

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 11 mars 2010

relative aux mesures d'autoprotection et de prévention des actes de piraterie et des attaques à main armée contre les navires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2010/159/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) Devant la recrudescence des actes de piraterie au large des côtes de Somalie, le comité de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI), lors de sa 86^e session du 27 mai au 5 juin 2009, a adopté un ensemble de mesures au travers de plusieurs circulaires qui, soit actualisent les recommandations générales en vigueur concernant les mesures de lutte contre les actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires, soit définissent des mesures spécifiques destinées à faire face aux actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie.
- (2) La circulaire MSC.1/Circ. 1334 du 23 juin 2009 énonce des «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». Cette circulaire reprend un ensemble complet de mesures qui peuvent être prises à bord des navires en toute circonstance pour empêcher les attaques ou, quand elles se produisent, en réduire au minimum les risques pour l'équipage et pour le navire.
- (3) La circulaire MSC.1/Circ. 1332 du 16 juin 2009 reprend les mesures dites «meilleures pratiques de gestion» pour éviter, dissuader ou ralentir les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie («*Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*») que les partenaires de l'industrie maritime ont développées sur une base volontaire et que les parties contractantes ont soutenues et encouragées en raison de l'urgence face aux menaces au large de la Somalie. Les partenaires de l'industrie maritime ont mis à jour ces mesures dans une version 2 qui a été diffusée par la circulaire MSC.1/Circ. 1335 du 29 septembre 2009.
- (4) Bien que les mesures reprises dans ces circulaires de l'OMI ne soient pas revêtues d'un caractère obligatoire et contraignant, l'intérêt manifeste de l'amélioration de la sûreté maritime incite à s'assurer que les navires battant pavillon d'un État membre se prémunissent de la meilleure manière possible en l'état des connaissances actuelles lorsqu'ils sont exposés dans des zones de navigation à haut risque de piraterie et d'attaques à main armée.
- (5) Les actes de piraterie et les attaques à main armée à l'encontre des navires sont souvent, par nature, violents et ils constituent une menace sérieuse dans plusieurs régions du monde, au-delà de la situation actuelle au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien.
- (6) Les chiffres de l'année 2008 concernant la piraterie sont les plus élevés depuis le début du recensement effectué par le Bureau maritime international en 1991 avec 293 attaques de navires, 49 capturés, 889 marins pris en otage, 11 tués, 21 disparus et présumés morts. Depuis 2008, les attaques et les détournements de navires se sont particulièrement multipliés au large de la Somalie, dans le golfe d'Aden et dans l'océan Indien. De nombreux navires ont été attaqués et arraisonnés par des pirates qui retiennent les équipages en attendant le versement de rançons pour les libérer. Les périodes de captivité durent plusieurs semaines, voire plusieurs mois, et elles sont aussi inacceptables que très éprouvantes pour les marins retenus.
- (7) Une augmentation du nombre des attaques dans l'océan Indien et le golfe d'Aden a été constatée depuis le début de l'année 2009, malgré un relatif répit pendant l'été – dû à la mousson et ses difficiles conditions de navigation pour les pirates. Les pirates ont mené au moins 164 attaques en 2009, 48 d'entre elles ayant conduit à la capture d'un navire.
- (8) Les «meilleures pratiques de gestion» recommandent aux compagnies maritimes et aux navires de s'inscrire à l'avance sur le site internet du Centre de sécurité maritime de la corne de l'Afrique (<http://www.mschoa.org>) avant de transiter par le golfe d'Aden. Les navires inscrits reçoivent toutes les informations disponibles concernant la situation sur cette zone de navigation et ils sont suivis

par les forces de l'opération EU NAVFOR-Atalanta d'où des risques d'attaques moins importants. Toutefois, plus d'un tiers des navires en transit ne s'inscrivent toujours pas au Centre de sécurité maritime de la corne de l'Afrique et, en conséquence, ils ne peuvent pas bénéficier des mesures mises en place pour assurer leur transit dans cette zone.

- (9) Le 15 juin 2009, le Conseil de l'Union européenne a décidé de prolonger pour une période d'un an à compter du 13 décembre 2009, l'opération militaire EU NAVFOR-Atalanta de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie. Cette opération militaire est la première opération navale menée dans le cadre de la Politique européenne de sécurité et de défense (PESD). Le Conseil a, en effet, constaté que la piraterie au large de la côte somalienne continuait à constituer une menace importante pour la navigation maritime dans cette zone.
- (10) En raison de leur complémentarité avec les actions menées dans le cadre de l'opération EU NAVFOR-Atalanta, la mise en œuvre effective et harmonisée des mesures préventives recommandées par les circulaires MSC.1/Circ. 1334 et MSC.1/Circ. 1335 ne peut que favoriser l'efficacité de l'action de protection navale décidée par le Conseil dans la lutte contre la piraterie au large de la Somalie.
- (11) Il appartient aux États membres de mettre en œuvre les mesures visant à renforcer la sûreté maritime et de s'assurer que tous les moyens nécessaires sont alloués et fournis à cette fin,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

1. Les États membres sont invités à veiller à une application effective et harmonisée des mesures préventives pour faire face aux menaces dont les navires peuvent être victimes lors d'actes de piraterie et des attaques à main armée. Ces mesures, qui ont déjà été inventoriées et consolidées ont reçu un large soutien au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et des partenaires de l'industrie maritime.

2. Mesures générales

- 2.1. Les États membres sont invités à porter à la connaissance des opérateurs enregistrés en leur sein la circulaire MSC.1/Circ. 1334 adoptée lors de la 86^e session comité de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui énonce et actualise des mesures préventives d'autoprotection que les navires et les compagnies maritimes sont appelés à mettre en œuvre pour lutter contre les actes de piraterie et les attaques à main armée où que se situe un tel danger, conformément aux dispositions du code international relatif à la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS).
- 2.2. Les États membres sont invités à vérifier notamment que les navires soient dotés d'effectifs performants et en nombre suffisant conformément à la règle 4.28 de la partie B du code ISPS rendue obligatoire par l'article 3, paragraphe 5, du règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.

3. Mesures particulières à la situation au large des côtes de Somalie

- 3.1. Les États membres sont invités à porter à la connaissance des opérateurs enregistrés en leur sein la circulaire MSC.1/Circ. 1332 adoptée lors de la 86^e session comité de sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale (OMI) complétée par la circulaire MSC.1/Circ. 1335, qui endossent au niveau international les mesures dites «meilleures pratiques de gestion pour éviter, dissuader ou ralentir les actes de piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes de la Somalie», que les partenaires de l'industrie maritime publient régulièrement et dont ils assurent la mise à jour régulière.
- 3.2. Les États membres sont invités à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la diffusion, relayer les mises à jour périodiques et vérifier la mise en place des meilleures pratiques de gestion pour décourager les actes de piraterie au large des côtes de la Somalie, qui sont reprises à l'annexe de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 11 mars 2010.

Par la Commission
Siim KALLAS
Vice-président

⁽¹⁾ JO L 129 du 29.4.2004, p. 6.

ANNEXE

Meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes**(version 2 — août 2009)**

Les meilleures pratiques de gestion, qui ont été mises au point en vue de lutter contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, sont appuyées par les représentants des organisations du secteur maritime international suivantes:

- 1) Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (Intertanko);
- 2) Chambre internationale de la marine marchande (ICS);
- 3) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF);
- 4) Conseil maritime international et baltique (BIMCO);
- 5) Société d'exploitants internationaux de transport de gaz et de terminaux gaziers (SIGTTO);
- 6) Association internationale des transporteurs de marchandises solides (Intercargo);
- 7) International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I);
- 8) Association internationale des lignes de croisière (CLIA);
- 9) Union internationale d'assurances transports (IUMI);
- 10) Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC);
- 11) Bureau maritime international (BMI);
- 12) Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF).

Ces pratiques sont également appuyées par:

- 13) le Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique (MSCHOA);
- 14) la UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubaï);
- 15) le Maritime Liaison Office (Bureau de liaison maritime – MARLO).

Pratiques en matière de planification et d'exploitation susceptibles d'être mises en œuvre par les propriétaires, exploitants, armateurs-gérants et capitaines des navires en transit dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes*Objet*

1. Le présent document a pour objet d'établir les meilleures pratiques de gestion en vue d'aider les compagnies et les navires à éviter et à décourager les attaques de pirates et à retarder les attaques qu'ils ne peuvent pas éviter dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes. Les organisations qui ont été consultées au sujet de ce document représentent la vaste majorité des propriétaires et exploitants des navires en transit dans la région.
2. Ces organisations encourageront leurs membres à appliquer ces pratiques et s'efforceront de les diffuser à d'autres parties intéressées du secteur des transports maritimes en tant que meilleures pratiques pour combattre la piraterie dans la région. Le présent document complète les principes directeurs énoncés dans la circulaire MSC.1/Circ.1334 de l'OMI.

Profils types des attaques et bilan de l'expérience acquise

1. Au cours de l'année 2008 et du premier semestre 2009, le nombre d'attaques de navires de commerce perpétrées par des pirates dans l'ensemble du golfe d'Aden, au large des côtes somaliennes et dans toute la partie nord-ouest de l'océan Indien a augmenté. La majorité d'entre elles étaient concentrées à l'origine dans la partie septentrionale du golfe, mais certaines ont eu lieu au large de la côte est de la Somalie, à des distances plus grandes du littoral.

2. L'analyse des attaques menées avec succès indique que les pirates exploitent les faiblesses courantes suivantes:
 - a) faible vitesse;
 - b) faible franc-bord;
 - c) planification et procédures inadéquates;
 - d) état d'alerte visiblement médiocre et/ou absence de mesures évidentes de protection de bord;
 - e) lenteur de réaction du navire évidente.
3. En général, les attaques sont lancées à partir de deux ou de plusieurs petites embarcations ouvertes, ou «skiffs», à grande vitesse (jusqu'à 25 nœuds), qui s'approchent souvent de la hanche bâbord et/ou de l'arrière du navire.
4. L'utilisation d'un «navire-mère» pirate, c'est-à-dire d'un navire de plus grande taille ayant à son bord du personnel, de l'équipement, des approvisionnements et des embarcations d'assaut plus petites, a permis de mener avec succès des attaques à une distance plus grande des côtes.
5. La vigilance devrait être maximale au lever du jour et à la tombée de la nuit, la majorité des attaques se produisant au cours de ces périodes.
6. Même s'il ne faut pas partir du principe que les navires pouvant naviguer à des vitesses supérieures (15 nœuds et plus) ne sont pas susceptibles d'être attaqués, la vitesse est un moyen de défense efficace. Des armes de petit calibre et des lance-roquettes ont été utilisés dans cette zone pour intimider les capitaines de navire et les forcer à réduire la vitesse. Dans ces cas, le fait de maintenir l'allure de route libre s'est révélé efficace.
7. La majorité des tentatives de détournement ont été déjouées par les équipages des navires qui avaient planifié la traversée et s'étaient entraînés auparavant et qui ont appliqué avec succès des mesures de lutte passives.
8. En outre, la capacité des pirates à attaquer dépend largement de l'état de la mer et des conditions météorologiques. Il est estimé que des vents de plus de 18 nœuds et une hauteur de houle supérieure à deux mètres suffisent à protéger toutes les embarcations, à l'exception des plus vulnérables, en particulier lorsque les capitaines tiennent pleinement compte des meilleures pratiques de gestion.

Meilleures pratiques de gestion recommandées

1. Introduction

- a) Tout en reconnaissant que le capitaine est entièrement libre d'adopter à tout moment des mesures appropriées pour éviter, décourager ou retarder les attaques de pirates dans cette région, le présent document dans lequel sont définies les meilleures pratiques a été établi à l'intention des propriétaires, exploitants et capitaines des navires et de leurs équipages.
- b) Les mesures énoncées dans le présent document ne sont pas forcément toutes applicables à chaque navire. Il est donc recommandé de déterminer, dans le cadre de l'analyse des risques, lesquelles d'entre elles sont le mieux adaptées au navire. En règle générale, les pratiques ci-après se sont toutefois avérées efficaces:

2. Avant le passage en transit – Planification générale

a) Généralités

- i) L'UKMTO Dubaï est le premier point de contact des navires dans la région. Les interactions courantes entre les capitaines et les forces militaires sont assurées par l'UKMTO Dubaï, qui communique avec les navires et contacte directement le MSCHOA et les commandants des forces navales en mer. L'UKMTO Dubaï doit recevoir des mises à jour régulières concernant la position et les mouvements prévus des navires. Il utilise ces renseignements pour aider les unités navales à avoir une idée exacte de l'activité maritime (pour plus d'information, voir le glossaire à l'annexe A).
- ii) Le Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique (MSCHOA) est l'autorité responsable de la planification et de la coordination des forces placées sous la direction de l'Union européenne (EU NAVFOR) dans le golfe d'Aden et la zone située au large des côtes somaliennes (voir le glossaire à l'annexe A).
- iii) Le Bureau de liaison maritime (MARLO) fait office de canal de communication pour l'échange de renseignements entre les Forces maritimes combinées (CMF) et la communauté des transports maritimes dans la région (voir le glossaire à l'annexe A).
- iv) Avant de pénétrer dans la zone à haut risque, le propriétaire et le capitaine du navire devraient faire leur propre évaluation des risques afin de déterminer la probabilité que des pirates attaquent leur navire et les conséquences de telles attaques, en s'appuyant sur les informations disponibles les plus récentes. Cette évaluation des risques devrait permettre de déterminer les mesures à prendre pour prévenir ces attaques et en atténuer les conséquences et assurer le retour à la normale, et supposera d'appliquer à la fois les prescriptions réglementaires et des mesures supplémentaires de lutte contre la piraterie.

- v) Les compagnies devraient prévoir, dans les procédures de gestion des crises, des mesures appropriées pour faire face à la menace que constitue la piraterie en adoptant les pratiques recommandées par l'OMI et celles d'autres intervenants du secteur qui sont adaptées aux circonstances particulières et au type de navire concerné.
- vi) Les autorités navales doivent être informées à l'avance qu'un navire a l'intention d'effectuer un transit, afin de pouvoir déterminer les zones sensibles et prévoir une protection adaptée. Il s'agit principalement de prendre les mesures suivantes:
- 1) notification initiale à l'UKMTO Dubaï (par courriel ou télécopie);
 - 2) notification initiale au MARLO (par courriel ou télécopie);
 - 3) par ailleurs, il est recommandé aux navires qui prévoient de traverser le golfe d'Aden ou de naviguer dans la zone délimitée par le 12^e parallèle de latitude N, le 58^e méridien de longitude E et le 10^e parallèle de latitude S, d'enregistrer le passage du navire auprès du MSCHOA (en ligne, par courriel ou par télécopie).
- vii) Des mesures devraient, certes, être prises pour empêcher les pirates de monter à bord, mais la sécurité de l'équipage et des passagers prime.
- b) Planification par la compagnie
- Il est vivement recommandé aux armateurs-gérants et/ou au service des opérations de s'inscrire sur le site web du MSCHOA (www.mschoa.eu) afin de pouvoir accéder aux parties du site ayant un accès restreint, de prendre connaissance des renseignements qui y figurent et d'en faire part, selon que de besoin, à leur flotte.
- i) Quatre à cinq jours avant l'entrée du navire dans le couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC) ou dans la zone délimitée par le 12^e parallèle de latitude N, le 58^e méridien de longitude E ou le 10^e parallèle de latitude S, s'assurer que le MSCHOA a été notifié du passage au moyen du formulaire prévu à cet effet (*Vessel Movement Registration*) (en ligne, par courrier électronique ou par télécopie). Remarque: cette notification peut être effectuée par le navire ou la compagnie.
 - ii) Revoir l'évaluation de la sûreté du navire (SSA) et la mise en œuvre du Plan de sûreté du navire (SSP) requises en vertu du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) pour lutter contre la piraterie.
 - iii) L'agent de sûreté de la compagnie (CSO) est encouragé à s'assurer qu'un plan d'urgence pour la traversée à haut risque a été établi, qu'il a été expliqué, testé au cours d'exercices et débattu avec le capitaine et l'agent de sûreté du navire (SSO).
 - iv) Être au fait des zones maritimes qui ont été signalées comme présentant un risque particulièrement élevé.
 - v) Donner aux capitaines des orientations concernant les méthodes disponibles qu'il serait préférable d'appliquer lors du transit dans la région (transit en groupe, transit en groupe escorté, convoi national, etc.).
 - vi) Dispenser régulièrement des formations à l'équipage.
 - vii) La compagnie est libre de faire appel à des agents de sécurité privés supplémentaires, mais le recours à des gardes armés n'est pas recommandé.
 - viii) Envisager d'affecter des ressources supplémentaires afin d'augmenter les effectifs du quart.
 - ix) Envisager d'équiper les navires de mesures d'autoprotection avant le transit dans des zones à haut risque.
- c) Planification par le capitaine du navire
- i) Communication de la notification initiale (*Initial Report*) à l'UKMTO Dubaï et au MARLO (par courriel ou télécopie) lors de l'entrée dans la zone de notification délimitée par Suez, le 78^e méridien de longitude E et le 10^e parallèle de latitude S (voir la carte de lutte contre la piraterie Q6099).
 - ii) Quatre à cinq jours avant l'entrée du navire dans le couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC) ou dans la zone délimitée par le 12^e parallèle de latitude N, le 58^e méridien de longitude E ou le 10^e parallèle de latitude S, s'assurer que le MSCHOA a été notifié du passage au moyen du formulaire prévu à cet effet (*Vessel Movement Registration*) (en ligne, par courrier électronique ou par télécopie). Remarque: cette notification peut être effectuée par le navire ou la compagnie. Si elle est effectuée par la compagnie, les capitaines doivent vérifier auprès de la compagnie que les renseignements ont été correctement transmis au MSCHOA.
 - iii) Avant de transiter dans la région, il est recommandé de bien informer l'équipage.
 - iv) L'expérience a montré que l'efficacité du plan d'urgence antipiraterie était maximale lorsque ce plan était mis en œuvre d'avance, qu'un exercice était effectué avant d'arriver dans la zone, que le plan était passé en revue et que tous les membres du personnel avaient reçu des instructions sur leurs fonctions et savaient notamment reconnaître le signal d'alarme indiquant une attaque de pirates.

- v) Il est conseillé aux capitaines de préparer également un plan de communication d'urgence, dans lequel figurent tous les numéros essentiels à appeler en cas d'urgence et des messages préétablis, lequel plan devrait être aisément accessible ou affiché en permanence à proximité du tableau de communication (par exemple, les numéros de téléphone du MSCHOA, du Centre d'information sur la piraterie du BMI, de l'agent de sûreté de la compagnie, etc. – voir la liste des points de contact dressée à l'annexe B).
 - vi) Définir la politique du navire en matière de système d'identification automatique (AIS): la convention SOLAS permet au capitaine de mettre l'AIS hors circuit s'il estime que l'utilisation de ce système accroît la vulnérabilité de son navire. Toutefois, pour fournir aux forces navales des données de suivi dans le golfe d'Aden, il est recommandé de continuer les émissions AIS mais de les limiter à l'identité, à la position, à la route suivie, à la vitesse, aux conditions de navigation et aux renseignements relatifs à la sécurité du navire. Au large des côtes somaliennes, la décision revient encore au capitaine mais les forces navales conseillent actuellement de mettre l'AIS complètement hors circuit. En cas de doute, vérifier auprès du MSCHOA.
3. Planification du voyage avant le passage en transit
- a) Les navires sont encouragés à envoyer à l'UKMTO Dubaï et au MARLO des comptes rendus indiquant leur point de midi, leur position, leur cap, leur vitesse, l'estimation de leur heure d'arrivée, ainsi que leur heure d'arrivée effective lorsqu'ils font route dans la région.
 - b) Les navires sont encouragés également à accroître la fréquence de ces comptes rendus lorsqu'ils se trouvent dans des zones dont on sait qu'elles sont à haut risque/infestées de pirates et à envoyer de nouveaux comptes rendus lorsqu'ils franchissent le point A ou le point B dans le golfe d'Aden, tels qu'indiqués sur la carte de lutte contre la piraterie Q6099.
 - c) À l'intérieur du golfe d'Aden
 - i) L'EUNAVFOR, la force navale placée sous la direction de l'Union européenne, recommande vivement aux navires d'emprunter le couloir de transit recommandé sur le plan international. Les navires en direction de l'ouest devraient naviguer dans la partie nord du couloir et les navires en direction de l'est dans la partie sud. Si ces navires envisagent le transit en groupe à l'intérieur du golfe d'Aden, ils trouveront des directives sur les heures et vitesses de transit sur le site web du MSCHOA.
 - ii) Les navires devraient éviter de pénétrer dans les eaux territoriales yéménites au cours du transit car, en vertu du droit international coutumier, les forces militaires internationales (non yéménites) ne peuvent pas protéger les navires qui sont attaqués à l'intérieur de ces eaux.
 - iii) Il pourra être demandé aux navires de modifier le plan de la traversée en fonction des conseils fournis par le MSCHOA sur l'itinéraire à suivre.
 - iv) Au cours du transit en groupe, les navires ne devraient pas s'attendre à être accompagnés en permanence par un navire de guerre. Tous les bâtiments de guerre qui se trouvent dans le golfe d'Aden, qu'ils fassent partie de l'EUNAVFOR ou que leurs interventions soient coordonnées avec celles de l'EUNAVFOR, sont au fait des traversées effectuées en groupe et disposent de renseignements complets sur les navires vulnérables.
 - v) Le MSCHOA recommande vivement aux capitaines de s'efforcer par tous les moyens de prévoir de traverser de nuit les zones à haut risque du golfe d'Aden (le MSCHOA avisera les navires), car très peu d'attaques lancées la nuit ont abouti.
 - d) À l'extérieur du golfe d'Aden
 - i) Il est recommandé aux navires naviguant au large de la côte est de la Somalie de consulter le site web du MSCHOA ou l'UKMTO Dubaï afin d'obtenir les renseignements les plus récents concernant l'itinéraire à suivre.
 - ii) Les capitaines devraient continuer à fournir à l'UKMTO Dubaï, de la manière habituelle, des mises à jour relatives à la route suivie par leur navire et des détails le concernant.
 - e) Une liste des coordonnées utiles figure à l'annexe B.
4. Avant le passage en transit – Mesures défensives
- a) Compte tenu des niveaux d'effectif, veiller à ce que les tâches régulières exécutées à bord du navire soient adaptées suffisamment à temps pour garantir que la veille soit assurée par des membres d'équipage bien reposés, bien informés et suffisamment nombreux. Le capitaine et les officiers de quart devraient bien connaître les incidences des manœuvres en zigzag à bord du navire sur lequel ils se trouvent (pour tous les états de mer) et en particulier, l'impact que ces manœuvres peuvent avoir en ce qui concerne la réduction de la vitesse du navire.
 - b) Au cours du passage en transit dans le golfe d'Aden et au large des côtes somaliennes, envisager de limiter les communications externes (radios, combinés et renseignements AIS) à celles qui sont indispensables à la sécurité et à la sûreté, et aux renseignements requis aux termes de la convention SOLAS uniquement.
 - c) Mieux se préparer et tirer meilleur parti de la redondance en faisant fonctionner davantage de machines auxiliaires, générateurs et moteurs de barre compris.
 - d) Augmenter le nombre des vigies/effectifs à la passerelle.
 - e) Prévoir la présence de personnel dans la chambre des machines.
 - f) Sécuriser et contrôler l'accès à la passerelle, à la chambre des machines, au local de l'appareil à gouverner et à tous les emménagements de l'équipage et espaces intérieurs. Tous les points d'accès potentiels (portes, hublots, événements, etc.) devraient faire l'objet d'une évaluation des risques et être protégés de manière adéquate, en particulier lorsqu'il est estimé que le point d'entrée potentiel est suffisamment grand pour qu'un agresseur puisse pénétrer. Lors du transit dans les zones à haut risque, l'accès aux emménagements de l'équipage et aux locaux de travail devrait être réduit à un seul point d'entrée. Les mesures mises en place ne devraient en aucun cas entraîner l'obstruction d'une sortie de secours d'un espace intérieur, par laquelle les pirates ne devraient toutefois pas pouvoir pénétrer.

- g) En cas d'urgence, les navires de guerre peuvent être contactés sur la voie 16 VHF (ou la voie 08 de réserve).
- h) Vérifier que toutes les échelles et tout l'équipement en abord sont arrimés ou ont été remontés sur le pont.
- i) Vérifier que les dispositifs d'autoprotection mis en place au préalable sont toujours solidement fixés et qu'ils fonctionnent de la manière prévue. Ne pas oublier que les dispositifs temporaires sont susceptibles de se desserrer et, donc, de n'assurer qu'un niveau réduit de protection.
- j) Si le franc-bord du navire est relativement faible, réfléchir à la possibilité d'élargir les gouttières pour empêcher que des grappins puissent s'y accrocher. Pour des exemples de ce type de mesures, consulter le site web du MSCHOA.
- k) Il est recommandé de désigner un poste de rassemblement ou «citadelle» en cas d'attaque de pirates et de s'exercer à l'application de procédures de verrouillage afin de retarder l'accès aux commandes du navire et de gagner du temps. Ce poste de rassemblement devrait, en bonne logique, être éloigné des cloisons externes et des hublots. Le recours aux citadelles et la façon de les utiliser faisant l'objet d'un débat, il est recommandé aux capitaines de consulter régulièrement le MSCHOA à ce sujet.
- l) Envisager l'utilisation, près des lisses, de mannequins simulant des vigies supplémentaires. Toutefois, s'il existe des secteurs aveugles créés du fait de la conception du navire et si l'évaluation de la sûreté révèle que ces secteurs constituent un risque, du personnel devra peut-être être posté à ces endroits.
- m) Il est conseillé de pressuriser les pompes et/ou manches d'incendie et de les tenir prêtes à déverser leur contenu par-dessus bord, en particulier dans les parties les plus vulnérables du navire.
- n) Il peut également être envisagé de créer un rideau d'eau autour du navire afin de dissuader les pirates de monter à bord.
- o) Envisager d'utiliser du barbelé à lame/des barrières physiques autour des points d'accès arrière/les plus bas, en tenant compte de la sécurité et de l'évacuation de l'équipage.
- p) Envisager l'utilisation d'équipement de défense passive.
- q) Envisager de fournir des moyens optiques de vision nocturne qui puissent être utilisés pendant les périodes d'obscurité.
- r) Faire fonctionner le système de télévision en circuit fermé (si un tel système est installé).

5. Passage en transit – Opérations

- a) L'équipage du navire ne devrait pas être exposé à des risques excessifs lors du recours à des mesures de protection de bord.
- b) Il est fortement recommandé à tous les navires qui naviguent dans le golfe d'Aden d'utiliser le couloir de transit recommandé sur le plan international (IRTC) et de respecter les conseils et horaires donnés sur le site web du MSCHOA au sujet du transit en groupe.
- c) L'attention des gens de mer est également appelée sur la circulaire SN.1/Circ. 281 de l'OMI (du 4 août 2009) intitulée «*Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden*» (renseignements relatifs au couloir de transit recommandé sur le plan international à l'intention des navires en transit dans le golfe d'Aden), dans laquelle il est indiqué que l'IRTC est susceptible d'être modifié par les autorités militaires compte tenu des circonstances. En conséquence, il est fortement recommandé aux gens de mer d'obtenir des renseignements actualisés sur le site web du MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) ou les avertissements de navigation (NAV-warnings) diffusés pour cette zone.
- d) Si vous avez l'intention de participer à un transit en groupe dans l'IRTC: naviguez à la vitesse de transit du groupe mais restez conscients des limites du navire (par exemple, si votre allure de route libre est de 16 nœuds, il vous est actuellement conseillé de participer à un transit en groupe filant 14 nœuds et de garder en réserve les 2 nœuds de différence).
- e) Si vous n'avez pas l'intention de participer à un transit en groupe dans l'IRTC: maintenez l'allure de route libre du navire dans toute la zone à haut risque (si l'allure de route libre du navire est supérieure à 18 nœuds, il est actuellement conseillé de ne pas réduire la vitesse pour participer à un transit en groupe, mais de maintenir l'allure de route libre et d'essayer de traverser la zone à haut risque de nuit sur la plus grande distance possible).
- f) Les navires devraient respecter à tout moment le règlement international pour prévenir les abordages en mer. Les capitaines devraient veiller à ne pas compromettre la sécurité de la navigation des autres navires lorsqu'ils pénètrent dans l'IRTC et qu'ils le quittent. Les feux de navigation ne devraient pas être éteints la nuit. Suivre les directives données par l'autorité de l'État du pavillon.
- g) N'éclairer le pont que dans la mesure où cela est nécessaire à la sécurité. L'éclairage des zones d'ombre autour de la coque du navire peut étendre la zone de visibilité des vigies mais ne doit être envisagé que s'il est compatible avec la sécurité de la navigation. Lorsque ceux-ci sont installés et qu'il est estimé que leur utilisation s'avère nécessaire, envisager l'utilisation immédiate de projecteurs «contrôlés à distance» si des activités suspectes sont signalées autour du navire. L'utilisation de projecteurs peut surprendre les pirates et décourager une attaque potentielle (les forces navales conseillent actuellement que seuls les feux de navigation soient allumés au cours du passage en transit).

- h) Conserver à la passerelle des photos de «navires-mères» pirates: si l'un de ces navires est repéré, le signaler immédiatement. Signaler à l'UKMTO Dubaï et au Centre d'information sur la piraterie du BMI tous les navires-mères suspects aperçus (voir l'annexe C, qui donne un exemple de la manière dont les renseignements concernant la piraterie ou toute autre attaque ou observation peuvent être communiqués).
- i) Le capitaine devrait tenter d'évaluer la menace le plus rapidement possible. Dès qu'il estime que cette menace se précise, il devrait appeler l'UKMTO Dubaï.
- j) Assurer, par tous les moyens disponibles, un service de garde satisfaisant pour repérer les embarcations suspectes, surtout celles qui s'approchent de l'arrière du navire et de chaque hanche.
- k) Ne pas exposer l'équipage à des risques excessifs. Seules les tâches essentielles devraient être effectuées sur le pont lors du passage en transit dans la zone à haut risque. Dans la mesure du possible, les capitaines devraient éviter que les membres d'équipage se trouvent dans les espaces de pont extérieurs pendant les périodes d'obscurité, sans toutefois déroger à leur obligation de maintenir à tout moment une veille complète et appropriée.
- l) Utiliser la lumière, des sonneries d'alarme et l'activité de l'équipage pour faire savoir aux pirates présumés qu'ils ont été détectés.
- m) Diverses mesures défensives non létales supplémentaires, en vente dans le commerce, pourraient être envisagées; elles devraient toutefois être évaluées par les compagnies en fonction de leurs mérites, ainsi que des caractéristiques particulières et de la vulnérabilité du navire auxquelles elles s'adressent.

6. En cas d'attaque de pirates

- a) Appliquer le plan d'urgence qui a été préétabli pour le navire.
- b) Lancer le plan de communication d'urgence et signaler immédiatement l'attaque à l'unique point de contact principal en cas d'attaque, qui est l'UKMTO Dubaï (en sa qualité de centre de sûreté maritime fonctionnant en continu chargé de surveiller les attaques perpétrées par des pirates dans la région, le MSCHOA continue de faire office de point de contact secondaire en cas d'attaque).
- c) Mettre en marche le système d'alerte de sûreté du navire (SSAS), qui alertera l'agent de sûreté de votre compagnie et l'État dont le navire bat le pavillon. Les comptes rendus rédigés à l'issue d'une attaque devraient être communiqués dans les plus brefs délais à tous les centres de notification des actes de piraterie pertinents, tel qu'il est indiqué à la section 9.
- d) Si le capitaine a mis hors circuit, comme il en a le droit, le système d'identification automatique (AIS) au cours du passage en transit dans la zone où les pirates opèrent, ce système devrait être activé lorsque le navire est attaqué par des pirates.
- e) Déclencher l'alarme signalant une situation critique et faire une annonce par haut-parleurs («attaque de pirates») conformément au plan d'urgence du navire.
- f) Lancer un appel «Mayday» sur la voie 16 VHF (et sur la voie 08 de réserve, qui est surveillée par les navires de guerre). Envoyer un message de détresse par l'intermédiaire du système ASN (appel sélectif numérique) et Inmarsat-C, selon le cas. Établir une communication téléphonique avec l'UKMTO Dubaï.
- g) Empêcher les skiffs de rattraper le navire en changeant de cap et en augmentant la vitesse lorsque cela est possible⁽¹⁾. Les pirates ont beaucoup de mal à aborder un navire qui:
 - i) fait route à plus de 15 nœuds;
 - ii) manœuvre – il est conseillé aux capitaines de faire le plus rapidement possible de petites manœuvres continues en zigzag, sans réduire la vitesse, pour décourager les pirates de monter à bord. Envisager d'augmenter l'exposition des pirates au vent/aux vagues et d'utiliser la vague d'étrave et le remous arrière pour que l'embarcation des pirates ne puisse accoster facilement le long du navire. Les capitaines et les officiers de quart devraient bien connaître les caractéristiques de manœuvre du navire. Il convient d'accorder une attention particulière aux effets de toute modification des ordres de barre et des répercussions que cela peut avoir sur la vitesse du navire.
- h) Utiliser la pompe d'incendie comme moyen de défense.
- i) Envisager de diriger les verres de pont vers l'avant afin d'attirer l'attention sur le navire et d'aider les forces militaires qui arrivent sur place à déterminer que le navire est attaqué (identification positive).
- j) Rassembler tous les membres de l'équipage restants conformément au plan d'urgence du navire.

⁽¹⁾ S'il est possible de gagner du temps jusqu'à l'arrivée des forces militaires, les pirates sont alors souvent contraints de mettre un terme à leur attaque. C'est pourquoi il est indispensable d'enregistrer dès que possible le navire auprès du MSCHOA, de respecter les horaires des transits en groupe et de communiquer à l'UKMTO Dubaï des mises à jour de la position: la probabilité de bénéficier, en cas d'attaque de pirates, de l'aide de navires de guerre se trouvant à proximité s'en trouvera accrue.

7. Si le navire est abordé par les pirates

- a) Avant que les pirates accèdent à la passerelle, informez l'UKMTO Dubaï et, si vous disposez de suffisamment de temps, la compagnie.
- b) N'offrez pas de résistance; en résistant, vous pourriez déclencher une violence inutile et exposer l'équipage à des sévices.
- c) Si la passerelle/chambre des machines doit être évacuée, la machine principale devrait être arrêtée, l'erre cassée, si possible, et le navire conduit à bonne distance d'autres navires.
- d) Restez calme et coopérez pleinement avec les pirates.
- e) Assurez-vous que tous les membres de l'équipage, autres que ceux de l'équipe à la passerelle, restent ensemble, au même endroit.
- f) Si l'équipage se trouve à l'intérieur d'une «citadelle» verrouillée, s'assurer qu'une protection/un abri interne est disponible au cas où les pirates essaieraient de s'y introduire de force. Se maintenir à l'écart de l'entrée/des portes et des hublots/fenêtres – ne pas résister à l'entrée des pirates. Utiliser les moyens de communication d'urgence de la citadelle pour communiquer avec les autorités.

8. En cas d'intervention militaire

- a) Il devrait être conseillé à l'équipage de n'utiliser d'appareil photo avec flash à aucun moment lors d'une intervention militaire.
- b) Au cas où le personnel militaire interviendrait à bord du navire, tous les membres du personnel devraient rester au ras du pont, se couvrir la tête de leurs deux mains, en veillant à ce que leurs mains soient visibles et à ce qu'elles ne tiennent rien.
- c) Soyez prêt à répondre à des questions sur votre identité et votre rang à bord.
- d) Sachez que l'anglais n'est pas la langue de travail de toutes les unités navales de la région.
- e) Les forces militaires peuvent commencer par prendre le contrôle de toutes les personnes rencontrées. Il s'agit d'une pratique courante. En informer l'équipage du navire et le préparer à cette éventualité, tout en lui demandant sa pleine coopération pendant les premières phases de l'intervention à bord.

9. Comptes rendus a posteriori (voir annexe C)

- a) À la suite d'une attaque de pirates ou d'une activité suspecte, quelle qu'elle soit, il est essentiel de communiquer au MSCHOA, à l'UKMTO Dubaï et au BMI un compte rendu détaillé de l'incident.
- b) Ce compte rendu permet d'effectuer une analyse exhaustive des activités des pirates et d'en déterminer les tendances, ainsi que d'évaluer les techniques employées ou de déterminer si les pirates ont modifié leurs tactiques, tout en assurant que des avertissements appropriés puissent être diffusés aux autres navires marchands naviguant à proximité.
- c) En conséquence, il est demandé aux capitaines de remplir le formulaire normalisé contenant le compte rendu relatif aux actes de piraterie qui figure à l'annexe C.

Mise à jour des meilleures pratiques de gestion

1. Il est prévu de mettre les présentes pratiques périodiquement à jour en fonction de l'expérience opérationnelle acquise et des enseignements tirés. Les parties qui ont contribué à la rédaction du présent document s'efforceront de se réunir régulièrement pour mettre ces pratiques à jour et en diffuser des versions révisées à leurs membres respectifs et aux autres organisations intéressées.
 2. En cas de doute, consultez le site web du MSCHOA, sur lequel figureront toujours des renseignements pertinents supplémentaires (en notant que ces renseignements peuvent ne pas être approuvés par toutes les organisations énumérées plus haut).
-

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Rôles et interactions des organismes coordonnateurs

L'EUNAVFOR

L'EUNAVFOR est la principale autorité de coordination qui dirige le Centre de sûreté maritime de la corne de l'Afrique (MSCHOA). Tous les renseignements et coordonnées la concernant figurent sur le site web du MSCHOA.

MSC (HOA) Centre de sûreté maritime (corne de l'Afrique)

Le MSCHOA a été créé par l'Union européenne (UE) en tant qu'élément d'une initiative de lutte contre la piraterie dans la corne de l'Afrique lancée dans le cadre de la politique européenne en matière de sécurité et de défense. La création, en septembre 2008, d'EU NAVCO a marqué la première étape de cette initiative. Cette cellule de coordination, basée à Bruxelles, a établi des liens avec un large éventail de membres de la communauté maritime et a assuré la coordination avec les forces de l'Union européenne opérant dans la région. En novembre 2008, le Conseil de l'Union européenne a fait un grand pas en avant en mettant sur pied une mission navale — EU NAVFOR-Atalanta — dans l'objectif de renforcer la sûreté maritime au large des côtes somaliennes en prévenant et en décourageant les attaques de pirates et en contribuant à protéger les navires de commerce dans la région.

UKMTO Dubaï — (UK) Maritime Trade Operations

Le bureau des opérations commerciales maritimes du Royaume-Uni (UKMTO Dubaï), sis à Dubaï, fait office de point de contact et assure la liaison entre le secteur et les Forces militaires combinées (CMF). Le bureau de Dubaï gère également le système facultatif de comptes rendus, dans le cadre duquel les navires marchands sont encouragés à envoyer des comptes rendus quotidiens indiquant leur position et l'heure à laquelle ils prévoient d'arriver au port suivant, lorsqu'ils transitent dans la région délimitée par Suez, le 78^e méridien de longitude E et le 10^e parallèle de latitude S. Ce bureau suit ensuite les navires et transmet les renseignements sur leur position aux Forces militaires combinées et au siège de l'Union européenne. Les nouvelles informations pertinentes qui affectent le trafic commercial peuvent ensuite être communiquées aux navires directement, plutôt que par l'intermédiaire des bureaux de leur compagnie, ce qui permet de réagir plus rapidement face à un incident et de gagner du temps.

Pour plus de renseignements ou pour participer au système facultatif de comptes rendus, prière de contacter l'UKMTO Dubaï (UKMTO@eim.ae).

ANNEXE B

Coordonnées utiles**UKMTO Dubaï**

Courriel: UKMTO@eim.ae
Téléphone: + 971 505523215
Mobile:
Fax: + 971 43065710
Télex (51) 210473

MSCHOA

Utiliser le site web pour les comptes rendus www.mschoa.org
Téléphone: + 44 (0) 1923958545
Fax: + 44 (0) 1923958520
Courriel: postmaster@mschoa.org

IMB PRC

Courriel: piracy@icc-ccs.org
Téléphone: + 60 320310014
Mobile:
Fax: + 60 320785769
Télex MA34199 IMBPC1

MARLO

Courriel: Marlo.bahrain@me.navy.mil
Téléphone: + 973 17853927
Mobile: + 973 39442117

ANNEXE C

RAPPORT DE SUIVI — ATTAQUE DE PIRATES

Caractéristiques du navire/renseignements détaillés

1. NOM DU NAVIRE:		
2. N° OMI:		
3. PAVILLON:		
4. INDICATIF D'APPEL		
5. TYPE DE NAVIRE:		
6. JAUGE OFFICIELLE BRUTE:	Jauge nette:	Port en lourd:
7. PROPRIÉTAIRES (ADRESSE ET COORDONNÉES):		
8. EXPLOITANTS (ADRESSE ET COORDONNÉES):		
9. DERNIER PORT/PROCHAIN PORT:		
10. CARGAISON: (TYPE/QUANTITÉ)		

Renseignements relatifs à l'incident

11. DATE et LIEU DE L'INCIDENT:	LT	UTC
12. POSITION: LAT:	(N/S)	LONG: (E/W)
13. AMERRISSAGE/LIEU LE PLUS PROCHE:		
14. PORT/VILLE/MOILLAGE:		
15. PAYS/PAYS LE PLUS PROCHE:		
16. SITUATION (À QUAI/AU MOILLAGE/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:		

Renseignements relatifs aux assaillants

24. NOMBRE DE PIRATES/VOLEURS:
25. TENUE/APPARENCE PHYSIQUE:
26. LANGUE PARLÉE:
27. ARMES UTILISÉES:
28. CARACTÉRISTIQUES DISTINCTIVES:
29. EMBARCATION UTILISÉE:
30. MÉTHODE D'APPROCHE:
31. DURÉE DE L'ATTAQUE:
32. AGRESSIFS/VIOLENTS:

Renseignements supplémentaires

33. MESURES PRISES PAR LE CAPITAINE ET L'ÉQUIPAGE:
34. L'INCIDENT A-T-IL ÉTÉ NOTIFIÉ AUX AUTORITÉS DE L'ÉTAT CÔTIER ET, DANS L'AFFIRMATIVE, À QUI?
35. MÉTHODE SOUHAITÉE DE COMMUNICATION AVEC LE NAVIRE SIGNALANT L'INCIDENT: STATION RADIOCÔTIÈRE APPROPRIÉE, HF/MF/VHF/N° D'IDENTIFICATION INMARSAT (+ CODE DE LA RÉGION OCÉANIQUE)/MMSI
36. MESURES PRISES PAR LES AUTORITÉS:
37. NOMBRE DE MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE/NATIONALITÉ(S):
38. VEUILLEZ JOINDRE AU PRÉSENT RAPPORT UNE BRÈVE DESCRIPTION/UN RAPPORT COMPLET/UNE DÉCLARATION DU CAPITAINE — DE L'ÉQUIPAGE RELATIVE À L'ATTAQUE/ LES PHOTOGRAPHIES PRISES, LE CAS ÉCHÉANT

Recommandations supplémentaires à l'intention des navires exerçant des activités de pêche, annexées aux meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie 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. Le moteur doit pouvoir démarrer immédiatement.
8. Ne pas s'approcher de navires non identifiés.
9. Utiliser la VHF le moins possible afin de ne pas être entendu des pirates et d'être plus difficile à localiser.
10. 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'un engin suspect, avertir les autorités (l'UKMTO et le MSCHOA) ainsi que le reste de la flotte.
2. Communiquer les coordonnées du deuxième 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.