



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 soixante-quinzième session (15-24 mai 2002), le Comité de la sécurité maritime a approuvé le texte révisé de la circulaire MSC/Circ.623/Rev.2 (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 des travaux du COMSAR 6, aux fins de rendre les RCC et les autres entités intéressées conscients des dangers encourus lorsque les pirates/terroristes se rendent compte qu'une alerte de détresse ou une autre communication a été émise par le navire affecté à la suite d'une alerte d'attaque par des pirates/terroristes.

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.2.

ANNEXE

**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**

Introduction

1 La présente circulaire a pour objet d'attirer l'attention des propriétaires de navires, des capitaines et des équipages sur les précautions à prendre pour réduire les risques de piraterie en haute mer ou de vol à main armée auxquels sont exposés les navires lorsqu'ils se trouvent au mouillage, au large des ports, ou lorsqu'ils traversent les eaux territoriales d'un État côtier. Elle indique les dispositions à prendre pour réduire le risque de telles attaques et des mesures de lutte possibles et rappelle qu'il est essentiel de signaler ces attaques, qu'elles aient réussi ou échoué, 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 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 option sont données.

Objectif des pirates et des voleurs

3 En Asie du Sud-Est, outre le détournement des navires et le vol de la cargaison, les malfaiteurs semblent avoir pour principale cible 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, y compris les rouleaux de cordages. En Amérique du Sud, un nombre considérable de cas de piraterie et d'attaques à main armée sont liés à la drogue. Dans les cas où des conteneurs ont été forcés, on suppose que les malfaiteurs étaient 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. Il est donc recommandé de vérifier soigneusement les compartiments et de bien les fermer avant de quitter le port.

* 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."

Réduire la tentation de piraterie et de vol à main armée

Sommes en espèces placées dans le coffre du navire

4 Les attaquants sont attirés par les grosses sommes en espèces qu'ils pensent trouver dans le coffre du capitaine. Cet espoir est parfois justifié et des sommes importantes ont été volées ainsi. L'argent liquide qu'il faut éventuellement 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 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 ne pas avoir à emporter 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 entreprenne des démarches visant à inciter ces États à une attitude plus souple, dans le cadre de la lutte internationale contre la piraterie et le vol à main armée.

Discrétion de la part du capitaine et de l'équipage

5 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. Il convient donc 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.

6 Les membres d'équipage qui descendent à terre dans les ports des zones affectées ont intérêt à ne pas parler du voyage ou du contenu de la cargaison à des personnes qui n'ont rien à voir avec l'exploitation du navire.

Équipages réduits

7 Le nombre de membres d'équipage à bord tend actuellement à diminuer, ce qui joue aussi en faveur des agresseurs. Un équipage restreint veillant à ce que le navire navigue en toute sécurité dans des eaux encombrées ou resserrées devra s'astreindre en outre à veiller à la sûreté du navire pendant de longues périodes. Les propriétaires de navires envisageront peut-être de renforcer les équipes de surveillance lorsque le navire est en mer ou au mouillage à l'extérieur des ports dans des eaux où des attaques ont lieu. Ils pourraient aussi envisager de fournir du matériel de surveillance et de détection, qui aiderait leurs équipages et protégerait leurs navires.

Pratiques recommandées

8 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 fréquentant les régions "à risque" de décider dans quelle mesure ces recommandations sont à suivre. Les milieux maritimes auraient aussi intérêt à consulter les recommandations publiées ailleurs.*

* Par exemple, Royaume-Uni : Marine Guidance Note 75; BIMCO : publication "The Ship Master's Security Manual" (juillet 1998); ICS/ISF Pirates and Armed Robbers - A Master's Guide" (Troisième édition, 1999), BMI : "Special Report on Piracy and Armed Robbery" (mars 1998).

9 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 : pas de piraterie/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.

Phase préalable à la piraterie/vol à main armée : plan de sûreté du navire

10 Tous les navires qu'il est prévu d'exploiter dans des eaux où se produisent des attaques devraient être dotés d'un plan de sûreté du navire* qui traite les questions de piraterie et de vol à main armée. Ce plan devrait être établi en fonction des risques possibles, des membres de l'équipage disponibles, de leurs aptitudes et de leur formation, de la possibilité d'établir à bord des zones de sûreté et du matériel de surveillance et de détection prévu. Chaque plan devrait notamment porter sur les points suivants :

- .1 nécessité d'une surveillance renforcée et utilisation du matériel d'éclairage, de surveillance et de détection;
- .2 riposte de l'équipage, si une attaque potentielle est détectée ou si une attaque est lancée;
- .3 procédures d'alerte par radio;
- .4 rapports à établir à la suite d'une attaque ou d'une **tentative d'attaque**.

Le plan de sûreté du navire devrait 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. Il devrait en particulier tenir compte des dangers potentiels si l'équipage adopte une attitude agressive face à une attaque. La détection préalable d'une attaque éventuelle est le moyen **de dissuasion le plus efficace**. Une fois l'attaque lancée, et 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.

11 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, contrôlées en permanence et inspectées régulièrement. Il convient de s'efforcer d'établir des zones de sûreté où il serait difficile aux malfaiteurs de pénétrer.

12 Il est important de bien préparer et exécuter les mesures qui s'imposent en cas d'incident et les intervenants devraient autant que possible bien connaître l'agencement des navires. Par conséquent, les agents des forces de l'ordre chargé d'intervenir dans les cas de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires, en mer ou au port, devraient s'être familiarisés avec l'agencement général et les caractéristiques des types de navires les plus courants; les propriétaires des navires devraient coopérer avec les forces de l'ordre, en autorisant l'accès aux navires, pour ce faire.

*

Des recommandations utiles sont données dans la circulaire MSC/Circ.443.

Itinéraire et mouillage retardé

13 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. 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 et réduire ainsi 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, lorsqu'il n'y a aucun poste à quai disponible ou lorsqu'on sait que le chargement ou le déchargement seront très retardés.

Exercices d'exécution du plan de sûreté du navire

14 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, en les perfectionnant. Les signaux d'alarme et les procédures d'alerte devraient avoir été pratiqués à fond. 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.

15 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 au port, au mouillage et pendant la traversée des zones à risque. Les équipages devraient apprendre à se servir de tout matériel de surveillance et 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

16 Dans les zones où se produisent des attaques, il importe de limiter, d'enregistrer et de contrôler tous ceux qui sont autorisés à monter à bord lorsque le navire est au port ou au mouillage. 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 films ne seront développés que si une attaque a eu lieu par la suite. 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.

17 Avant de quitter le port, le navire devrait être soigneusement inspecté et toutes les portes ou points d'accès devraient être bien fermés ou contrôlés. 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. Les portes et les points d'accès devraient être ensuite régulièrement vérifiés. Les moyens de contrôle des portes ou des points d'accès qui pourraient s'avérer nécessaires en cas d'urgence à bord devront être étudiés avec soin. La sécurité du navire ou de l'équipage ne devrait pas être compromise.

18 Les agents de sûreté employés à bord de différents navires au port ou au mouillage, devraient être en communication entre eux et avec les autorités du port pendant leur veille. Il incombe aux sociétés de gardiennage de vérifier l'intégrité de leur personnel et ces sociétés elles-mêmes devraient faire l'objet d'une vérification par les autorités compétentes.

Tenue du quart et vigilance

19 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 attaque éventuelle, il sera possible de donner l'alarme, d'alerter d'autres navires, et les autorités côtières, d'illuminer l'engin suspect, d'effectuer des manoeuvres d'évitement ou de mettre en place d'autres mesures de riposte. Tout signe indiquant que le navire sait qu'il risque d'être abordé peut dissuader les malfaiteurs.

20 Lorsqu'un navire se trouve dans une zone où des attaques ont lieu ou à proximité, il convient de renforcer les équipes de quart à la passerelle et les vigies. Des quarts supplémentaires à l'arrière ou un balayage radar dans les secteurs d'ombre seraient souhaitables. Les compagnies devraient aussi songer à acquérir des jumelles à intensificateur de lumière pour le personnel à la passerelle et les vigies. La surveillance radar devrait être constante; cependant des engins se déplaçant très vite au ras des eaux peuvent être difficiles à détecter sur le radar du navire. 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. Un radar de yacht convenablement disposé lorsque le navire est au mouillage permettra aussi d'être averti de l'approche de petites embarcations.

21 Il importe en particulier de surveiller au radar et visuellement les embarcations qui pourraient suivre le navire lorsqu'il fait route et se rapprocher rapidement pour passer à l'attaque. Il faut toujours se méfier des petites embarcations qui, visiblement, font route à la même vitesse, parallèlement au navire 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 alors que les malfaiteurs s'apprêtent à monter à bord du navire à partir d'un second engin.

22 Les propriétaires 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 de surveillance radar et visuels utilisés contre les attaquants la nuit, ce qui augmenterait les chances d'être averti d'une attaque éventuelle. On pourrait prévoir en particulier des appareils d'optique de nuit, des petits radars pour balayer les secteurs 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 peut être envisagé. On peut aussi avoir recours à la détection aux infrarouges et à des dispositifs d'alerte.

Procédures en matière de communications

23 Le capitaine devrait veiller à ce qu'une personne responsable des communications soit de service en permanence lorsque le navire se trouve dans une zone propice aux attaques ou qu'il s'en approche.

24 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 au moyen 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 le programme d'alarme SMDSM Inmarsat "C" avant de pénétrer dans les zones où opèrent des pirates à toutes fins utiles (MSC/Circ.805).

Veille radioélectrique et mesures à prendre

25 Il conviendrait de maintenir en permanence une veille radioélectrique avec les autorités côtières ou maritimes responsables 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, notamment sur la voie 16 en ondes métriques et sur 2 182 kHz ainsi que toutes les autres voies ou fréquences qui auraient pu être déterminées 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 approprié 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 et ce, afin que tous les messages d'urgence soient captés.

26 L'Organisation maritime internationale (OMI) recommande dans la circulaire MSC/Circ.597, diffusée en août 1992, que le Centre de coordination de sauvetage (RCC) de la région considérée soit informé des attaques de pirates ou de voleurs à main armée. Cette circulaire recommande aussi aux gouvernements de veiller à ce que les RCC puissent transmettre les rapports sur les attaques aux forces de sécurité appropriées.

27 Au cas où des mouvements suspects pouvant donner lieu à une attaque imminente seraient observés, il est conseillé au navire de se mettre en contact avec le RCC approprié ou avec les stations radioélectriques qui auraient pu être recommandées par les autorités locales pour certaines zones. 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 dans les parages et informer le RCC approprié. Un message de danger devrait être émis en langage clair sur une fréquence de travail de la bande des ondes métriques à la suite d'une annonce sur la voie 70 en ondes métriques avec priorité "sécurité". Tous ces appels doivent être précédés du signal de sécurité.

28 Si le/la capitaine estime que le danger menaçant la sécurité de son navire est formellement établi, il ou elle devrait se mettre en rapport sans tarder avec le RCC approprié ou dans certaines zones avec les stations radioélectriques qui auraient pu être recommandées par les autorités locales et, s'il ou si elle, le juge nécessaire, autoriser l'émission d'un "message urgent" "à tous" sur la voie 16 en ondes métriques, sur 2 182 kHz ou tout autre service de radiocommunications qu'il ou elle jugera 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 sur la voie 70 en ondes métriques et/ou sur 2 187,5 kHz 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".

29 Si une attaque se produit et si le capitaine estime que le navire ou l'équipage est exposé à un danger grave ou 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.

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

31 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 la 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, lequel a priorité sur toutes les communications autres que celles de détresse.

Format des messages normalisés

32 Le format des messages normalisés reproduit à l'appendice 2 devrait être utilisé pour tous les rapports d'alerte à la piraterie/au vol à main armée et les rapports de suivi.

Feux

33 Les navires devraient employer tous les feux utilisables sans compromettre la sécurité de la navigation, eu égard notamment aux 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 utiliser ses feux pour illuminer les ponts 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 projecteurs à signaux lumineux 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 feux de pont ne fassent apparaître leur silhouette, car les malfaiteurs qui s'approchent pourraient en profiter pour les capturer.

34 Il a été suggéré que les navires naviguent 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 l'équipage dans une position de faiblesse à un moment

crucial, en le privant temporairement de sa vision nocturne. Tout bien pesé, cette tactique ne saurait être recommandée.

35 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, contrôlées en permanence et inspectées 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 stratifié. 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.

36 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.

37 Les propriétaires de navires pourraient envisager une surveillance par télévision en circuit fermé, et un contrôle des principaux points d'accès aux zones de sûreté du navire, aux coursives menant à l'entrée des zones névralgiques et à la passerelle.

38 Afin d'éviter que les malfaiteurs ne capturent des membres de l'équipage - c'est en effet ainsi 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 permanente avec la passerelle 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.

39 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 se rassembler et faire connaître à la passerelle leur emplacement et leur nombre.

Alarmes

40 Des signaux d'alarme sonores, y compris des signaux au sifflet, devraient être utilisés 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.

Usage de feux de détresse

41 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 (voir le paragraphe 24 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 plutôt 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.

Manoeuvres d'évitement et usage de lances à eau

42 Sans compromettre la sécurité de la navigation, le capitaine devrait envisager de repousser l'embarcation des agresseurs qui s'approchent par des mouvements brusques de la barre. 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 manoeuvres 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 eau profonde resserrées que l'on trouve, par exemple, dans les détroits de Malacca et de Singapour.

43 L'usage de lances à eau devrait aussi être envisagé, bien qu'il puisse être difficile de les braquer lorsque des manoeuvres 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.

44 Avant d'avoir recours aux manoeuvres d'évitement et aux lances à eau, il faut déterminer si l'on peut dissuader les attaquants ou retarder leur embarquement à bord afin de permettre à tous les membres de l'équipage de se mettre à l'abri dans les zones de sûreté. Des mouvements brusques continuels 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 ripostes 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. Ces mesures de riposte ne devraient pas être utilisées si les attaquants ont déjà capturé des membres de l'équipage.

Armes à feu

45 Le port et l'usage d'armes à feu pour la protection des personnes ou du navire sont vivement déconseillés.

46 Le port d'armes à bord des navires peut encourager les agresseurs à avoir sur eux des armes à feu, d'où le risque d'escalade d'une situation déjà dangereuse, d'autant plus que les armes à feu se trouvant à bord peuvent elles-mêmes attirer les malfaiteurs. L'usage d'armes à feu exige une formation et des aptitudes

spéciales et le risque d'accident est considérable. Dans certaines juridictions, le meurtre d'un ressortissant peut avoir des conséquences imprévues, même si l'on pense agir en légitime défense.

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

47 La détection rapide 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 de message du navire donné à l'appendice 2. 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 d'utiliser énergiquement les manoeuvres d'évitement et les lances à eau, comme il est indiqué en détail dans le cadre de la phase préparatoire.

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

48 Il faudrait s'efforcer de se mettre en contact avec les forces de sécurité de l'État côtier, si cela n'a pas déjà été fait. L'équipage devrait achever les préparatifs et, si la réglementation locale de la navigation autorise le navire attaqué à le faire, celui-ci devrait utiliser simultanément des signaux lumineux et sonores pour avertir les autres navires se trouvant dans les parages qu'une attaque est sur le point d'avoir lieu. Des manoeuvres énergiques de la barre devraient être poursuivies et la vitesse maximale devrait être maintenue si les conditions de navigation le permettent.

Le navire ayant à bord des pirates/voleurs à main armée arrive à proximité du navire ou en contact avec celui-ci

49 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.

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

50 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.

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

51 La détection préalable des attaques potentielles doit constituer la première ligne de défense et les mesures visant à empêcher les malfaiteurs de monter à bord constituent la seconde; il arrivera cependant que les malfaiteurs réussissent à monter à bord du navire. La majorité des pirates ou 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 veiller à ce que l'équipage reste maître du navire; et
- .3 faire en sorte que les attaquants quittent le navire au plus vite.

52 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.

53 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 des zones protégées 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.

54 Une contre-attaque éventuelle d'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 est largement supérieur à celui des agresseurs. 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 s'interposer 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 autres 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.

55 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 dans les meilleurs délais. Toutes les preuves relatives à ses agissements devraient de même être remises aux autorités qui le mettent en état d'arrestation.

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

56 Si les agresseurs 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 afin que l'équipage puisse garder le contrôle de la navigation du navire, que les otages 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 solution sera de satisfaire aux demandes des attaquants.

57 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.

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

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

59 Il est essentiel à ce stade que les pirates/voleurs à main armée aient le sentiment d'avoir obtenu tout ce qu'ils voulaient; il s'agit de les convaincre que rien n'a été caché et de les persuader de quitter le navire.

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

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

Les pirates/voleurs à main armée ont quitté le navire

61 Un signal convenu à l'avance à la sirène du navire annoncera à l'équipage la fin de l'alerte.

Mesures à prendre à la suite d'une attaque et notification des événements

62 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 sécurité de l'État côtier intéressé (rapport de suivi, voir l'appendice 2). Ce rapport devrait renfermer des renseignements sur l'identité et la position du navire, les lésions corporelles des membres de l'équipage ou les dommages subis par le navire, la direction prise par les agresseurs et donner quelques détails sur leur nombre, avec, si possible, une description de leur embarcation. Il convient aussi de signaler si l'équipage a appréhendé un attaquant.

63 Si une attaque a fait des morts ou des blessés graves à bord du navire ou si le navire a subi de graves dommages, l'administration maritime dont relève le navire devrait être immédiatement notifiée. Quelles que soient les circonstances, la notification d'une attaque est essentielle pour que l'administration maritime dont relève le navire puisse donner suite à l'affaire.

64 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 avant que les forces de sécurité d'un État côtier aient effectué leur enquête médico-légale. Il est souhaitable que les membres de l'équipage qui ont été en contact avec les malfaiteurs établissent un rapport indiquant les signes particuliers susceptibles de permettre l'identification ultérieure des attaquants. Il convient aussi de dresser l'inventaire complet des effets personnels ou du matériel dérobés, en fournissant une description et en indiquant les numéros de série, s'ils sont connus.

65 Dès que possible après l'événement, un rapport plus complet devrait être envoyé aux autorités de l'État côtier dans les eaux duquel l'attaque s'est produite ou, s'il s'agit de la haute mer, aux autorités de l'État côtier le plus proche. Il convient de satisfaire dûment aux requêtes des autorités compétentes de l'État côtier et, si elles le demandent, de permettre aux agents des forces de sécurité de monter à bord du navire, de recueillir les dépositions des membres de l'équipage, de procéder à l'enquête médico-légale et autres investigations. Les copies des enregistrements par télévision en circuit fermé, les photographies, etc., si elles existent, devraient être fournies.

66 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.

67 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 prises à la suite de l'incident ou des difficultés rencontrées, devrait ultérieurement être soumis à l'administration maritime dont relève le navire. Le rapport communiqué à l'administration maritime peut être utilisé dans le cadre des démarches diplomatiques entreprises par l'État du pavillon auprès du gouvernement de l'État côtier dans les eaux duquel l'événement est survenu. Le rapport communiqué à l'OMI se fondera aussi sur ce compte rendu.

68 On trouvera à l'appendice 4 un modèle de rapport à envoyer à l'OMI par l'intermédiaire des administrations maritimes ou des organisations internationales. À l'heure actuelle, le manque de renseignements adéquats et exacts sur les attaques empêche de prendre les mesures qui s'imposeraient, tant sur le plan national qu'international. Ces rapports pourraient aussi contribuer à améliorer et actualiser les avis donnés aux navires.

69 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.

70 Le recours à un RCC, comme le recommande l'OMI dans la circulaire MSC/Circ.597, devrait résoudre les problèmes de communication.

Départ d'une zone menacée par la piraterie/le vol à main armée

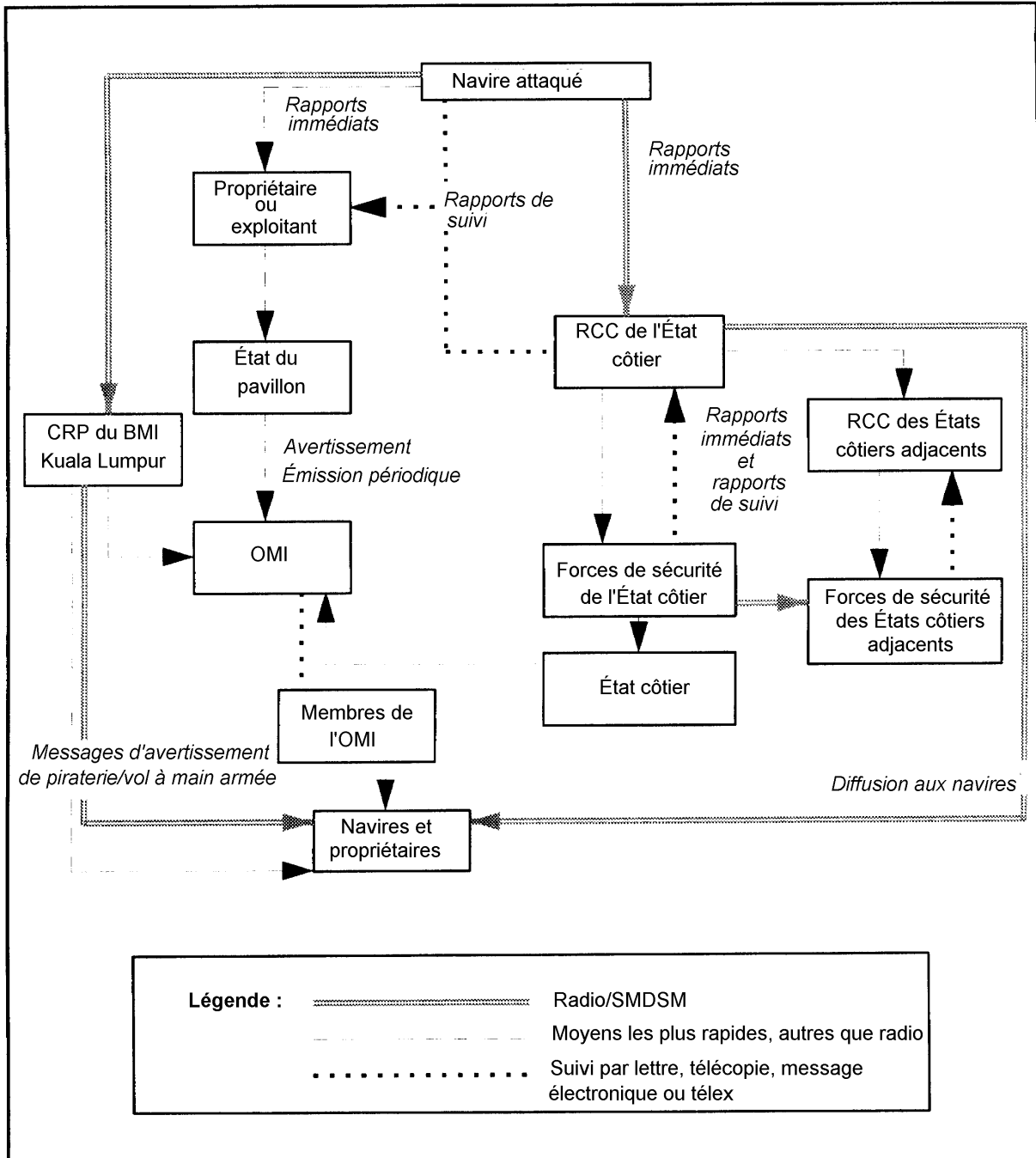
71 Lorsqu'ils quittent une zone menacée par la piraterie, les capitaines de navires devraient s'assurer que les compartiments qui doivent rester ouverts pour des raisons de sécurité ne restent pas fermés à clé, que les manches sont désassemblés et que les pratiques normales concernant le quart et les feux sont rétablies.

72 On trouvera à l'appendice 3 un récapitulatif des phases d'un acte de piraterie/vol à main armée et de la manière dont elles peuvent ou non évoluer.

APPENDICE 1

STATISTIQUES, ORGANIGRAMMES ET RENSEIGNEMENTS PERTINENTS

Organigramme concernant les attaques dans des eaux côtières



APPENDICE 2

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/VOL À MAIN ARMÉE DE PIRATES

- 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/AU 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
Dommages 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 radiocôtière appropriée

Ondes hectométriques/décamétriques/métriques

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

MMSI

8 Date/heure du rapport (UTC)

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 entre dans une zone où il existe une menace de piraterie/vol à main armée et une embarcation suspecte a été détectée
E	Certitude 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 ont capturé 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

**MODÈLE DE NOTIFICATION À ADRESSER 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 5

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.