

Marine Nationale
Etat major ALINDIEN COMFOR EAU
- Cellule du Contrôle Naval Volontaire en Océan Indien -

Recommandations

à destination des plaisanciers et professionnels de la voile envisageant une navigation dans le Golfe d'Aden, dans le bassin somalien, au large des Maldives, aux abords des côtes somaliennes ainsi qu'aux abords des Seychelles et du canal du Mozambique.

Compte tenu des risques considérables de piraterie dans cette zone et de la très grande vulnérabilité des voiliers, **la première des recommandations émises par la cellule du contrôle naval volontaire en océan indien est une très ferme incitation à ne pas tenter de navigation en voilier dans ce secteur** où des attaques sont commises quotidiennement par des pirates qui n'hésitent pas à ouvrir le feu pour parvenir à leurs fins : **entreprendre une telle traversée, met gravement en danger la vie des membres d'équipage** mais également celle des militaires, qui en cas de détournement seraient amenés à secourir les otages.

Car il faut garder à l'esprit qu'étant sur un navire battant pavillon français, l'équipage engage également la responsabilité de la France jusqu'au plus haut niveau de l'Etat.

Le mode d'action envisagé par certains équipages - transit groupé de plusieurs voiliers - n'est en aucun cas une garantie de sécurité, il ne permettra pas d'échapper à une attaque et pourrait même augmenter les risques de détection par les pirates.

Le transport par navire de commerce spécialisé reste le mode le plus sûr aujourd'hui pour faire transiter des voiliers dans le golfe d'Aden, dans la mer d'Arabie et dans le bassin somalien.

Les interventions menées par les forces armées françaises sur les voiliers Carré d'as et Tanit mettent en évidence une détermination de plus en plus forte des pirates ainsi qu'un niveau de violence accru.

La faible valeur marchande d'un voilier – en comparaison d'un navire de commerce – ne protège en rien les navigateurs des attaques : les voiliers comme les navires de pêche constituent des cibles potentielles ; les pirates connaissent le prix de la vie humaine des membres d'équipages et n'hésitent pas à se servir de cette monnaie d'échange pour exiger des rançons tout aussi démesurées que pour les navires de commerce.

Dans les premiers mois de 2011, deux voiliers ont été pris dont un a eu son équipage exécuté. L'autre équipage – une famille danoise – vit une détention très difficile en Somalie.

La recrudescence des attaques de pirates au large de la Somalie s'est traduite par une augmentation de la présence militaire dans le golfe d'Aden et dans le bassin somalien. Mais cette présence, avant tout dissuasive, ne peut garantir une intervention salvatrice, compte tenu de l'immensité de la zone de danger et de la soudaineté des assauts (en moyenne 15 minutes) ; il est rare qu'une unité militaire soit dans l'environnement immédiat d'une attaque et qu'elle puisse s'interposer avant que les pirates ne montent à bord.

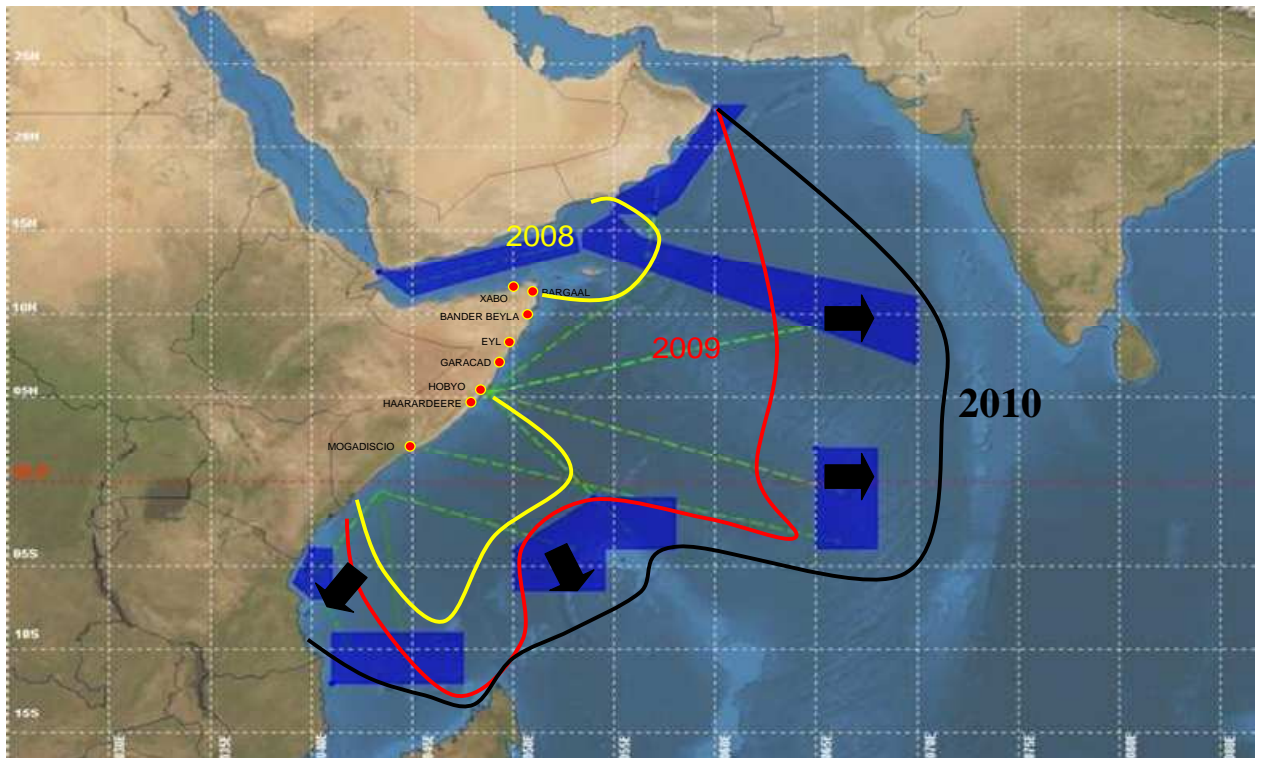
Les informations suivantes sont portées à la connaissance des navigateurs :

Zones de danger

Golfe d'Aden : Aucune route ne peut être privilégiée pour la traversée du golfe d'Aden. La relative sécurité dont pouvaient bénéficier les navigateurs à proximité des côtes yéménites n'a plus cours : aujourd'hui, grâce à l'emploi de « bateaux-mère », qui permettent aux pirates de se projeter loin de leurs bases arrière, les attaques se sont généralisées à l'ensemble du golfe d'Aden, avec un risque accru entre les longitudes 45°00E et 054°00E.

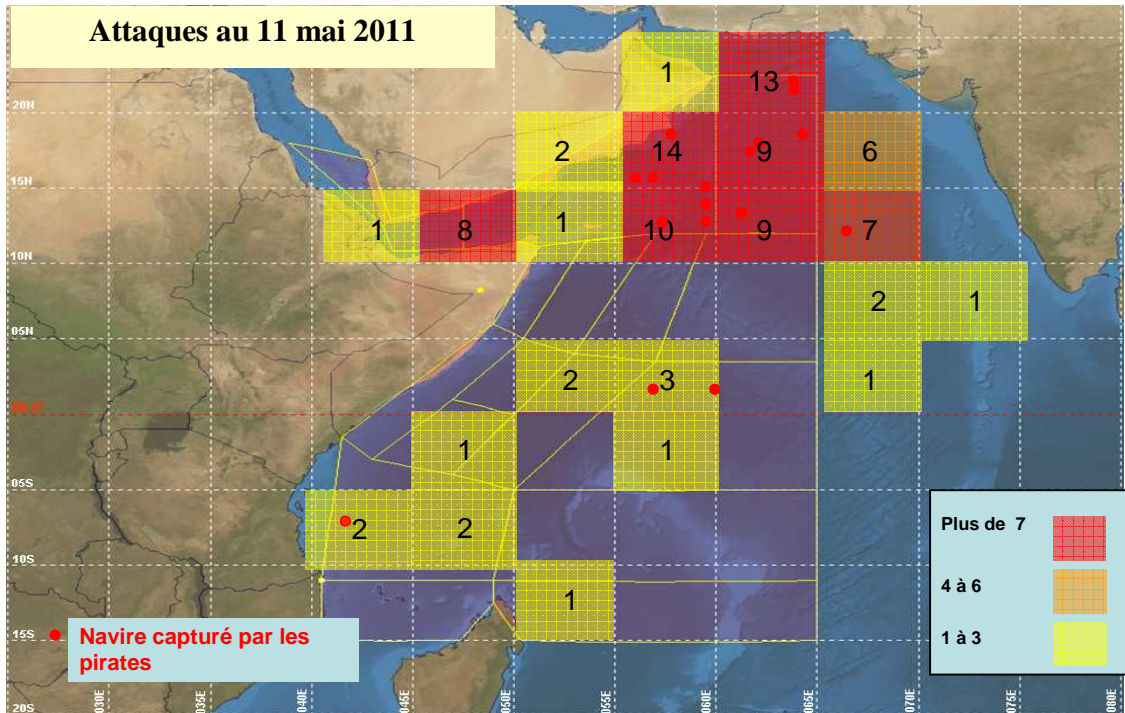
Bassin somalien / Mer d'Arabie / canal de Mozambique : Des attaques ont lieu dans tout le bassin somalien, des côtes africaines jusqu'à plus de **1200 Nq** à l'est et dans la plus grande partie de la mer d'Arabie, jusqu'aux Maldives et Laquedives.

La carte ci-dessous montre les zones d'attaques de 2008 à 2010 :



La carte suivante vous donne les attaques au 11 mai 2011 avec un large déploiement et une forte activité en mer d'Arabie qui rend le passage de l'Inde à la mer Rouge quasi **impossible aux navires vulnérables**.

Le sud du bassin somalien est lui aussi touché, jusqu'aux Comores.



On constate en effet une forte mobilité des pirates qui savent s'adapter à la situation sur la zone. Il n'y a donc plus de route "sure" pour un transit ou une activité de plaisance ou de pêche dans le bassin somalien est borné :

- à l'Ouest par les côtes africaines de Mozambique/Tanzanie / Kenya / Somalie
- à l'Est par un axe nord-Madagascar / les Seychelles / Sud Maldives / Cochin
- au Sud par la latitude 13°30S
- au Nord par la latitude 22°30N

Seule la partie sud des Seychelles reste pour l'instant préservée, ce qui ne signifie pas protégée...

Zones de pêche : Les pirates utilisent le même type d'embarcation que les pêcheurs locaux traditionnels (skiffs) et cherchent à se fondre dans l'environnement de ces derniers. Les navigateurs sont donc invités à éviter les zones de pêche et à s'écarter de tout regroupement de petites embarcations.

Critères de vulnérabilité

- Les cibles privilégiées des pirates sont les navires à faible franc-bord et à vitesse inférieure à 18 Nd ; les voiliers, les navires en pêche, en cabotage ou au mouillage sont donc particulièrement vulnérables.
- Les attaques sont conduites de jour comme de nuit (par pleines lunes) et ont principalement lieu à la tombée du jour ou au lever du soleil.

Mesures préparatoires à la traversée

- Les navigateurs qui, malgré les risques, décident de transiter dans la zone d'insécurité sont invités à communiquer à l'état-major d'ALINDIEN COMFOR EAU, avec le plus grand préavis, leurs routes, dates et heures estimées aux points de passage.
- Sur les grands voiliers, il convient de vérifier que les accès de coque (porte de pilote, chaumards) sont obturés ou verrouillés, et que tous les appendices de coque facilitant le calage des échelles et l'accroche des grappins sont démontés.

L'adoption de mesures préventives telles que l'installation de manches à incendie à l'aplomb des secteurs vulnérables de la coque ou d'un dispositif sonore anti-intrusion doit être envisagée.

- Les petits voiliers ou bâtiments à faible franc-bord, une fois pris en chasse, n'ont pas de moyen raisonnable pour se prémunir de la montée à bord des pirates.

Comportement durant le transit

- La zone d'insécurité doit être traversée aussi rapidement que possible, en privilégiant l'emploi du moteur à l'allure maximale permise par la propulsion ; outre une progression plus rapide, cette disposition rend le navire moins visible des pirates et offre un minimum de manœuvrabilité en cas d'attaque.
- Les navigateurs croisant des bâtiments militaires ne doivent pas hésiter à prendre contact avec eux pour communiquer leurs intentions ou leurs observations.
- Les unités françaises ont pour consigne de prendre contact avec tout navire battant pavillon français ou d'un état membre de l'Union européenne. Il est impératif de répondre à toute interrogation sur VHF émanant d'un bâtiment ou d'un aéronef militaire et de suivre les éventuelles consignes de cinématique, celles-ci tenant généralement compte des dernières attaques recensées.
- Les skiffs d'attaque étant généralement détectés tardivement au radar (moins de 2 Nq), la surveillance doit impérativement être complétée par une veille visuelle rigoureuse, en particulier sur les secteurs morts ou de moindre attention (sous le vent et secteur arrière), de façon à être en mesure de déceler au plus tôt toute embarcation suspecte.
- En cas de détection de pistes suspectes, il convient d'évoluer au plus vite pour prendre du champ.

Réactions en cas d'attaque

- En cas d'attaque, il est recommandé, le voilier étant au moteur, de maintenir l'allure maximale et d'effectuer des manœuvres franches pour gêner la montée à bord des pirates. Des manœuvres plaçant le voilier « bout au vent et face à la houle », augmentant ainsi le tangage, peuvent également rendre plus difficile l'abordage par les skiffs. L'idéal étant de zigzaguer face à la houle.
- Sur les grands voiliers, les mesures préventives (lance à incendie, dispositif sonore,...) doivent être activées, en veillant à ne pas exposer le personnel à portée de tir des pirates.

Parallèlement, l'alerte doit être donnée par tous les moyens de transmission disponibles. Outre l'appel sur la VHF 16 ou l'activation d'une balise de détresse, le navigateur doit chercher à contacter l'état-major d'ALINDIEN COMFOR EAU par téléphone cellulaire ou satellite ou encore par courriel.

De la même façon, les navigateurs témoins d'une attaque ou d'un appel de détresse sont invités à relayer l'information vers l'état-major d'ALINDIEN COMFOR EAU

-

COORDONNEES ETAT MAJOR ALINDIEN COMFOR EAU :

- Téléphones : 00.971.26.57.41.22 - 00.971.26.57.41.02 - 00.971.56.79.30.34
- Courrier électronique: alindien-comforeau@imfeau.ae (inscrire en objet « pour cellule contrôle naval »)

COORDONNEES COMPLEMENTAIRES

Pour, les voiliers navigants dans le golfe du Bengale, dans le détroit de Malacca ou en mer de Chine méridionale :

- Téléphones : 0065 65 94 57 09 – 0065 81 85 46 42 – 0033 635 572 453
- Courrier électronique: jmkg@hotmai.com