

Document d'information : état des lieux de la piraterie en Océan Indien et impacts sur la flottille communautaire de senneurs

by Michel Goujon, ORTHONGEL

Etat de la menace :

- A ce jour (30 novembre) plus de 115 attaques dans le bassin somalien depuis 2008 avec 25 bateaux pris en otage (figure 1).
- Ces attaques représentent 1/3 des attaques recensées par la force ATALANTE : en 2008, la majorité des attaques se déroulaient dans le Golfe d'Aden ; au printemps 2009, on comptait à peu près autant d'attaques dans le Golfe d'Aden qu'à l'extérieur ; aujourd'hui 75% des attaques ont lieu dans le bassin somalien (figure 2). Depuis 2008, 20 attaques ont concerné des navires de pêche communautaires et 2 senneurs (espagnols) ont été détournés (tableau 1).
- Les attaques se produisent à plus de 300 miles des côtes somaliennes, jusqu'à plus 900 miles, et même à l'intérieur de la ZEE des Seychelles et dans le sud à l'entrée du Canal de Mozambique (ZEE des Comores, figure 1).

Vulnérabilité des navires de pêche :

- Navires à faible franc-bord, immobilisé pendant toute l'opération de pêche (2-3 heures).
- Plus de 75% de la zone de pêche des senneurs est à l'intérieur de la zone délimitée pour les opérations de la force ATALANTE, c'est-à-dire la zone considérée comme « à risque ».
- Aujourd'hui, les pirates semblent se positionner autour des Seychelles (ouest, nord et est) pour attendre les navires qui se rendent aux Seychelles.

Réponse face à la menace :

- Mise en place d'une force d'intervention européenne nommée ATALANTE (une dizaine de navires, quelques avions), mais 1) les moyens de la force ATALANTE ne permettent pas une protection des navires de pêche qui peuvent être assimilés à des navires « hautement vulnérables » de façon permanente et 2) la présence des navires militaires dans le Golfe d'Aden a entraîné une dispersion des pirates, principalement dans le bassin somalien.
- Transfert de navires vers l'Atlantique (5 espagnols en 2008 et 5 français en 2009).
- La protection des navires de pêche par des équipes embarquées (compatible avec l'opération ATALANTE) apparaît être la seule solution viable pour ces navires.

Impacts sur la flottille :

- Exclusion des zones de pêche (fin 2008 : arrêt de la pêche pendant une semaine + réduction marquée des captures en octobre du fait du non accès à l'upwelling somalien par la flottille française + 2^e trimestre 2009 : vu la multiplication des attaques dans le bassin somalien et la ZEE seychelloise, les bateaux sont restés dans le Canal de Mozambique + 3^e trimestre 2009 pour les navires espagnols ne disposant pas de protection et ne pouvant donc pas aller pêcher dans l'upwelling somalien).
- Coût significatif de la protection (dans un contexte de prix bas).

- Contraintes d'exploitation (pour les navires français au moins) : marées raccourcies, moins de marins à bord, pas de possibilité d'embarquer des observateurs, pêche en binômes (qui favorise la pêche sous DCP).

Perspectives :

- Les équipes de protection risquent d'être embarquées de façon permanente jusqu'à ce que la situation s'améliore sensiblement.
- Il n'y a aujourd'hui pas de signes indiquant une diminution de la piraterie.
- A l'inverse, il existe des risques d'expansion du problème dans d'autres pays africains (Kenya, Nigeria, Benin, Liberia, ...).

Tableau I. Actes connus ayant concerné des navires de pêche en Océan Indien (au 30 novembre 2009)

<p>En 2000 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détournement du ALBACORA IV (sous licence) le 13/04/2000 par 8°12'N et 51°30'E, libéré après 2 jours (paiement d'une rançon).
<p>En 2008 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détournement du PLAYA DE BAKIO le 20/4/2008 par 0°6' N et 49°8'E, libéré fin avril après paiement d'une rançon. - Attaque du PLAYA DE ANZORAS le 11/9/2008 par 2°0' N et 52°20'E. - Attaque du DRENNEC le 13/9/2008 par 2°10'0" N et 54°40'E.
<p>En 2009 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attaque du THAI UNION 1 (senneur thaïlandais) le 19/2/2009 par 4°33' N et 52°55'E. - Attaque du FELIPE RUANO (senneur espagnol) le 14/3/2009 par 7°11' N et 58°50'E. - Détournement du WIN FAR 161 (palangrier taïwanais) le 6/4/2009 par 1°51' S et 55°25'E ; le navire serait aujourd'hui utilisé comme bateau mère. - Attaque du TALENDUIC (senneur français) le 20/5/2009 par 5°7' N et 65°48'E. - Attaque du PERSIAN SHILA le 17/6/2009 par 5°7' S et 65°48'E. - Attaque du GLENAN (senneur français) le 22/8/2009 par 3°20' N et 54°0'E. - Attaque du CAMPOLIBRE ALAI (senneur espagnol) le 7/9/2009 par 3°52' N et 55°47'E. - Attaque de l'INTERTUNA DOS (senneur espagnol) le 9/9/2009 par 4°42' N et 56°9'E. - Attaque du FRANCHE TERRE (senneur français) le 24/9/2009 par 10°58' N et 60°51'E. - Détournement de l'ALAKRANA (senneur espagnol) le 2/10/2009 par 2°37' S et 48°28'E, libéré après plus de 46 jours après paiement d'une rançon. - Attaque du GLENAN (senneur français) le 10/10/2009 par 2°6' S et 55°56'E. - Attaque du VIA AVENIR / VIA MISTRAL (senneurs français) le 13/10/2009 par 1°5' N et 55°9'E. - Attaque du GLENAN (senneur français) le 22/10/2009 par 5°10' N et 53°24'E. - Attaque du TXORI AUNDI (senneur espagnol) le 27/10/2009 par 2°4' N et 50°42'E. - Attaque du CAP SAINT VINCENT (senneur français) le 27/10/2009 par 1°27' N et 50°44'E. - Détournement du THAI UNION 3 (senneur thaïlandais) le 29/10/2009 par 1°55' S et 55°53'E. - Attaque de l'IRIA FLAVIA (supply espagnol) le 30/10/2009 par 2°4' S et 67°48'E. - Attaque de l'ARTZA (senneur espagnol) le 31/10/2009 par 2°0' N et 50°09'E. - Attaque de l'AVEL VAD (senneur français) le 31/10/2009 par 1°29' N et 51°38'E. - Attaque du CAP SAINT VINCENT (senneur français) le 1/11/2009 par 2°50' N et 55°32'E. - Attaque de l'ORTUBE BERRIA (supply espagnol) le 29/11/2009 par 4°44' S et 52°30'E.

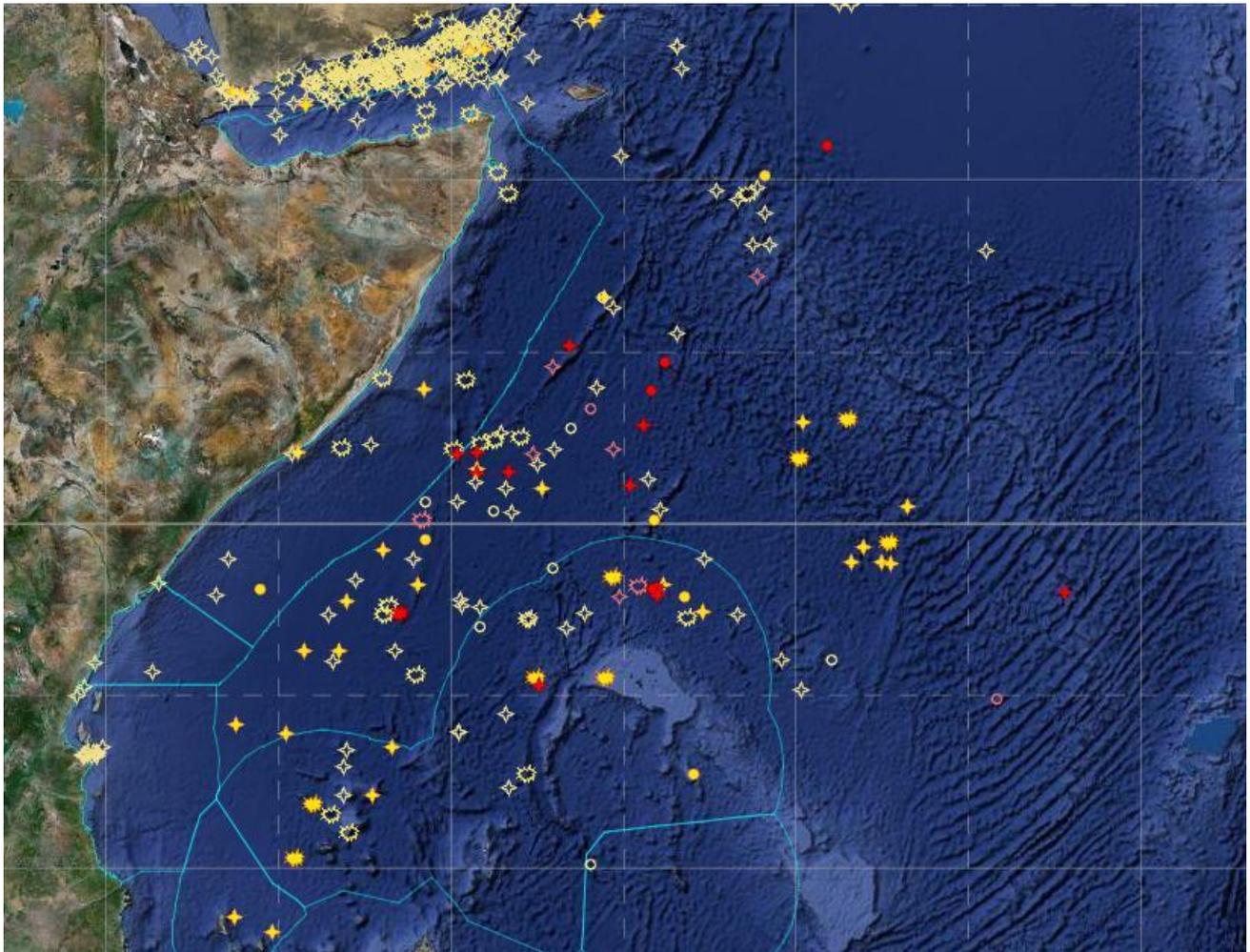


Figure 1. Carte des actes de piraterie depuis 2008

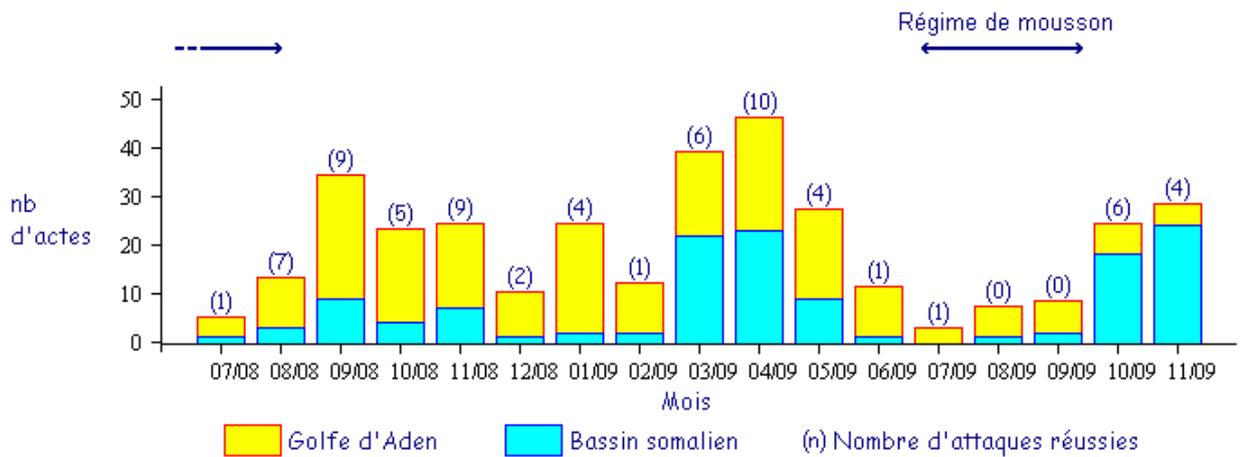


Figure 2. Evolution mensuelle des actes de piraterie