisse être difficile d'y détecter des engins se déplaçant très vite au ras des eaux. Un radar de yacht monté à l'arrière peut offrir une couverture radar supplémentaire capable de détecter des petits engins s'approchant par l'arrière lorsque le navire fait route. Lorsque le navire est au mouillage, un radar de yacht bien positionné peut aussi avertir de l'approche de petites embarcations.

29 Il importe en particulier de surveiller au radar et visuellement les embarcations qui suivent peut-être le navire faisant route, mais pourraient se rapprocher rapidement pour passer à l'attaque. Il faudrait toujours se méfier des petites embarcations qui semblent naviguer à la même vitesse que le navire sur une route parallèle ou dans son sillage. Si l'on remarque un engin suspect, il faut assurer une veille efficace sur tout l'horizon, car ce premier engin pourrait être un leurre destiné à détourner l'attention d'un autre engin à partir duquel les malfaiteurs s'apprêtent à monter à bord.

30 Outre le recours non déguisé aux moyens de transmission des alertes, le système d'alerte de sûreté du navire pourrait être utilisé en cas d'attaque par des pirates ou des voleurs à main armée. Il faudrait cependant garder à l'esprit le fait que certaines questions de confidentialité se posent s'agissant de la configuration du système et des endroits où ses commandes sont installées.

31 Les propriétaires et exploitants de navires appelés à se rendre fréquemment dans des zones où se produisent des attaques devraient envisager d'acquérir et d'utiliser des dispositifs visuels et électroniques plus sophistiqués afin de renforcer les moyens radar et visuels employés pour surveiller les embarcations des attaquants la nuit, ce qui augmenterait les chances d'être averti rapidement d'une attaque éventuelle. On pourrait prévoir en particulier des dispositifs de vision de nuit, des petits radars pour balayer les arcs d'ombre à l'arrière, une télévision en circuit fermé et des obstacles matériels, tels que des barbelés. Dans certains cas, l'emploi d'armes non létales, par exemple de dispositifs acoustiques, peut également être approprié. On peut aussi avoir recours à la détection infrarouge et à des dispositifs d'alerte.

Procédures en matière de communications

32 Le capitaine devrait veiller à ce qu'une personne autorisée responsable des communications soit de service en permanence lorsque le navire se trouve dans une zone où se produisent des attaques ou qu'il s'en approche. Il faudrait s'assurer que les méthodes de communication entre le navire et la terre ont été mises à l'essai et que l'intervalle auquel sont fait les comptes rendus a été décidé avant que le navire pénètre dans la zone à haut risque. La fréquence de ces comptes rendus devrait être maintenue.

33 Les propriétaires de navires devraient signaler les attaques et tentatives d'attaque à tout système de notification national, régional ou sous-régional mis en place par les gouvernements, y compris ceux gérés par les forces de sûreté.

34 Lorsque cela est possible, le navire donnant l'alerte devrait préciser qu'un acte de "piraterie/vol à main armée" est en cours, comme c'est le cas pour d'autres catégories de détresse, telles que le "nauffrage" ou l'"incendie". Cela pourrait permettre d'améliorer le processus d'alerte et la rapidité de l'intervention.

35 Avant de pénétrer dans une zone où des attaques ont eu lieu et lorsque l'installation SMDSM de bord est telle que les données sur la "position du navire" ne sont pas automatiquement actualisées à partir d'une aide électronique à la navigation associée, il est vivement recommandé d'enregistrer manuellement la position du navire à intervalles réguliers dans l'appareil de radiocommunications approprié. Il est recommandé aux propriétaires d'établir à toutes fins utiles le programme d'alarme SMDSM Inmarsat "C" avant de pénétrer dans les zones où opèrent des pirates.

36 Lorsqu'il pénètre dans des eaux dans lesquelles des activités de piraterie ou de vol à main armée ont été signalées, plus particulièrement si l'AIS est hors circuit pour des raisons de sûreté, le navire devrait systématiquement transmettre sa position à la compagnie de navigation à des intervalles réguliers, ce qui, si les transmissions sont interrompues, donnerait ainsi à la compagnie une première indication qu'il y a un problème. Le capitaine devrait agir conformément aux directives figurant dans la résolution A.917(22) sur les Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) et la résolution A.956(23) sur les Amendements aux Directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS) (résolution A.917(22)) pour ce qui est de la mise hors circuit de l'AIS. En cas d'attaque, le capitaine devrait s'assurer dans la mesure du possible que l'AIS est en marche et qu'il transmet pour que les forces de sûreté puissent repérer le navire.

Veille radioélectrique et mesures à prendre

37 Il conviendrait de maintenir en permanence une veille radioélectrique avec les autorités côtières ou maritimes compétentes dans les zones où des attaques se sont produites. Il faudrait aussi assurer une veille permanente sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité ou sur les fréquences qui auraient pu être choisies par les autorités locales pour certaines zones. Les navires devraient également rester à l'écoute de toutes les émissions de renseignements sur la sécurité maritime dans la région. Comme il est normalement prévu d'utiliser le système d'appels de groupe amélioré (AGA) d'Inmarsat pour ces émissions, par l'intermédiaire du service SafetyNET, les propriétaires devraient veiller à ce qu'un récepteur d'AGA convenablement configuré soit continuellement disponible lorsque le navire se trouve dans une zone où il existe un risque d'attaque ou qu'il s'approche d'une telle zone. Les propriétaires devraient aussi envisager d'installer un récepteur spécialisé à cette fin, c'est-à-dire un récepteur qui ne soit pas intégré dans une station terrestre de navire utilisée à des fins commerciales, afin que tous les messages d'urgence soient captés.

38 L'OMI recommande dans la circulaire MSC.1/Circ.1333 que les gouvernements prennent des dispositions pour que les RCC puissent transmettre les notifications d'attaque aux forces de sûreté compétentes. Pour ce qui est des comptes rendus du navire, voir les paragraphes 11 et 39 à 44 ci-après.

39 Au cas où des mouvements suspects pouvant se traduire par une attaque imminente seraient observés, il est conseillé au navire de se mettre en contact avec le RCC approprié, l'État du pavillon ou d'autres centres de renseignements compétents, tels le Centre d'information sur la piraterie

du BMI ou le Centre d'échange de renseignements du ReCAAP. Lorsque le capitaine estime que ces mouvements risquent de constituer un danger direct pour la navigation, il faudrait envisager d'émettre un "message de danger" "à tous" (appel CQ) pour avertir les autres navires se trouvant à proximité et informer le RCC approprié. Un message de danger devrait être émis en langage clair avec priorité "sécurité". Tous ces appels doivent être précédés du signal de sécurité⁶.

40 Si le capitaine estime qu'il y a des signes manifestes que la sécurité du navire est menacée, il devrait se mettre immédiatement en rapport avec le RCC approprié ou, dans certaines zones, avec les stations radioélectriques qui auraient pu être recommandées par les autorités locales et, s'il le juge nécessaire, autoriser l'émission d'un "message urgent" "à tous" sur tout service de radiocommunications qu'il juge approprié ou qui aurait pu être recommandé par les autorités locales, par exemple, Inmarsat, etc. Tous ces messages doivent être précédés du signal d'urgence approprié (PAN PAN) et/ou d'un appel ASN de la catégorie "appel urgent à tous". Si le signal d'urgence a été utilisé et qu'aucune attaque ne se produit, le navire devrait annuler le message dès qu'il sait qu'une intervention n'est plus nécessaire. Le message d'annulation devrait, de même, faire l'objet d'un "appel à tous".

41 Si une attaque se produit et que le capitaine estime que le navire ou l'équipage est exposé à un danger grave et imminent exigeant une assistance immédiate, il devrait autoriser aussitôt l'émission d'un message de détresse, précédé par les alertes de détresse appropriées (MAYDAY, ASN, etc.) en utilisant tous les appareils de radiocommunication disponibles. Afin de réduire les retards au minimum en cas d'utilisation d'une station terrienne de navire, les navires devraient s'assurer qu'ils utilisent la station terrienne côtière reliée au RCC. Dans le cas des navires visés par le Code ISPS, un signal de détresse devrait être aussi envoyé à l'État du pavillon par le moyen le plus rapide, par exemple le système d'alerte de sûreté du navire. Toutefois, tous les navires devraient signaler l'attaque à l'État du pavillon pour l'aider à conduire des enquêtes sur les incidents mettant en cause les navires autorisés à battre son pavillon.

42 Le navire peut être en mesure d'émettre, à l'intention d'un RCC, une alerte discrète d'attaque par des pirates. Toutefois, étant donné que des pirates peuvent se trouver à bord du navire et à portée d'ouïe des appareils de communication, lorsque le RCC envoie un accusé de réception et tente d'établir une communication, ces pirates pourraient se rendre compte qu'une alerte d'attaque par des pirates a été émise, ce qui pourrait accroître encore le danger auquel l'équipage est exposé à bord du navire. Les RCC et autres entités devraient donc se rendre compte du danger qu'il y a à appeler sans le vouloir l'attention des pirates sur le fait qu'une alerte de détresse ou une autre communication a été émise par le navire.

43 Les capitaines ne devraient jamais oublier que le signal de détresse n'est destiné à être utilisé qu'en cas de danger **imminent** et que s'il était utilisé à des fins moins urgentes, les appels provenant de navires qui ont réellement besoin d'une assistance immédiate pourraient ne pas recevoir l'attention voulue. Pour éviter de le banaliser, il faut employer le signal de détresse avec prudence et à bon escient. Lorsque l'émission du signal de détresse n'est pas entièrement justifiée, il convient d'utiliser le signal d'urgence, qui a priorité sur toutes les communications autres que celles de détresse.

6 Des recommandations spécifiques concernant les eaux au large des côtes somaliennes ont été diffusées dans la circulaire MSC.1/Circ.1332 ainsi que dans la circulaire MSC.1/Circ.1302.

Format des messages normalisés émis par les navires

44 Le format des messages normalisés émis par les navires reproduit à l'appendice 5 devrait être utilisé pour tous les rapports d'alerte à la piraterie/au vol à main armée et les rapports de suivi.

Feux

45 Les navires devraient employer tous les feux utilisables sans compromettre la sécurité de la navigation, en tenant notamment compte des dispositions de la règle 20 b) du Règlement de 1972 pour prévenir les abordages en mer. Les feux de proue et de côté devraient rester allumés, si cela peut se faire sans danger pour la navigation. Un navire qui fait route ne doit pas laisser ses verres de pont allumés car les autres navires pourraient supposer qu'il est au mouillage. Des projecteurs à larges faisceaux pourraient être utilisés pour illuminer la zone située à l'arrière du navire. On peut utiliser systématiquement les lumières des projecteurs à signaux pour détecter des embarcations suspectes en se laissant guider si possible par le radar. Les membres de l'équipage qui sont de service en dehors des zones de sûreté du navire, que celui-ci soit au port ou au mouillage, devraient, dans toute la mesure du possible, rester dans l'ombre et éviter que les verres de pont ne fassent apparaître leur silhouette, car les malfaiteurs qui s'approchent pourraient en profiter pour tenter de les capturer.

46 En se fondant sur des renseignements détaillés au sujet des actes de piraterie et vols à main armée commis en mer dans une région donnée, les navires peuvent envisager de naviguer tous feux éteints, à l'exception des feux de navigation réglementaires. Cela peut empêcher les malfaiteurs d'avoir des points de repère lorsqu'ils s'approchent du navire. Qui plus est, le fait d'allumer les feux à l'approche des attaquants peut leur faire comprendre qu'ils ont été vus, les aveugler et les inciter à renoncer à l'attaque. Il est cependant difficile de maintenir un navire marchand dans l'obscurité complète. L'efficacité de cette méthode dépendra en définitive de l'intensité du clair de lune, mais surtout de la vigilance de l'équipage. Le fait d'allumer brusquement les feux peut alarmer ou aveugler les attaquants, mais risque aussi de mettre les membres de l'équipage dans une position de faiblesse à un moment crucial, en les privant temporairement de vision nocturne.

Zones de sûreté

47 Conformément au plan de sûreté du navire, toutes les portes donnant accès à la passerelle, à la chambre des machines, au local de l'appareil à gouverner, aux cabines des officiers et aux locaux d'habitation des membres de l'équipage devraient être bien fermés, contrôlés en permanence et inspectés régulièrement. Il faudrait s'efforcer d'établir des zones de sûreté où il serait difficile aux malfaiteurs de pénétrer. Il faudrait envisager l'installation de systèmes spéciaux permettant de contrôler l'accès à ces zones de sûreté. Les sabords, hublots et écoutilles qui pourraient permettre l'accès à ces zones devraient être bien fermés et, si possible, être en verre feuilleté. Les contre-hublots devraient être fermés et bien serrés. Les portes intérieures des zones de sûreté donnant directement accès aux zones névralgiques telles que la passerelle, le local contenant le matériel radioélectrique, la chambre des machines et la cabine du capitaine devraient être renforcées et dotées de dispositifs spéciaux permettant d'en contrôler l'accès, ainsi que de dispositifs automatiques d'alarme.

48 La fermeture des portes d'entrée et de sortie des zones de sûreté ou névralgiques peut poser des problèmes sur le plan de la sécurité en cas d'accident. Dans tous les cas où il y a conflit entre sécurité et sûreté, les exigences de la sécurité devraient l'emporter. Il faudrait cependant s'efforcer de prévoir des dispositions adéquates en matière de sécurité, qui permettent aussi la fermeture ou le contrôle des issues.

49 Les propriétaires de navires pourraient envisager une surveillance et un enregistrement par télévision en circuit fermé des principaux points d'accès aux zones de sûreté du navire, aux coursives menant à l'entrée des zones névralgiques et à la passerelle. L'affectation de personnel supplémentaire pour garder des zones d'accès restreint et y effectuer des rondes peut constituer une mesure préventive utile.

50 Afin d'éviter que les attaquants ne capturent des membres de l'équipage - c'est en effet en capturant et en menaçant un membre d'équipage qu'ils se rendent généralement maîtres d'un navire - tous ceux qui ne sont pas occupés à des activités essentielles à l'extérieur devraient rester dans une zone de sûreté pendant les périodes d'obscurité. Ceux dont les fonctions exigent qu'ils travaillent la nuit en dehors de ces zones devraient rester en communication régulière avec la passerelle (si les effectifs permettent le travail par équipe de deux, le fait que l'homme de quart n'arrive pas peut être la première indication qu'une attaque s'est produite), faire des rondes irrégulières sur le pont et s'être familiarisés avec différents itinéraires leur permettant de regagner une zone de sûreté en cas d'attaque. S'ils craignent de ne pouvoir le faire, ils devraient choisir à l'avance des lieux de refuge temporaire.

51 Il faudrait établir des points de rassemblement à l'intérieur des zones de sûreté afin qu'en cas d'attaque, les membres de l'équipage puissent s'y rassembler et faire connaître à la passerelle leur emplacement et leur nombre.

Alarmes

52 Des signaux d'alarme sonores, y compris des coups de sifflet du navire, devraient être émis à l'approche des attaquants. Les alarmes et les signes de réaction peuvent décourager les malfaiteurs. Des signaux d'alarme ou des annonces enregistrées qui donnent une indication de l'endroit où l'attaquant risque de monter, ou est monté, à bord du navire, peuvent aider les membres de l'équipage se trouvant dans des endroits exposés à choisir l'itinéraire le plus approprié pour regagner une zone de sûreté. Les annonces faites par l'équipage devraient l'être dans la langue de travail du navire.

53 La liste de contrôle servant à la familiarisation initiale de l'équipage devrait précisément indiquer les diverses alarmes utilisées à bord du navire, ainsi que les mesures à prendre et le poste de rassemblement correspondant à chacune d'entre elles. Les alarmes et signaux d'alarme devraient être uniformisés à bord de tous les navires d'une flotte et ne pas être propres à un navire.

Usage de feux de détresse

54 Les seules fusées autorisées à bord sont destinées à être utilisées si le navire est en détresse et s'il a besoin d'une assistance immédiate. Comme l'utilisation abusive du signal de détresse radio (voir le paragraphe 43 ci-dessus), l'usage de feux de détresse simplement pour alerter d'autres navires, et non pour indiquer que le navire court un danger grave et imminent, risque de réduire leur effet en cas de détresse réelle appelant une intervention. Il vaut mieux utiliser les émissions par radio que les feux de détresse pour alerter les navires du risque d'attaque. Les feux de détresse ne devraient être utilisés que si le capitaine estime que les actes des attaquants exposent son navire à un danger imminent.

Utilisation de mesures défensives

55 L'expérience montre que des actions énergiques prises par le navire à l'approche des pirates sont susceptibles de dissuader les attaquants. Les distancer peut être une manœuvre préventive appropriée. Si la situation le permet, il faudrait augmenter la vitesse et la maintenir au maximum. Sans compromettre la sécurité de la navigation, le capitaine devrait aussi envisager de se "débarrasser" de l'embarcation des attaquants par de brusques mouvements de la barre et de se mettre nez au vent de façon qu'aucun des bords du navire ne soit sous le vent. Il ne faudrait avoir recours à de brusques mouvements de barre que lorsque les attaquants sont le long du navire et sur le point de monter à bord. L'effet de la lame de proue et des remous peut dissuader des attaquants potentiels et les empêcher d'accrocher des gaffes ou des grappins au navire. Les manœuvres de ce type ne sont pas recommandées dans les eaux resserrées ou encombrées ou à proximité du littoral, ni pour des navires handicapés par leur tirant d'eau dans les routes en eaux profondes resserrées que l'on trouve, par exemple, dans les détroits de Malacca et de Singapour.

Utilisation de dispositifs passifs et non létaux

56 L'utilisation de dispositifs passifs et non létaux comme, par exemple, les filets, fils métalliques, clôtures électriques et dispositifs acoustiques à longue distance peuvent constituer des mesures préventives appropriées pour dissuader les attaquants et retarder la montée à bord.

57 L'usage de lances à eau devrait aussi être envisagé, bien qu'il puisse être difficile de les braquer lorsque des manœuvres d'évitement sont entreprises simultanément. Des pressions d'eau de 80 livres par pouce carré ou plus ont permis de dissuader des attaquants et les ont fait fuir. Ceux-ci doivent en effet lutter contre le jet d'eau qui peut en outre inonder leur embarcation et endommager le moteur et les circuits électriques. Des dispositifs spéciaux pourraient être envisagés pour braquer les lances en offrant une protection à la personne chargée de l'opération. Un certain nombre de manches d'incendie de réserve pourraient être assemblés et attachés de manière à être mis sous pression rapidement si une attaque potentielle est détectée.

58 Avant d'avoir recours aux manœuvres d'évitement et aux lances à eau, il faut déterminer si l'on peut dissuader les attaquants ou retarder leur montée à bord pour permettre à tous les membres de l'équipage de se mettre à l'abri dans les zones de sûreté. Des mouvements brusques continus de la barre quand les malfaiteurs sont à bord peuvent leur faire craindre de ne pouvoir regagner leur engin en toute sécurité et les inciteront peut-être à débarquer rapidement. Toutefois, les réactions de ce genre peuvent entraîner des représailles de la part des malfaiteurs s'ils capturent des membres de l'équipage et ne devraient être engagées que si le capitaine est convaincu qu'il peut le faire avec succès et sans risque pour les personnes à bord. Il ne faudrait pas avoir recours à ces mesures si les attaquants ont déjà capturé des membres de l'équipage.

Armes à feu

59 S'agissant du port d'armes à feu à bord, les capitaines, les propriétaires de navire et compagnies devraient tenir compte du fait que les navires qui entrent dans la mer territoriale et/ou les ports d'un État sont soumis à la législation de cet État. Il y a lieu d'avoir à l'esprit que l'importation d'armes à feu est soumise à la réglementation de l'État du port et de l'État côtier. Il y a également lieu de ne pas perdre de vue que le port d'armes à feu peut encore aggraver le danger si le navire transporte une cargaison inflammable ou des types analogues de marchandises dangereuses.

Équipage non armé

60 Le port et l'utilisation d'armes à feu par les membres d'équipage pour leur protection personnelle ou bien pour la protection du navire sont fortement découragés. Les gens de mer sont des civils et l'utilisation d'armes à feu nécessite une formation et des aptitudes particulières, et le risque que des accidents se produisent avec des armes à feu à bord d'un navire est élevé. La présence d'armes à bord d'un navire risque d'encourager les attaquants à porter eux-mêmes des armes à feu ou d'autres armes encore plus dangereuses et d'aggraver ainsi une situation déjà périlleuse. Toute arme à feu à bord peut elle-même être une cible tentante pour un attaquant.

61 Il faudrait aussi garder à l'esprit que, si les pirates font l'objet de tirs, cela peut faire courir au capitaine, au propriétaire du navire ou à la compagnie un risque sur le plan juridique, par exemple celui de dommages indirects. Dans les territoires relevant de certaines juridictions, le fait de tuer un ressortissant peut avoir des conséquences imprévues, même pour une personne qui estime avoir agi en légitime défense. En outre, il faudrait tenir compte des différences des dispositions du droit coutumier ou des prescriptions en matière de sûreté applicables à l'importation/à la possession d'armes à feu car, sur le territoire de certains pays, même le port d'une petite arme de poing peut être considéré comme un acte délictueux.

Recours à des agents de sûreté non armés

62 La décision d'avoir recours à des agents de sûreté non armés est laissée à la discrétion des propriétaires de navire, des compagnies et des exploitants de navires. Le recours à des agents de sûreté non armés pour donner des conseils en matière de sûreté et renforcer la capacité de veille pourrait être envisagé.

Recours à des agents de sûreté armés fournis par des agences privées

63 Si la présence d'agents de sûreté armés est autorisée à bord, le capitaine, le propriétaire du navire, l'exploitant et la compagnie devraient tenir compte des possibilités d'escalade de la violence et d'autres risques. Toutefois, la décision de faire appel à des agents de sûreté privés armés à bord des navires de commerce et des navires de pêche appartient à l'État du pavillon agissant en consultation avec les propriétaires de navires, les exploitants et les compagnies. Les capitaines, propriétaires de navires, exploitants et compagnies devraient se mettre en rapport avec l'État du pavillon et demander des précisions sur la politique nationale concernant la présence à bord d'agents de sûreté armés. Il faudrait satisfaire à toutes les prescriptions juridiques stipulées par les États du pavillon, du port et côtier.

Équipes militaires ou agents des forces de l'ordre dûment habilités par le gouvernement

64 Il appartient à l'État du pavillon d'autoriser, en consultation avec les propriétaires de navires, exploitants et compagnies, le recours à des équipes militaires ou à des agents des forces de l'ordre dûment habilités par le gouvernement de l'État du pavillon à être armés pour assurer la sûreté des navires de commerce ou des navires de pêche. La présence à bord de ces équipes peut être requise ou recommandée lorsque le navire est en transit ou est exploité dans des zones à haut risque. Du fait des règles d'engagement établies par leur gouvernement, parfois dans le cadre d'une alliance avec d'autres gouvernements, les États intéressés, y compris l'État du pavillon, devraient définir les conditions de cette présence. Le propriétaire du navire, l'exploitant et la compagnie devraient systématiquement consulter l'État du pavillon avant d'embarquer de telles équipes.

Phases d'un acte de piraterie/vol à main armée présumé ou d'une tentative de piraterie/vol à main armée

La détection d'un navire suspect fait craindre un acte de piraterie/vol à main armée

65 La détection précoce d'une attaque potentielle doit constituer la première ligne de défense. Si la vigilance et la surveillance sont efficaces, une embarcation de pirates ou de voleurs à main armée sera repérée rapidement. C'est à ce stade qu'il faut informer les autorités de police de l'État côtier le plus proche par l'intermédiaire du RCC, en utilisant le format des messages émis par les navires donné à l'appendice 5. Les membres de l'équipage du navire devraient être prévenus et se rendre, s'ils n'y sont pas déjà, à leur poste de défense. C'est le moment de mettre résolument en œuvre les mesures passives et actives, telles les manoeuvres d'évitement et les lances à eau, comme il est indiqué en détail dans le cadre de la phase préparatoire ou dans le plan de sûreté du navire.

66 Le propriétaire, la compagnie, l'exploitant et le capitaine du navire devraient connaître toute résolution du Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies, de l'OMI ou toute autre résolution de l'ONU qui a trait aux actes de piraterie et aux vols à main armée à l'encontre des navires ainsi que toutes les recommandations qu'elles contiennent et qui peuvent intéresser le propriétaire du navire, l'exploitant, le capitaine et l'équipage, lorsque le navire est exploité dans des zones où se produisent des actes de piraterie ou des vols à main armée à l'encontre des navires.

On a la certitude que la tentative de piraterie/vol à main armée aura lieu

67 Il faudrait s'efforcer de se mettre en contact avec les forces de sûreté de l'État côtier, si cela n'a pas déjà été fait. L'équipage devrait achever les préparatifs et, si les règles de barre et de routes locales autorisent les navires attaqués à le faire, le navire devrait utiliser simultanément des signaux sonores et lumineux pour avertir les navires se trouvant dans les parages qu'une attaque est sur le point d'avoir lieu. Les manoeuvres énergiques de la barre devraient être poursuivies et la vitesse maximale devrait être maintenue si les conditions de navigation le permettent. Aucune disposition des présentes directives ne devrait être interprétée comme limitant le pouvoir du capitaine de prendre les mesures jugées nécessaires pour protéger la vie des passagers et de l'équipage.

Le navire des pirates/voleurs à main armée se trouve à proximité du navire ou l'escorte

68 Il faudrait continuer à utiliser vigoureusement les lances à eau dans la zone d'abordage. On peut essayer de décrocher les gaffes ou grappins à condition de ne pas mettre inutilement en danger l'équipage du navire.

69 Il est recommandé que le capitaine, tout en tenant dûment compte de la sécurité de l'équipage, du navire et de l'environnement, ne ralentisse pas le navire, ni ne stoppe le moteur, dans la mesure du possible dans la pratique, lorsque le navire est pourchassé ou se fait tirer dessus par des pirates/voleurs à main armée qui ont l'intention de monter à bord et de le détourner. Lorsque les pirates/voleurs à main armée opèrent à partir d'un navire-mère, le capitaine devrait envisager de changer de cap pour s'en écarter et en éloigner ainsi l'embarcation des attaquants.

Les pirates/voleurs à main armée commencent à monter à bord du navire

70 Au cours de cette phase, le facteur temps est critique; dès que l'abordage paraît inévitable, tous les membres de l'équipage devraient recevoir l'ordre de se mettre en lieu sûr et de déclencher tous les systèmes permettant de donner l'alarme, y compris le système d'alerte de sûreté du navire.

Les pirates/voleurs à main armée ont réussi à monter à bord

71 La détection précoce d'une attaque potentielle doit constituer la première ligne de défense et les mesures visant à empêcher les malfaiteurs de monter à bord la deuxième; il arrivera cependant que les malfaiteurs réussissent à monter à bord du navire. La majorité des pirates et des voleurs à main armée sont des opportunistes recherchant des cibles faciles et le temps ne joue pas nécessairement en leur faveur, surtout si les membres de l'équipage savent qu'ils sont à bord et donnent l'alerte. Toutefois, les agresseurs peuvent chercher à compenser le manque de temps par une escalade des menaces ou de la violence. Lorsque les attaquants sont à bord, les mesures prises par le capitaine et l'équipage devraient viser à :

- .1 garantir un niveau maximal de sécurité à tous ceux qui se trouvent à bord;
- .2 essayer de parvenir à ce que l'équipage reste maître du navire; et
- .3 faire en sorte que les attaquants quittent le navire au plus vite.

72 Les options offertes au capitaine et à l'équipage dépendront de la mesure dans laquelle les malfaiteurs ont réussi à se rendre maîtres du navire, par exemple s'ils ont forcé l'accès à la passerelle ou à la chambre des machines, ou s'ils ont pris en otage des membres de l'équipage et peuvent ainsi exercer un chantage. Même si les membres de l'équipage se trouvent tous en sécurité à l'intérieur des zones de sûreté, le capitaine devra toujours tenir compte du risque que les attaquants peuvent faire courir au navire en dehors de ces zones, par exemple en utilisant des bombes incendiaires pour provoquer un incendie à bord d'un navire-citerne ou d'un chimiquier.

73 Si le capitaine est certain que tous les membres de l'équipage se trouvent à l'intérieur des zones de sûreté et que les attaquants ne peuvent y accéder ou que leurs agissements en dehors de ces zones ne font pas courir à l'ensemble du navire un danger imminent, il peut alors envisager d'entreprendre des manoeuvres d'évitement, comme celles mentionnées ci-dessus, qui inciteront les attaquants à regagner leur embarcation.

74 La possibilité d'une contre-attaque par un équipage bien organisé a, par le passé, amené les attaquants à quitter le navire, mais cette tactique n'est appropriée que si elle ne met pas en danger l'équipage. Avant de tenter une contre-attaque, le capitaine doit savoir exactement où les attaquants se trouvent à bord du navire, être certain qu'ils n'ont pas d'armes à feu ou d'autres armes potentiellement meurtrières et que le nombre des membres de l'équipage qui y prendraient part est largement supérieur à celui des agresseurs auxquels ils seraient confrontés. Si l'équipe menant la contre-attaque peut utiliser des lances à eau, elle aura plus de chances de réussir. Il s'agit d'inciter les attaquants à regagner leur embarcation. Les membres de l'équipage ne devraient pas chercher à se placer entre les attaquants et leur embarcation, ni à les capturer, ce qui pourrait accroître la résistance des malfaiteurs et de ce fait, les risques encourus. Lorsqu'ils sont à l'extérieur de la zone de sûreté, les membres de l'équipe chargée de la contre-attaque devraient toujours rester groupés. Un membre de l'équipage pourrait être tenté de poursuivre un malfaiteur seul, mais s'il se trouve ainsi isolé et

qu'il est capturé par les malfaiteurs, la situation tourne à l'avantage de ces derniers. Les membres de l'équipage devraient opérer ensemble et rester en communication permanente avec la passerelle; ils devraient être rappelés si leur ligne de retraite vers une zone de sûreté est menacée.

75 Si l'équipage appréhende un attaquant, celui-ci devrait être gardé en lieu sûr et bien traité. Des dispositions devraient être prises pour le remettre aux agents de la force publique d'un État côtier à la première occasion. Toutes les preuves relatives aux mesures prises devraient de même être remises aux autorités qui le mettent en état d'arrestation.

Les pirates/voleurs à main armée commencent à se rendre maîtres à bord et détiennent un ou plusieurs membres de l'équipage

76 Si les attaquants se sont rendus maîtres de la chambre des machines ou de la passerelle, s'ils ont capturé des membres de l'équipage ou si leurs agissements constituent une menace imminente pour la sécurité du navire, le capitaine ou l'officier responsable devrait rester calme et essayer, si possible, de négocier, l'objectif étant que l'équipage garde le contrôle de la navigation du navire, que les otages éventuels soient rendus sains et saufs et que les attaquants quittent le navire dans les plus brefs délais. Dans bien des cas, toute résistance ou obstruction pourrait être inutile et dangereuse et la seule option sans danger sera de satisfaire aux demandes des attaquants. Un extrait du guide des Nations Unies sur les techniques de survie à une prise en otage figure à l'appendice 4.

77 Au cas où les attaquants se rendraient temporairement maîtres du navire, les membres de l'équipage devraient, si c'est faisable et sans danger, laisser tourner les caméras de télévision en circuit fermé.

78 Il est arrivé que tous les membres de l'équipage soient enfermés et il conviendrait donc d'envisager de dissimuler du matériel dans les zones où ils pourraient être détenus afin qu'ils puissent s'échapper rapidement.

79 En cas de détournement, la compagnie de navigation devrait demander l'avis de spécialistes et l'aide de professionnels pour obtenir le retour des membres de l'équipage sains et saufs, car l'expérience montre que ces situations sont longues à régler et stressantes pour toutes les parties intéressées.

Les pirates/voleurs à main armée ont dérobé des biens/de l'argent, etc.

80 Il est essentiel à ce stade que les pirates/voleurs à main armée soient convaincus d'avoir obtenu tout ce qu'ils voulaient; les assurer fermement que rien n'a été caché peut les persuader de quitter le navire.

Les pirates/voleurs à main armée commencent à quitter le navire

81 Si l'équipage se trouve en lieu sûr, il serait peu avisé d'en bouger jusqu'à ce que le départ des pirates/voleurs à main armée ait été confirmé.

Les pirates/voleurs à main armée ont quitté le navire

82 Un signal convenu à l'avance à la sirène du navire annoncera à l'équipage la fin de l'alerte. Il faudrait en informer l'agent de sûreté de la compagnie.

Mesures à prendre à la suite d'une attaque et notification de l'incident

83 Immédiatement après le rétablissement de la sécurité du navire et de l'équipage, un rapport devrait être envoyé au RCC approprié et, par son intermédiaire, aux forces de sûreté de l'État côtier intéressé (rapport de suivi, comme indiqué dans le format des messages émis par les navires à l'appendice 5). Ce rapport devrait contenir des renseignements sur l'identité et la position du navire, signaler toutes lésions corporelles des membres de l'équipage ou dommages subis par le navire, indiquer la direction prise par les attaquants et donner des détails sur leur nombre, ainsi que, si possible, une description de leur embarcation. Il convient aussi de signaler si l'équipage a appréhendé un attaquant.

84 Si une attaque a fait des morts ou des blessés graves à bord du navire ou si le navire a subi de graves dommages, un rapport devrait en outre être immédiatement envoyé à l'administration maritime dont relève le navire. Quelles que soient les circonstances, le rapport sur une attaque est essentiel pour que l'administration maritime dont relève le navire puisse donner suite à l'incident. Les propriétaires, les compagnies, les exploitants, les capitaines et les équipages des navires devraient collaborer avec les enquêteurs et fournir les renseignements demandés.

85 Tout enregistrement de l'incident par télévision en circuit fermé ou par d'autres moyens devrait être soigneusement conservé. Si possible, les zones qui ont été endommagées ou pillées devraient être verrouillées et les membres de l'équipage ne devraient pas y avoir accès en attendant une éventuelle analyse des lieux par les forces de l'ordre d'un État côtier. Il faudrait demander aux membres de l'équipage qui ont été en contact avec les malfaiteurs d'établir chacun un rapport indiquant ce qui s'est passé, et de mentionner notamment tout signe particulier susceptible d'aider à l'identification ultérieure des attaquants. Il faudrait aussi dresser l'inventaire complet des effets personnels ou du matériel qui ont pu être dérobés, en fournissant une description et en indiquant les numéros de série, s'ils sont connus.

86 Dès que possible après l'incident, un rapport plus complet devrait être envoyé aux autorités de l'État côtier dans les eaux duquel l'attaque s'est produite ou, si elle a été commise en haute mer, aux autorités de l'État côtier le plus proche. Il convient de satisfaire dûment et convenablement aux requêtes des autorités compétentes de l'État côtier visant à ce que les agents des forces de sûreté soient autorisés à monter à bord du navire, à recueillir les dépositions des membres de l'équipage, et à procéder à l'enquête scientifique et à d'autres investigations. Les enregistrements par télévision en circuit fermé, photographies, etc., qui existent, devraient être fournis.

87 Les navires devraient prendre les précautions nécessaires et appliquer les procédures voulues pour garantir la notification rapide de toute attaque ou tentative d'attaque aux autorités des États côtiers concernés, afin de donner aux forces de l'ordre les meilleures chances d'appréhender les malfaiteurs.

88 Tout rapport communiqué à un État côtier devrait aussi être transmis, dans les meilleurs délais, à l'administration maritime dont relève le navire. Un compte rendu complet de l'événement, y compris le détail des mesures qui ont pu être prises à la suite de l'incident ou des difficultés qui ont pu être rencontrées, devrait être soumis par la suite à l'administration maritime dont relève le navire. Le rapport communiqué à l'administration maritime peut être utilisé dans le cadre des démarches diplomatiques que pourrait entreprendre l'État du pavillon auprès du gouvernement de l'État côtier dans les eaux duquel l'incident est survenu. Le rapport communiqué à l'OMI se fondera aussi sur ce compte rendu.

89 On trouvera à l'appendice 6 un modèle de rapport à envoyer à l'OMI par l'intermédiaire des administrations maritimes ou des organisations internationales. Le fait est qu'à l'heure actuelle, le manque de rapports adéquats et exacts sur les attaques entrave directement la prise de mesures par les gouvernements et au niveau international. Ces rapports peuvent aussi contribuer à améliorer à l'avenir et à actualiser les conseils qui pourraient être donnés aux navires.

90 Même si une attaque a échoué, elle devrait être signalée au RCC, à l'État côtier et à l'administration maritime dont relève le navire.

91 Le recours à un RCC, comme le recommande l'OMI dans la circulaire MSC/Circ.1073, devrait éliminer les problèmes de communication.

Départ d'une zone où il y a un haut risque/une forte probabilité que se produisent des actes de piraterie/des vols à main armée

92 Lorsque le navire quitte une zone où une menace de piraterie/vols à main armée existe, le capitaine devrait s'assurer que les compartiments qui doivent rester ouverts pour des raisons de sécurité ne sont plus fermés à clé, que les manches sont désassemblés et que les pratiques normales concernant le quart et les feux sont rétablies. Toutefois, bien que le navire navigue alors en dehors des zones à haut risque/forte probabilité, le capitaine peut, s'il le juge utile, être prêt à prendre rapidement les mesures prévues pour lutter contre la piraterie/les vols à main armée, compte tenu du fait que les pirates/voleurs peuvent attaquer en dehors de ces zones.

Suivi assuré après l'incident

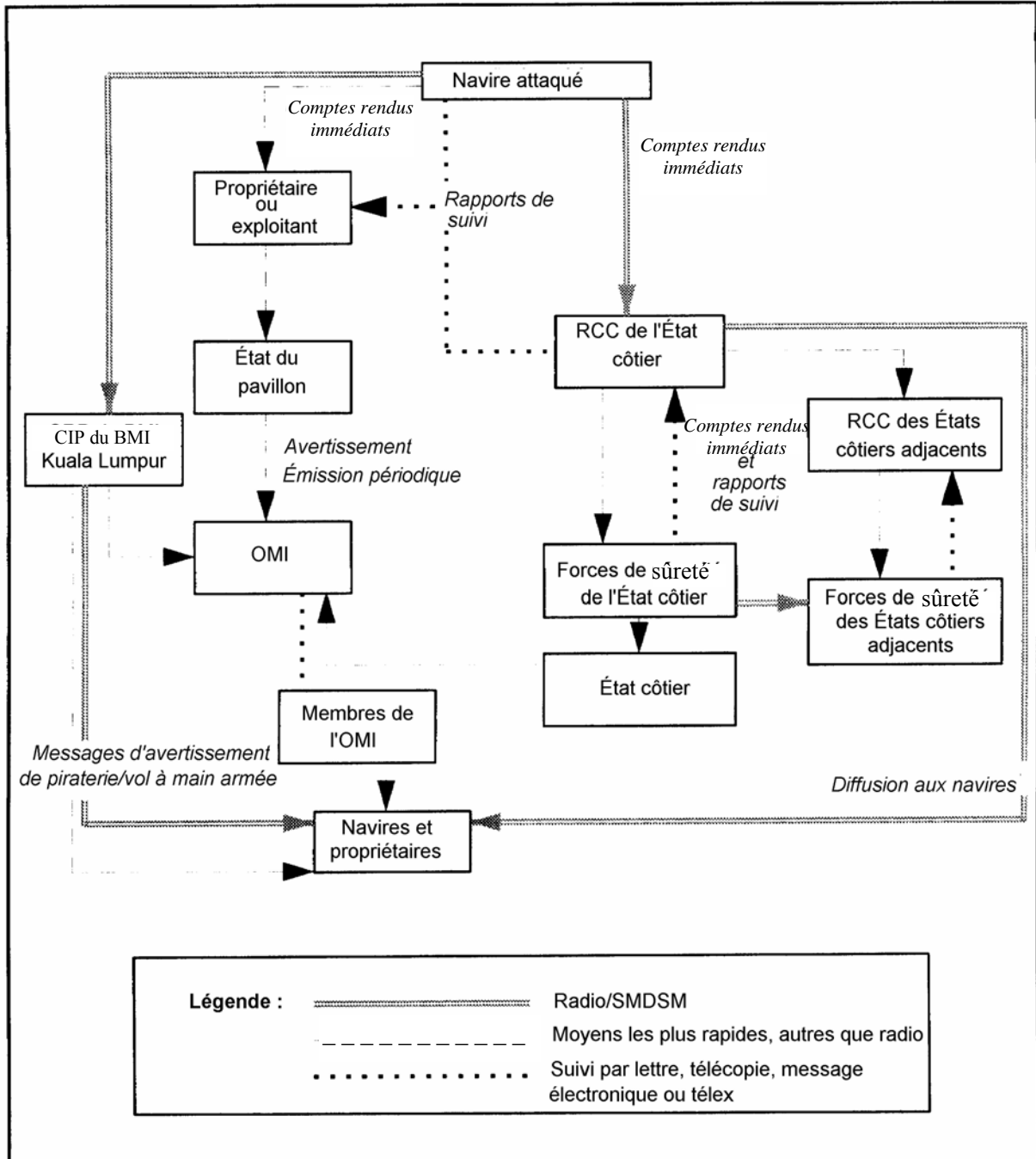
93 Le propriétaire/capitaine, le SSO et le CSO devraient organiser une séance de compte rendu pour tirer des enseignements de l'attaque et identifier les domaines où des améliorations peuvent être apportées. Cette séance devrait avoir lieu tout de suite après l'incident, de façon que les événements soient encore récents, et l'ensemble de l'équipage devrait y participer.

94 Le propriétaire du navire devrait savoir que les gens de mer risquent de souffrir de traumatisme ou de troubles analogues après avoir été maltraités lors d'une attaque par des pirates ou des voleurs à main armée. Il devrait leur offrir des consultations avec des spécialistes, s'ils le souhaitent. Une première étape importante pour réduire les risques de traumatisme consiste à ce que le capitaine entende le rapport des membres d'équipage immédiatement après l'attaque ou la libération du navire, afin de leur permettre de comparer l'expérience qu'ils ont vécue. Une deuxième étape importante consiste à ce que des psychologues professionnels accompagnent les membres d'équipage et les interrogent immédiatement après l'attaque ou la libération du navire de manière à les aider à gérer l'épreuve vécue.

APPENDICE 1

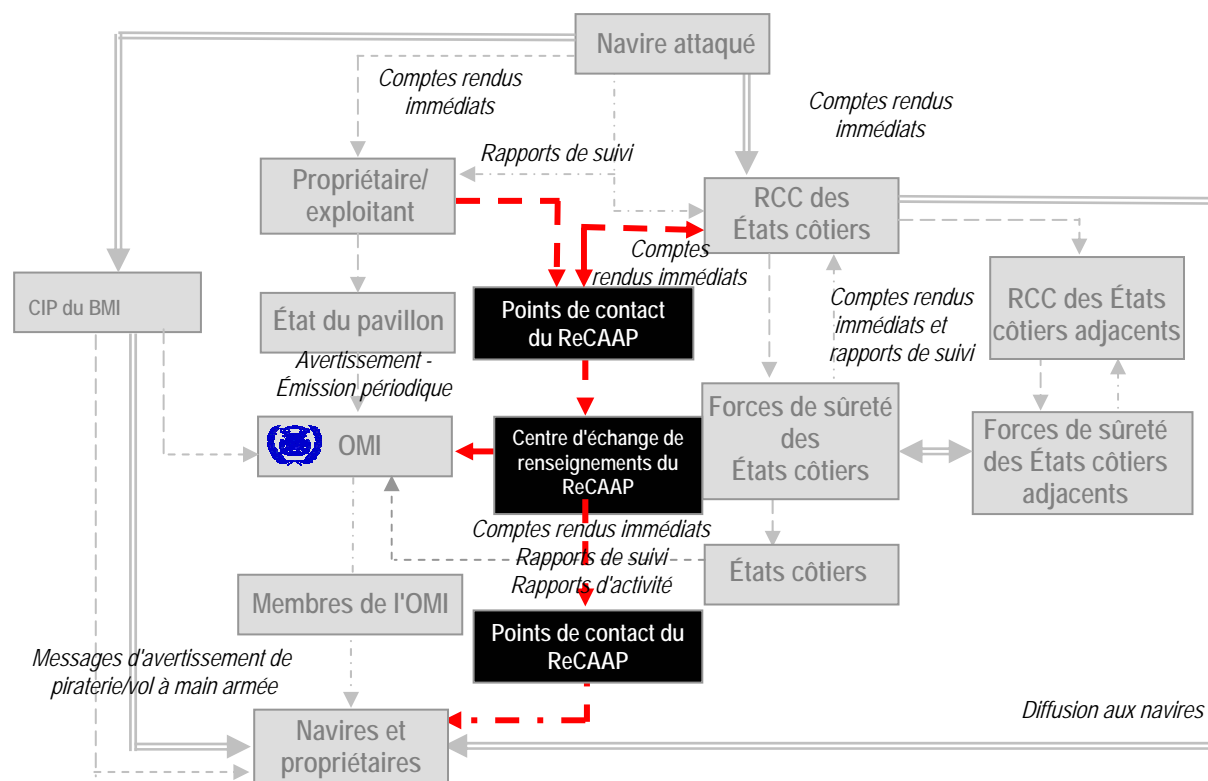
STATISTIQUES, SCHÉMAS OPÉRATIONNELS ET
 AUTRES RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

Schéma opérationnel en cas d'attaque dans des eaux côtières



APPENDICE 2

Schéma opérationnel de la notification des incidents en Asie



Légende :

Radio/SMDSM	: ————
Moyens les plus rapides	: - - - - -
Suivi des communications	:

Notes :

1. Dans la région de l'Asie, les RCC de certaines Parties contractantes au ReCAAP assument également les fonctions de point de contact. Ces points de contact diffusent aussi les renseignements sur les incidents en interne à leurs RCC respectifs, aux autorités maritimes et aux organes de la force publique, selon qu'il convient.
2. "États côtiers" (dans le contexte du présent additif) désigne uniquement ceux qui sont Parties contractantes au ReCAAP.
3. Le processus de notification des incidents en Asie ne modifie pas les autres processus de notification des incidents déjà en vigueur.

APPENDICE 3

**PHASES DU VOYAGE DANS UNE ZONE OÙ IL EXISTE UNE MENACE DE
PIRATERIE/VOL À MAIN ARMÉE**

Symbole	Description de la phase
A	Le navire s'approche d'une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée (1 heure avant d'entrer dans la zone)
B	Le navire entre dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée
C	Le navire se trouve dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée, mais aucune embarcation suspecte n'a été détectée
D	Le navire se trouve dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée et une embarcation suspecte a été détectée
E	Il est certain qu'une tentative de piraterie/vol à main armée aura lieu
F	L'embarcation des pirates/voleurs à main armée se trouve à proximité du navire ou l'aborde
G	Les pirates/voleurs à main armée cherchent à monter à bord
H	Les pirates/voleurs à main armée ont réussi à monter à bord
I	Les pirates/voleurs à main armée tiennent en respect un ou plusieurs membres de l'équipage
J	Les pirates/voleurs à main armée ont gagné accès à la passerelle ou au bureau du capitaine
K	Les pirates/voleurs à main armée se sont emparés des effets/de l'argent, etc.
L	Les pirates/voleurs à main armée commencent à débarquer
M	Les pirates/voleurs à main armée ont débarqué
N	L'embarcation des pirates/voleurs à main armée n'est plus en contact avec le navire
O	Le navire quitte la zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée

APPENDICE 4

EXTRAIT DU GUIDE DES NATIONS UNIES SUR LES TECHNIQUES DE SURVIE À UNE PRISE EN OTAGE

Introduction

Le nombre de marins victimes d'enlèvements ou de prises d'otages a considérablement augmenté ces dernières années. Les conditions varient beaucoup d'un cas à l'autre, de sorte qu'aucune règle de comportement n'est toujours valable, mais il existe un certain nombre de consignes à suivre pour mieux supporter la détention et maximiser les chances de libération dans les meilleures conditions possibles.

Techniques de survie

Les techniques ci-après ont été employées avec succès par des otages :

- Nul ne peut dire s'il vaut mieux résister ou non en cas de prise en otage ou de rapt. Cette décision doit être prise par chacun en fonction de son analyse de la situation. Toute tentative de résistance peut être extrêmement périlleuse. Vous risquez d'être blessé si vous essayez de résister à des gens armés. Il est possible que l'on vous bande les yeux ou que l'on vous drogue sur-le-champ;
- La prise en otage est probablement une des expériences les plus éprouvantes qu'un marin puisse subir. La période de 15 à 45 minutes qui suit une prise d'otages est la plus dangereuse. Suivez les instructions de vos ravisseurs. Ils se trouvent en proie à des émotions intenses, soit qu'ils soient dans un état de déséquilibre psychologique, soit qu'ils se trouvent piégés dans une situation intenable. Partagés entre la pulsion d'agression et la pulsion de fuite, ils risquent de se montrer violents. Vous devez en priorité assurer votre survie. Une fois passé le choc initial, vos ravisseurs seront mieux à même de faire le point sur leur situation. Veillez à pouvoir expliquer tout ce que vous portez sur vous;
- Dès après votre enlèvement, marquez un temps d'arrêt, respirez à fond et essayez de vous détendre. La peur de mourir ou d'être blessé est tout à fait normale dans ce contexte. Vous vous adapterez d'autant mieux à la situation que vous serez maître de vos réactions. Les otages ressentent généralement une angoisse profonde dans les heures qui suivent le rapt. Ce sentiment commence à diminuer lorsqu'ils se rendent compte qu'ils sont toujours vivants – pour le moment tout au moins – et qu'une certaine routine s'installe. La dépression et l'abattement font leur réapparition tout au long de la captivité et la plupart des otages se sentent profondément humiliés par le sort qui leur est réservé. En général, toutefois, ils s'adaptent rapidement à la situation. N'oubliez jamais que votre mot d'ordre est de survivre;
- Ne jouez pas au héros; ne répondez pas insolamment à vos ravisseurs et n'essayez pas de "faire le dur". Acceptez la situation dans laquelle vous vous trouvez. Tout acte inconsidéré de votre part pourrait déclencher une réaction violente. L'expérience montre que ceux qui répondent avec agressivité s'exposent à un plus grand danger que ceux qui se comportent passivement;

- Ne vous faites pas remarquer. Ne donnez pas l'impression d'observer vos ravisseurs; toutefois, dans la mesure du possible, essayez de remarquer leurs traits particuliers, leurs vêtements et leur structure hiérarchique apparente. Cela pourrait être utile aux autorités après votre libération;
- Montrez-vous coopératif et obéissez aux ordres de vos ravisseurs sans pour autant paraître servile ou manifester de l'hostilité. Rappelez-vous que vous exprimez autant de choses avec votre corps qu'avec vos paroles. Répondez simplement aux questions que pourraient poser les ravisseurs. Ne dites ni ne faites quoi que ce soit qui puisse éveiller la colère ou les soupçons de vos ravisseurs. Évitez de parler. Soyez neutre et sachez écouter ce que disent vos ravisseurs. Ne parlez que si l'on s'adresse à vous et seulement si c'est nécessaire. Évitez de faire des suggestions à vos ravisseurs car vous risquez d'être tenu responsable, en cas d'échec, de ce que vous proposez;
- Attendez-vous à ce que vos ravisseurs cherchent à vous isoler ou à vous faire perdre vos repères. On vous enlèvera peut-être votre montre pour vous faire perdre la notion du jour et de la nuit. Essayez toutefois de maintenir une discipline de vie;
- Essayez de montrer que vous n'êtes pas intéressé par ce qui se passe autour de vous. Dormez, lisez un livre, etc. Vous serez ainsi moins influencé par ce qui se passe autour de vous et les ravisseurs n'ennuient pas ceux qui ne constituent pas une menace pour eux;
- Essayez de garder le calme en vous concentrant sur des scènes agréables, des souvenirs, des prières. Essayez de vous rappeler l'argument de films ou de livres. Cela exercera vos facultés mentales. Vous devez essayer de rester optimiste et de garder le sens de l'humour. Cela réduira l'anxiété d'un cran;
- Demandez tout ce dont vous avez besoin (médicaments, livres, papier). Vous ne risquez que d'essuyer un refus;
- Essayez d'instaurer de bons rapports avec vos ravisseurs. Trouvez des domaines d'intérêt communs qui mettent l'accent sur la sphère privée plutôt que politique. La famille et les enfants constituent un excellent sujet de conversation. Si vous parlez la même langue que vos ravisseurs, utilisez-la, cela facilitera la communication et les relations;
- N'oubliez pas que les otages ont tendance à se rallier au parti de leurs ravisseurs. Cela s'appelle le "syndrome de Stockholm", depuis une prise d'otages dans une banque suédoise. En outre, du fait que l'otage s'identifie à son ou ses ravisseur(s), il risque de porter des jugements négatifs sur le monde extérieur;
- On vous demandera peut-être de signer des documents confirmant que vous êtes vivant ou de rédiger une "confession" disant que vous ou l'Organisation prenaient part à des activités infâmes. La décision de signer ce type de confession doit être prise individuellement, en fonction de la situation. Certains otages refusent de signer à moins que la confession ne soit rédigée dans une autre langue. Cela vous permettra de vous remonter le moral ou de vous donner l'impression d'avoir un certain pouvoir. Vous gagnerez aussi le respect de vos ravisseurs;

- Faites de l'exercice tous les jours. Dressez-vous un programme de maintien en forme et respectez-le strictement. L'exercice vous permettra de penser à autre chose qu'à l'incident et maintiendra votre corps en éveil. Si possible, gardez une bonne hygiène et ne négligez pas votre apparence physique;
- Du fait de votre situation d'otage, vous risquez d'avoir de fortes déperditions d'eau, de perdre l'appétit et de maigrir. Essayez de boire et de vous alimenter même si vous n'avez pas faim. Vous devez absolument conserver vos forces;
- Ne proférez pas de menaces contre vos ravisseurs et ne laissez pas entendre que vous témoignerez contre eux. S'ils s'efforcent de cacher leur identité, ne donnez pas l'impression de les avoir reconnus;
- Essayez de penser aux bonnes raisons qu'ont vos ravisseurs de ne pas vous faire de mal. Encouragez-les à informer les autorités du lieu de votre captivité et de votre état de santé. Suggérez des moyens par lesquels vous pourriez leur être utile dans les négociations qui aboutiront à votre libération. Il est important que vos ravisseurs vous considèrent comme une personne qui mérite d'être plainte et épargnée. Évitez les supplications et les larmes. Vous devez gagner le respect de vos ravisseurs autant que leur sympathie;
- Si vous finissez par servir de médiateur entre les preneurs d'otages et les autorités, veillez à transmettre correctement les messages entre les deux parties. Soyez prêt à parler par radio ou téléphone;
- N'essayez de vous évader que si vous êtes certain de réussir. Si vous êtes repris, vos ravisseurs pourront user de violence sur votre personne ou sur vos compagnons à titre de représailles;
- Soulignez en toute occasion qu'en votre qualité de marin vous êtes neutre et ne faites pas de politique;
- Si une tentative de sauvetage a lieu par la force, jetez-vous à terre et cherchez à vous abriter. Protégez votre tête de vos mains. Le cas échéant, déclinez votre identité. Les ex-otages éprouvent souvent de l'amertume à propos du traitement qu'ils reçoivent après leur libération. La plupart des otages ressentent un besoin impérieux de raconter leur histoire en détail. Si une assistance à cet égard n'est pas dispensée, demandez l'organisation d'une séance de traitement du stress post-traumatique. Ayez conscience que les problèmes émotionnels d'un ex-otage n'apparaissent pas immédiatement. Ils se manifestent parfois au bout de quelques mois. Quoi qu'il arrive, la réadaptation consécutive à l'incident est un processus lent, qui exige patience et compréhension. Dès que l'otage se rend compte qu'il/elle est une personne normale réagissant normalement dans une situation anormale, le processus de guérison peut commencer.
- Faites preuve de patience.

APPENDICE 5

FORMAT DES MESSAGES ÉMIS PAR LES NAVIRES

Rapport 1 - Message initial - Alerte relative à une attaque/un vol à main armée de pirates

1 Nom du navire, indicatif d'appel, numéro OMI, numéro d'identification INMARSAT (plus code de la région océanique) et identité dans le service mobile maritime (MMSI)

MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE (voir note)

SIGNAL D'URGENCE

ATTAQUE DE PIRATES/VOLEURS À MAIN ARMÉE

2 Position du navire (et heure UTC)

Latitude	Longitude	
Cap	Vitesse	Noeuds

3 Nature de l'événement

Note : Ce message sera probablement un message de détresse car le navire ou les personnes courent un danger grave ou imminent au moment de l'attaque. Si ce n'est pas le cas, les mots MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE doivent être omis.

L'utilisation de la priorité (3) du système INMARSAT n'exigera pas la mention de MAYDAY/ALERTE DE DÉTRESSE.

Rapport 2 - Rapport de suivi - Alerte relative à une attaque/vol à main armée de pirates

1 Nom du navire, indicatif d'appel, numéro OMI

2 Référence initiale ALERTE À LA PIRATERIE/À UN VOL À MAIN ARMÉE

3 Position au moment de l'événement

Latitude	Longitude
Nom de la zone	

4 Description de l'événement, par exemple :

Le navire se trouvait-il en route, au mouillage, à quai ?
Méthode d'attaque
Nombre d'embarcations suspectes et description
Nombre de pirates/voleurs et bref signalement
Type d'armes portées par les pirates/voleurs
Autres renseignements (par exemple, langue parlée)
Blessures subies par l'équipage et les passagers

Dommmages causés au navire (quelle partie du navire a été attaquée ?)
Brefs renseignements sur les biens/cargaisons volés
Mesures prises par le capitaine et l'équipage
L'événement a-t-il été notifié aux autorités de l'État côtier et dans l'affirmative, à qui ?
Mesures prises par l'État côtier

5 Derniers mouvements observés de l'embarcation-pirate/embarcation suspecte, par exemple :

Date/heure/cap/position/vitesse

6 Assistance requise

7 Méthode préférée de communication avec le navire signalant l'événement, par exemple :

Station radiocôtère appropriée

Ondes hectométriques/décamétriques/métriques

Numéro d'identification Inmarsat (plus code de la région océanique)

MMSI

8 Date/heure du rapport (UTC)

APPENDICE 6

**MODÈLE À UTILISER POUR NOTIFIER UN INCIDENT À L'OMI PAR
L'INTERMÉDIAIRE DES ADMINISTRATIONS MARITIMES
OU DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES**

- 2* Nom du navire et numéro OMI
Type de navire
Pavillon
Jauge brute
- 3 Date et heure
- 4 Latitude Longitude
Nom de la zone**
Le navire se trouvait-il en route, au mouillage ou à quai ?
- 5 Méthode d'attaque
Nombre d'embarcations suspectes et description
Nombre de pirates/voleurs et bref signalement
Type d'armes portées par les pirates/voleurs
Autres renseignements (par exemple, langue parlée)
- 6 Blessures subies par l'équipage et les passagers
Dommages causés au navire (quelle partie du navire a été attaquée ?)
Brefs renseignements sur les biens/cargaisons volés
- 7 Mesures prises par le capitaine et l'équipage
- 8 L'événement a-t-il été notifié aux autorités de l'État côtier et dans l'affirmative, à qui ?
- 9 État ou organisation internationale effectuant la notification
- 10 Mesures prises par l'État côtier

* Numéro correspondant aux numéros indiqués dans la colonne à cet effet dans l'annexe aux circulaires mensuelles de l'OMI.

** La piraterie est définie par l'article 101 de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer comme suit :

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

- a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé :
- i) contre un autre navire ou aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer;
 - ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État;
- b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate;
- c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter."

APPENDICE 7

DÉCALOGUE DE SÛRETÉ

1 Surveiller le navire et la cargaison

Tout capitaine a le devoir de prendre soin de la cargaison et d'adopter des mesures de précaution pour assurer la sécurité totale du navire, des activités de l'équipage ou d'autres personnes employées à bord du navire. Tous les membres de l'équipage devraient faire preuve de vigilance, dans leur propre intérêt, et signaler toute activité suspecte à l'officier chargé du quart.

2 Éclairer le navire et sa coque

Maintenir le navire éclairé, en particulier, le bordé extérieur et la totalité du pont, à l'aide de projecteurs puissants. Une mauvaise visibilité entrave les efforts des hommes de quart et constitue un facteur favorable aux activités illicites. Ne pas oublier les recommandations des règles 2 et 30 de COLREG.

3 Établir un moyen de communication pour obtenir une aide extérieure

Dans la mesure du possible, installer une ligne téléphonique facile d'accès pour l'homme de quart ou le membre de l'équipage qui est de service. Demander de l'aide par téléphone.

Se rappeler aussi de la liste des stations qui assurent une veille permanente sur ondes métriques - voie 16. Ces stations peuvent transmettre la demande d'aide aux autorités compétentes.

4 Contrôler l'accès à la cargaison et aux locaux d'habitation

La cabine du capitaine est l'une des principales cibles des agresseurs qui cherchent de l'argent, le passe-partout des autres locaux d'habitation pour voler les effets personnels de valeur de l'équipage et du matériel de navigation sur la passerelle. Les cabines et autres locaux d'habitation devraient être fermés à clé lorsque leurs occupants sont absents.

En général, la cargaison fait l'objet d'un vol qualifié ou d'un vol simple uniquement lorsque les malfaiteurs en connaissent la nature à l'avance grâce aux renseignements obtenus par des personnes sans scrupules ayant accès au connaissance. S'efforcer d'arrimer les conteneurs d'une cargaison de valeur de manière à obstruer leurs ouvertures. Isoler les moyens d'accès au navire et ceux qui mènent à l'intérieur afin de créer une seule voie d'entrée et de sortie par la passerelle de descente et la contrôler en y plaçant un gardien.

5 Tenir les hublots fermés

Des hublots ouverts peuvent offrir un accès facile à des malfaiteurs habiles : toujours les fermer et mettre les attaches quand on sort. Essayer aussi de laisser fermées les voies d'accès menant à l'intérieur du navire, en obligeant à emprunter, pour entrer et sortir, la passerelle de descente surveillée par le gardien.

6 Ne pas laisser d'objets de valeur en évidence

Essayer de réduire les occasions de vol en remettant à sa place tout le matériel portable qui n'est pas utilisé. Les objets de valeur laissés en évidence étant une tentation pour un voleur opportuniste, les garder dans un lieu sûr fermé à clé.

7 Laisser levées les passerelles d'accès

Au mouillage ou dans les ports, rendre l'accès difficile en laissant levées les passerelles d'accès et les échelles de corde. Au port, n'abaisser que la passerelle d'accès au quai.

8 En cas d'agression

- I - ne pas hésiter à sonner l'alarme générale du navire en cas de menace d'agression;
- II - essayer de garder un éclairage qui soit toujours aveuglant pour les attaquants, au cas où des personnes étrangères au navire tenteraient de grimper par le bordé;
- III - donner l'alarme sur ondes métriques - voie 16, aux navires qui se trouvent dans les parages et au système de veille permanente des autorités à terre (mentionner l'infrastructure existant dans le port). L'intervention des forces de sécurité sera d'autant plus efficace que l'alarme aura été donnée tôt;
- IV - sonner l'alarme à coups de sirène intermittents et utiliser des signaux d'alarme visuels au moyen de projecteurs et de fusées de signalisation;
- V - s'il y a lieu, afin de protéger les personnes qui sont à bord, essayer de repousser les assaillants au moyen de projecteurs puissants qui les aveugleront ou de jets d'eau ou de fusées de signalisation dirigés vers les zones d'abordage; et
- VI - ne pas tenter d'action héroïque.

9 Placer les gardiens contractuels sous la surveillance de l'officier de quart

Exiger un bon service de surveillance. Le gardien doit demander à toutes les personnes qui montent à bord du navire et qui en descendent de décliner leur identité. Recommander à l'équipage de se montrer coopératif. Ne pas autoriser le gardien à quitter la passerelle de débarquement, à moins qu'il ne soit relevé par un autre gardien ou un membre de l'équipage.

10 Signaler aux forces de l'ordre tout incident de vol qualifié, de vol simple ou de tentative de voies de fait

Les tentatives de voies de fait ou les vols qualifiés devraient être notifiés aux forces de sécurité, afin que les mesures nécessaires soient prises, sur le plan juridique.

Ces renseignements permettront d'étudier les dispositions à prendre pour prévenir et réprimer ce type de délit, contribuant ainsi à assurer la sécurité des équipages et des navires.