

Journal officiel

de l'Union européenne

L 67



Édition
de langue française

Législation

53^e année
17 mars 2010

Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) n° 220/2010 de la Commission du 16 mars 2010 portant adoption du programme de modules ad hoc pour l'enquête par sondage sur les forces de travail, couvrant les années 2013 à 2015, prévu par le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil ⁽¹⁾** 1

Règlement (UE) n° 221/2010 de la Commission du 16 mars 2010 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes 4

DÉCISIONS

- ★ **Décision 2010/156/PESC du Conseil du 16 mars 2010 prorogeant le mandat du représentant spécial de l'Union européenne dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine** 6

2010/157/UE:

- ★ **Décision de la Commission du 12 mars 2010 prorogeant la validité de la décision 2006/502/CE exigeant des États membres qu'ils prennent des mesures destinées à faire en sorte que seuls les briquets présentant des caractéristiques de sécurité enfants soient mis sur le marché et à interdire la mise sur le marché de briquets fantaisie [notifiée sous le numéro C(2010) 1314] ⁽¹⁾.....** 9

2010/158/UE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 mars 2010 concernant certaines mesures de protection provisoires motivées par la détection de l'influenza aviaire hautement pathogène de sous-type H5N1 chez des volailles en Roumanie [notifiée sous le numéro C(2010) 1862] ⁽¹⁾.....** 10

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(suite au verso)

Prix: 3 EUR

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

RECOMMANDATIONS

2010/159/UE:

- ★ **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 ⁽¹⁾ 13**



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) N° 220/2010 DE LA COMMISSION

du 16 mars 2010

portant adoption du programme de modules ad hoc pour l'enquête par sondage sur les forces de travail, couvrant les années 2013 à 2015, prévu par le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 577/98 du Conseil du 9 mars 1998 relatif à l'organisation d'une enquête par sondage sur les forces de travail dans la Communauté ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément au règlement (CE) n° 577/98, il convient de définir les éléments du programme de modules ad hoc couvrant les années 2013 à 2015.
- (2) Il est nécessaire de disposer de sources supplémentaires ⁽²⁾ pour certains secteurs qui présentent des risques élevés d'accidents du travail ou de maladies professionnelles ainsi que d'autres problèmes de santé liés au travail mais qui, habituellement, ne sont pas couverts ou ne sont pas entièrement couverts par les systèmes nationaux de sécurité sociale, notamment les secteurs «Pêche et aquaculture» (division 03 de la NACE rév. 2), «Industries extractives» (section B de la NACE rév. 2) ou «Santé humaine et action sociale» (section Q de la NACE rév. 2).
- (3) Un nouveau module ad hoc relatif aux accidents du travail et aux problèmes de santé liés au travail apportera une valeur ajoutée considérable aux informations qui peuvent être obtenues à partir des statistiques européennes sur les accidents du travail (SEAT) et des statistiques européennes sur les maladies professionnelles (SEMP). Il permettra, en particulier, de relier directement les données concernant les accidents et les maladies professionnelles à la situation des personnes se trouvant sur le marché du travail et d'obtenir des informations sur les risques émergents (par exemple, les problèmes de santé liés au travail qui ne sont pas reconnus comme maladies professionnelles dans les législations nationales).

(4) La stratégie européenne pour l'emploi reflète pleinement la nécessité de prendre en compte les implications de l'immigration en termes d'emploi, notamment la nécessité d'améliorer la situation des migrants sur le marché du travail. Les lignes directrices pour l'emploi adoptées par la décision 2008/618/CE du Conseil ⁽³⁾, qui font pleinement partie de l'ensemble intégré d'orientations destiné à stimuler la croissance et l'emploi en Europe dans le cadre de la stratégie de Lisbonne renouvelée, appellent à veiller en particulier à réduire considérablement les écarts en matière d'emploi entre les personnes défavorisées et les autres, ainsi qu'entre les ressortissants de pays tiers et les citoyens de l'Union européenne. Elles reconnaissent explicitement que la lutte contre la discrimination ainsi que l'intégration des immigrants sont des éléments essentiels et exhortent à gérer de manière judicieuse la migration économique afin d'améliorer la réponse aux besoins du marché du travail. Il est de la plus haute importance de disposer de données appropriées pour le suivi de ces aspects, d'autant plus que, vu le vieillissement des forces de travail dans l'Union européenne et la pénurie de compétences annoncée, le recours aux travailleurs migrants sera de plus en plus nécessaire dans les années à venir.

(5) Dans le contexte du débat actuel autour du concept de flexicurité et face au besoin exprimé d'une plus grande capacité d'adaptation des travailleurs comme des entreprises en Europe — un aspect clé mis en évidence dans la stratégie européenne pour l'emploi et les lignes directrices pour l'emploi —, il est nécessaire de disposer de données, collectées grâce à une enquête européenne à grande échelle, donnant la mesure de l'application des diverses formes que prennent les nouvelles pratiques d'organisation du travail et d'aménagement du temps de travail et permettant d'appréhender la façon dont elles sont vécues par les travailleurs.

(6) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité du système statistique européen,

⁽¹⁾ JO L 77 du 14.3.1998, p. 3.

⁽²⁾ Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions — Améliorer la qualité et la productivité au travail: stratégie communautaire 2007-2012 pour la santé et la sécurité au travail, adoptée le 21.2.2007 [COM(2007) 62].

⁽³⁾ JO L 198 du 26.7.2008, p. 47.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le programme de modules ad hoc de l'enquête par sondage sur les forces de travail, couvrant les années 2013 à 2015, qui figure en annexe, est adopté.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 mars 2010.

Par la Commission
Le président
José Manuel BARROSO

ANNEXE

ENQUÊTE SUR LES FORCES DE TRAVAIL**Programme pluriannuel de modules ad hoc****1. ACCIDENTS DU TRAVAIL ET AUTRES PROBLÈMES DE SANTÉ LIÉS AU TRAVAIL**

Liste des variables: à définir avant décembre 2011.

Période de référence: 2013. Les États membres ont la possibilité de fournir des données pour la totalité des 52 semaines ou pour le deuxième trimestre de l'année.

États membres et régions concernés: à définir avant décembre 2011.

Représentativité des résultats: à définir avant décembre 2011.

Exhaustivité de l'échantillon constitué pour le module ad hoc: l'échantillon du module ad hoc doit répondre aux exigences de l'annexe I, point 4, du règlement (CE) n° 377/2008 de la Commission ⁽¹⁾, qui prévoit que l'échantillon utilisé pour la collecte des informations sur les modules ad hoc doit également fournir des informations sur les variables structurelles.

Transmission des résultats: avant le 31 mars 2014.

2. SITUATION DES MIGRANTS ET DE LEURS DESCENDANTS DIRECTS SUR LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Liste des variables: à définir avant décembre 2012.

Période de référence: 2014. Les États membres ont la possibilité de fournir des données pour la totalité des 52 semaines ou pour le deuxième trimestre de l'année.

États membres et régions concernés: à définir avant décembre 2012.

Représentativité des résultats: à définir avant décembre 2012.

Exhaustivité de l'échantillon constitué pour le module ad hoc: l'échantillon du module ad hoc doit répondre aux exigences de l'annexe I, point 4, du règlement (CE) n° 377/2008, qui prévoit que l'échantillon utilisé pour la collecte des informations sur les modules ad hoc doit également fournir des informations sur les variables structurelles.

Transmission des résultats: avant le 31 mars 2015.

3. ORGANISATION DU TRAVAIL ET AMÉNAGEMENT DU TEMPS DE TRAVAIL

Liste des variables: à définir avant décembre 2013.

Période de référence: 2015. Les États membres ont la possibilité de fournir des données pour la totalité des 52 semaines ou pour le deuxième trimestre de l'année.

États membres et régions concernés: à définir avant décembre 2013.

Représentativité des résultats: à définir avant décembre 2013.

Exhaustivité de l'échantillon constitué pour le module ad hoc: l'échantillon du module ad hoc doit répondre aux exigences de l'annexe I, point 4, du règlement (CE) n° 377/2008, qui prévoit que l'échantillon utilisé pour la collecte des informations sur les modules ad hoc doit également fournir des informations sur les variables structurelles.

Transmission des résultats: avant le 31 mars 2016.

⁽¹⁾ JO L 114 du 26.4.2008, p. 57.

RÈGLEMENT (UE) N° 221/2010 DE LA COMMISSION**du 16 mars 2010****établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil du 22 octobre 2007 portant organisation commune des marchés dans le secteur agricole et dispositions spécifiques en ce qui concerne certains produits de ce secteur (règlement «OCM unique») ⁽¹⁾,vu le règlement (CE) n° 1580/2007 de la Commission du 21 décembre 2007 portant modalités d'application des règlements (CE) n° 2200/96, (CE) n° 2201/96 et (CE) n° 1182/2007 du Conseil dans le secteur des fruits et légumes ⁽²⁾, et notamment son article 138, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

Le règlement (CE) n° 1580/2007 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes figurant à l'annexe XV, Partie A, dudit règlement,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 138 du règlement (CE) n° 1580/2007 sont fixées à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le 17 mars 2010.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 mars 2010.

*Par la Commission,
au nom du président,*

Jean-Luc DEMARTY

*Directeur général de l'agriculture et
du développement rural*

⁽¹⁾ JO L 299 du 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 du 31.12.2007, p. 1.

ANNEXE

Valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers ⁽¹⁾	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	IL	107,2
	JO	59,4
	MA	78,3
	TN	133,8
	TR	115,0
	ZZ	98,7
0707 00 05	EG	219,6
	JO	134,1
	MK	134,1
	TR	137,6
	ZZ	156,4
0709 90 70	MA	192,2
	TR	93,9
	ZZ	143,1
0709 90 80	EG	32,4
	ZZ	32,4
0805 10 20	EG	42,9
	IL	54,6
	MA	56,9
	TN	49,7
	TR	61,4
	ZZ	53,1
0805 50 10	EG	76,3
	IL	97,8
	TR	68,0
	ZZ	80,7
0808 10 80	AR	103,6
	BR	89,3
	CA	73,7
	CN	74,2
	MK	24,7
	US	116,6
	ZZ	80,4
0808 20 50	AR	84,0
	CL	74,8
	CN	82,0
	ZA	101,9
	ZZ	85,7

⁽¹⁾ Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 1833/2006 de la Commission (JO L 354 du 14.12.2006, p. 19). Le code «ZZ» représente «autres origines».

DÉCISIONS

DÉCISION 2010/156/PESC DU CONSEIL

du 16 mars 2010

prorogeant le mandat du représentant spécial de l'Union européenne dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur l'Union européenne, et notamment son article 28, son article 31, paragraphe 2, et son article 33,

vu la proposition du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 17 octobre 2005, le Conseil a arrêté l'action commune 2005/724/PESC ⁽¹⁾ portant nomination de M. Erwan FOUÉRE en tant que représentant spécial de l'Union européenne (RSUE) dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine.
- (2) Le 15 septembre 2009, le Conseil a arrêté l'action commune 2009/706/PESC ⁽²⁾ prorogeant le mandat du RSUE jusqu'au 31 mars 2010.
- (3) Le mandat du RSUE devrait être prorogé jusqu'au 31 août 2010. Cependant, il pourrait y être mis fin plus tôt, si le Conseil en décide ainsi, sur recommandation du haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité (HR) faisant suite à l'entrée en vigueur de la décision établissant le service européen pour l'action extérieure,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Représentant spécial de l'Union européenne

Le mandat de M. Erwan FOUÉRE en tant que représentant spécial de l'Union européenne (RSUE) dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine est prorogé jusqu'au 31 août 2010. Il pourrait être mis fin plus tôt au mandat du RSUE, si le Conseil en décide ainsi, sur recommandation du HR faisant suite à l'entrée en vigueur de la décision établissant le service européen pour l'action extérieure.

⁽¹⁾ JO L 272 du 18.10.2005, p. 26.

⁽²⁾ JO L 244 du 16.9.2009, p. 25.

Article 2

Objectif politique

Le mandat du RSUE est fondé sur l'objectif de la politique menée par l'Union européenne (UE) dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine, qui est de contribuer à la consolidation du processus politique pacifique et à la mise en œuvre intégrale de l'accord-cadre d'Ohrid, de manière à faciliter l'accomplissement de nouveaux progrès sur la voie de l'intégration européenne dans le cadre du processus de stabilisation et d'association.

Le RSUE appuie l'action du HR dans la région.

Article 3

Mandat

Afin d'atteindre l'objectif politique, le RSUE a pour mandat:

- a) de maintenir des contacts étroits avec le gouvernement de l'ancienne République yougoslave de Macédoine et avec les parties intervenant dans le processus politique;
- b) de proposer les conseils de l'Union et ses bons offices dans le processus politique;
- c) d'assurer la coordination des efforts de la communauté internationale pour contribuer à la mise en œuvre et à la pérennité des dispositions de l'accord-cadre du 13 août 2001, selon les termes de l'accord et de ses annexes;
- d) de suivre attentivement les questions de sécurité et les questions interethniques et d'en rendre compte, ainsi que de travailler en concertation avec toutes les instances compétentes à cet effet;
- e) de contribuer au développement et à la consolidation du respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales dans l'ancienne République yougoslave de Macédoine, conformément à la politique de l'Union européenne en matière de droits de l'homme et à ses orientations dans ce domaine.

*Article 4***Exécution du mandat**

1. Le RSUE est responsable de l'exécution de son mandat et agit sous l'autorité du HR.

2. Le comité politique et de sécurité (COPS) maintient un lien privilégié avec le RSUE et constitue le principal point de contact de ce dernier avec le Conseil. Le COPS fournit des orientations stratégiques et politiques au RSUE dans le cadre de son mandat, sans préjudice des compétences du HR.

*Article 5***Financement**

1. Le montant de référence financière destiné à couvrir les dépenses liées au mandat du RSUE pendant la période allant du 1^{er} avril 2010 au 31 août 2010 est de 340 000 EUR.

2. Les dépenses financées par le montant prévu au paragraphe 1 sont éligibles à partir du 1^{er} avril 2010. Les dépenses sont gérées conformément aux procédures et règles applicables au budget général de l'Union.

3. La gestion des dépenses fait l'objet d'un contrat entre le RSUE et la Commission. Le RSUE répond devant la Commission de toutes les dépenses.

*Article 6***Constitution et composition de l'équipe**

1. Dans les limites de son mandat et des moyens financiers y afférents mis à sa disposition, le RSUE est responsable de la constitution de son équipe. L'équipe dispose des compétences requises en ce qui concerne certaines questions de politique spécifiques, selon les besoins du mandat. Le RSUE informe rapidement le Conseil et la Commission de la composition de son équipe.

2. Les États membres et les institutions de l'Union peuvent proposer le détachement d'agents appelés à travailler avec le RSUE. Les rémunérations du personnel détaché auprès du RSUE par un État membre ou une institution de l'Union sont prises en charge par l'État membre ou l'institution de l'Union en question. Les experts détachés par les États membres auprès du secrétariat général du Conseil peuvent également être affectés auprès du RSUE. Le personnel international sous contrat doit avoir la nationalité d'un État membre.

3. L'ensemble du personnel détaché reste sous l'autorité administrative de l'État membre ou de l'institution de l'Union qui le détache et agit dans l'intérêt du mandat du RSUE.

*Article 7***Privilèges et immunités du RSUE et de son personnel**

Les privilèges, immunités et autres garanties nécessaires à l'exécution et au bon déroulement de la mission du RSUE et des membres de son personnel sont définis d'un commun accord avec la ou les parties hôtes, selon le cas. Les États membres et la Commission apportent tout le soutien nécessaire à cet effet.

*Article 8***Sécurité des informations classifiées de l'Union européenne**

Le RSUE et les membres de son équipe respectent les principes et les normes minimales de sécurité définis dans la décision 2001/264/CE du Conseil du 19 mars 2001 adoptant le règlement de sécurité du Conseil ⁽¹⁾, notamment lors de la gestion d'informations classifiées de l'Union européenne.

*Article 9***Accès aux informations et soutien logistique**

1. Les États membres, la Commission et le secrétariat général du Conseil veillent à ce que le RSUE puisse accéder à toutes les informations pertinentes.

2. Les délégations de l'Union et/ou les États membres, selon le cas, apportent un soutien logistique dans la région.

*Article 10***Sécurité**

Conformément à la politique de l'Union concernant la sécurité du personnel déployé à titre opérationnel à l'extérieur de l'Union en vertu du titre V du traité, le RSUE prend toutes les mesures raisonnablement applicables, conformément à son mandat et en fonction de la situation en matière de sécurité sur le territoire relevant de sa compétence, pour assurer la sécurité de l'ensemble du personnel placé sous son autorité directe, notamment:

- a) en établissant un plan de sécurité spécifique à la mission fondé sur les orientations du secrétariat général du Conseil, comprenant notamment des mesures de sécurité physiques, organisationnelles et procédurales propres à la mission, régissant la gestion des déplacements en toute sécurité du personnel vers la zone de la mission et à l'intérieur de celle-ci ainsi que la gestion des incidents de sécurité et comportant un plan pour les situations de crise ainsi qu'un plan d'évacuation de la mission;

⁽¹⁾ JO L 101 du 11.4.2001, p. 1.

- b) en veillant à ce que l'ensemble du personnel déployé en dehors de l'Union soit couvert par une assurance «haut risque», compte tenu de la situation existant dans la zone de la mission;
- c) en veillant à ce que tous les membres de son équipe déployés en dehors de l'Union, y compris le personnel recruté sur place, aient suivi une formation appropriée en matière de sécurité avant ou dès leur arrivée dans la zone de la mission, sur la base des niveaux de risque attribués à la zone de la mission par le secrétariat général du Conseil;
- d) en veillant à ce que l'ensemble des recommandations formulées d'un commun accord à la suite des évaluations de sécurité effectuées régulièrement soient mises en œuvre et en présentant au HR, au Conseil et à la Commission des rapports écrits sur la mise en œuvre de ces recommandations, ainsi que sur d'autres questions relatives à la sécurité dans le cadre du rapport de mi-parcours et du rapport sur l'exécution de son mandat.

Article 11

Rapports

Le RSUE fait rapport régulièrement, oralement et par écrit, au HR et au COPS. Si nécessaire, il rend également compte aux groupes de travail du Conseil. Des rapports écrits périodiques sont diffusés par l'intermédiaire du réseau Coreu. Sur recommandation du HR ou du COPS, le RSUE peut transmettre des rapports au Conseil des affaires étrangères.

Article 12

Coordination

1. Le RSUE favorise la coordination politique générale de l'Union. Il contribue à ce que l'ensemble des instruments de l'Union sur le terrain soient utilisés de manière cohérente en vue d'atteindre les objectifs politiques de l'Union. Les activités du RSUE sont coordonnées avec celles de la Commission ainsi

qu'avec celles des RSUE actifs dans la région, le cas échéant. Le RSUE informe régulièrement les missions des États membres et les délégations de l'Union.

2. Sur le terrain, des contacts étroits sont maintenus avec les chefs des délégations de l'Union et les chefs de mission des États membres. Ils mettent tout en œuvre pour assister le RSUE dans l'exécution de son mandat. Le RSUE travaille aussi en concertation avec les autres acteurs internationaux et régionaux sur le terrain.

Article 13

Réexamen

La mise en œuvre de la présente décision et sa cohérence avec d'autres initiatives de l'Union dans la région font l'objet d'un réexamen régulier. À la fin de son mandat, le RSUE présente au HR, au Conseil et à la Commission un rapport complet sur l'exécution de son mandat.

Article 14

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Article 15

Publication

La présente décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 16 mars 2010.

Par le Conseil
Le président
E. SALGADO

DÉCISION DE LA COMMISSION**du 12 mars 2010****prorogeant la validité de la décision 2006/502/CE exigeant des États membres qu'ils prennent des mesures destinées à faire en sorte que seuls les briquets présentant des caractéristiques de sécurité enfants soient mis sur le marché et à interdire la mise sur le marché de briquets fantaisie***[notifiée sous le numéro C(2010) 1314]***(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/157/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 3 décembre 2001 relative à la sécurité générale des produits ⁽¹⁾, et notamment son article 13,

considérant ce qui suit:

- (1) La décision 2006/502/CE de la Commission ⁽²⁾ exige des États membres qu'ils prennent des mesures destinées à faire en sorte que seuls les briquets présentant des caractéristiques de sécurité enfants soient mis sur le marché et à interdire la mise sur le marché de briquets fantaisie.
- (2) La décision 2006/502/CE a été adoptée conformément à l'article 13 de la directive 2001/95/CE, qui limite la durée de validité de ladite décision à un an, mais dispose qu'elle peut être confirmée pour des périodes supplémentaires dont chacune ne dépasse pas un an.
- (3) La décision 2006/502/CE a été modifiée à trois reprises: d'abord par la décision 2007/231/CE ⁽³⁾, qui a prorogé sa validité jusqu'au 11 mai 2008, puis par la décision 2008/322/CE ⁽⁴⁾, qui a prorogé sa validité jusqu'au 11 mai 2009, et enfin par la décision 2009/298/CE ⁽⁵⁾, qui a prorogé sa validité pour une année supplémentaire, jusqu'au 11 mai 2010.

- (4) En l'absence d'autres mesures satisfaisantes permettant d'assurer la sécurité des briquets pour les enfants, il convient de proroger la validité de la décision 2006/502/CE pour une période supplémentaire de douze mois et de modifier la décision en conséquence.
- (5) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité établi en vertu de la directive 2001/95/CE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'article 6 de la décision 2006/502/CE, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La présente décision s'applique jusqu'au 11 mai 2011.»

Article 2

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente décision au plus tard le 11 mai 2010, et les publient. Ils en informent immédiatement la Commission.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 12 mars 2010.

Par la Commission

John DALLI

Membre de la Commission⁽¹⁾ JO L 11 du 15.1.2002, p. 4.⁽²⁾ JO L 198 du 20.7.2006, p. 41.⁽³⁾ JO L 99 du 14.4.2007, p. 16.⁽⁴⁾ JO L 109 du 19.4.2008, p. 40.⁽⁵⁾ JO L 81 du 27.3.2009, p. 23.

DÉCISION DE LA COMMISSION**du 16 mars 2010****concernant certaines mesures de protection provisoires motivées par la détection de l'influenza aviaire hautement pathogène de sous-type H5N1 chez des volailles en Roumanie***[notifiée sous le numéro C(2010) 1862]***(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2010/158/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 89/662/CEE du Conseil du 11 décembre 1989 relative aux contrôles vétérinaires applicables dans les échanges intracommunautaires dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 3,vu la directive 90/425/CEE du Conseil du 26 juin 1990 relative aux contrôles vétérinaires et zootechniques applicables dans les échanges intracommunautaires de certains animaux vivants et produits dans la perspective de la réalisation du marché intérieur ⁽²⁾, et notamment son article 10, paragraphe 3,vu le règlement (CE) n° 998/2003 du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant les conditions de police sanitaire applicables aux mouvements non commerciaux d'animaux de compagnie, et modifiant la directive 92/65/CEE du Conseil ⁽³⁾, et notamment son article 18, premier alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) L'influenza aviaire est une maladie virale infectieuse qui touche les oiseaux, y compris les volailles. La contamination des volailles domestiques par les virus de l'influenza aviaire se traduit par deux formes principales de la maladie, qui se distinguent par leur virulence. La forme faiblement pathogène ne cause généralement que des symptômes bénins, tandis que la variante hautement pathogène entraîne, chez la plupart des espèces de volaille, un taux de mortalité très élevé. Cette maladie peut avoir une incidence grave sur la rentabilité de l'élevage de volaille.
- (2) Si l'influenza aviaire touche essentiellement les oiseaux, les humains peuvent aussi être infectés dans certaines conditions, même si le risque est généralement très faible.

(3) En cas d'apparition d'un foyer d'influenza aviaire, il existe un risque que l'agent pathogène se propage à d'autres élevages de volaille et à des oiseaux sauvages. La maladie peut ainsi se propager d'un État membre à l'autre et à des pays tiers par l'intermédiaire des échanges commerciaux d'oiseaux vivants et de leurs produits, ou du fait de la migration des oiseaux sauvages.

(4) La directive 2005/94/CE du Conseil du 20 décembre 2005 concernant des mesures communautaires de lutte contre l'influenza aviaire ⁽⁴⁾ prévoit des mesures de lutte contre les formes faiblement et hautement pathogènes de la maladie. L'article 16 de cette directive prévoit l'établissement de zones de protection et de surveillance, et d'autres zones réglementées en cas d'apparition de foyers d'influenza aviaire hautement pathogène.

(5) La décision 2006/415/CE de la Commission du 14 juin 2006 concernant certaines mesures de protection relatives à l'influenza aviaire hautement pathogène du sous-type H5N1 chez les volailles dans la Communauté ⁽⁵⁾ prévoit des mesures de protection supplémentaires à appliquer dans les États membres touchés par le virus de l'influenza aviaire hautement pathogène du sous-type H5N1 en vue de prévenir la propagation de cette maladie, eu égard aux spécificités épidémiologiques de cette souche particulière.

(6) L'article 4 de la décision 2006/415/CE prévoit que, dès qu'un foyer d'influenza aviaire hautement pathogène du sous-type H5N1 est suspecté ou confirmé, l'État membre concerné établit une zone à haut risque constituée de zones de protection et de surveillance (zone A) ainsi qu'une zone à faible risque séparant la zone A des parties de son territoire indemnes de la maladie (zone B). Ces zones sont énumérées à l'annexe de ladite décision.

(7) La Roumanie a notifié à la Commission la présence d'un foyer confirmé d'influenza aviaire hautement pathogène du sous-type H5N1 sur son territoire et a pris les mesures appropriées prévues à la décision 2006/415/CE, au nombre desquelles figure l'établissement de zones A et B.

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224 du 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 146 du 13.6.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 10 du 14.1.2006, p. 16.

⁽⁵⁾ JO L 164 du 16.6.2006, p. 51.

- (8) La Commission a examiné ces mesures de protection en collaboration avec la Roumanie et a pu s'assurer que les limites des zones A et B définies par l'autorité compétente de cet État membre se trouvent à une distance suffisante du lieu effectif du foyer confirmé.
- (9) En vue de prévenir toute perturbation inutile des échanges dans l'Union et l'adoption, par des pays tiers, d'entraves injustifiées aux échanges commerciaux, il est nécessaire de dresser dans les plus brefs délais, au niveau de l'Union, une liste des zones A et B établies en Roumanie.
- (10) En conséquence, et dans l'attente de la prochaine réunion du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale, il convient que la présente décision énumère les zones A et B de Roumanie dans lesquelles les mesures de protection prévues à la décision 2006/415/CE doivent être appliquées, et fixe la durée de validité des zones ainsi définies.
- (11) La présente décision sera réexaminée lors de la prochaine réunion du comité permanent de la chaîne alimentaire et de la santé animale,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La présente décision détermine les zones dans lesquelles les mesures de protection temporaires prévues à la décision

2006/415/CE s'appliquent et définit la période d'application de ces mesures.

Article 2

1. La zone mentionnée dans la partie A de l'annexe de la présente décision est considérée comme la zone à haut risque (zone A) visée à l'article 3, paragraphe 1, de la décision 2006/415/CE.

2. La zone mentionnée dans la partie B de l'annexe de la présente décision est considérée comme la zone à faible risque (zone B) visée à l'article 3, paragraphe 2, de la décision 2006/415/CE.

Article 3

La présente décision est applicable jusqu'au 17 avril 2010.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 mars 2010.

Par la Commission

John DALLI

Membre de la Commission

ANNEXE

PARTIE A

Zone A visée à l'article 2, paragraphe 1:

Code ISO du pays	État membre	Zone A		Applicable jusqu'au
		Code	Nom	
RO	Roumanie	00038	Zone comprenant:	17.4.2010
			zone de protection: Letea	
			zone de surveillance: C.A. Rosetti Sfiștofca Cardon	

PARTIE B

Zone B visée à l'article 2, paragraphe 2:

Code ISO du pays	État membre	Zone B		Applicable jusqu'au
		Code	Nom	
RO	Roumanie	00038	Les zones du département de Tulcea ne faisant pas partie de la zone A	17.4.2010

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^o 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.

EU Book shop

Toutes les publications de l'UE
dont vous avez besoin!



bookshop.europa.eu

Prix d'abonnement 2010 (hors TVA, frais de port pour expédition normale inclus)

Journal officiel de l'UE, séries L + C, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	1 100 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, papier + CD-ROM annuel	22 langues officielles de l'UE	1 200 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série L, édition papier uniquement	22 langues officielles de l'UE	770 EUR par an
Journal officiel de l'UE, séries L + C, CD-ROM mensuel (cumulatif)	22 langues officielles de l'UE	400 EUR par an
Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications), CD-ROM, 2 éditions par semaine	Multilingue: 23 langues officielles de l'UE	300 EUR par an
Journal officiel de l'UE, série C — Concours	Langues selon concours	50 EUR par an

L'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, qui paraît dans les langues officielles de l'Union européenne, est disponible dans 22 versions linguistiques. Il comprend les séries L (Législation) et C (Communications et informations).

Chaque version linguistique fait l'objet d'un abonnement séparé.

Conformément au règlement (CE) n° 920/2005 du Conseil, publié au Journal officiel L 156 du 18 juin 2005, stipulant que les institutions de l'Union européenne ne sont temporairement pas liées par l'obligation de rédiger tous les actes en irlandais et de les publier dans cette langue, les Journaux officiels publiés en langue irlandaise sont commercialisés à part.

L'abonnement au Supplément au Journal officiel (série S — Marchés publics et adjudications) regroupe la totalité des 23 versions linguistiques officielles en un CD-ROM multilingue unique.

Sur simple demande, l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne* donne droit à la réception des diverses annexes du Journal officiel. Les abonnés sont avertis de la parution des annexes grâce à un «Avis au lecteur» inséré dans le *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le format CD-ROM sera remplacé par le format DVD dans le courant de l'année 2010.

Ventes et abonnements

Les abonnements aux diverses publications payantes, comme l'abonnement au *Journal officiel de l'Union européenne*, sont disponibles auprès de nos bureaux de vente. La liste des bureaux de vente est disponible à l'adresse suivante:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_fr.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accès direct et gratuit au droit de l'Union européenne. Ce site permet de consulter le *Journal officiel de l'Union européenne* et inclut également les traités, la législation, la jurisprudence et les actes préparatoires de la législation.

Pour en savoir plus sur l'Union européenne, consultez: <http://europa.eu>



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR