



SHOM
CARTE DE SÛRETÉ MARITIME
AFRIQUE DE L'OUEST
GOLFE DE GUINÉE
 Échelle 1 : 8 500 000 (à l'équateur)
 Positions géographiques rapportées au système géodésique WGS 84
 Projection de Mercator
 Zone comptes rendus volontaires

MARITIME DOMAIN AWARENESS TRADE - GULF OF GUINEA
 Tél : +33 (0)2 98 22 88 88
 courriel : watchkeepers@mdat-gog.org
S'IL VOUS PLAÎT, SIGNALER TOUTE ACTIVITÉ SUSPECTE EN UTILISANT LE FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT.

« Carte de planification « sûreté maritime »

Cette carte de planification donne au navigateur des informations concernant la sûreté de la navigation pour lui permettre de planifier efficacement la traversée d'une zone où le risque est élevé ou susceptible d'augmenter. Compte tenu des risques d'escalade rapide et de la complexité des menaces concernant la sûreté, il est essentiel que les navigateurs utilisent cette carte conjointement avec les « avis relatifs à la sûreté » accessibles sur <http://ftp.shom.fr/surete-golfe-guinee>. Toutes les informations urgentes ou critiques concernant la sûreté seront diffusées par avertissements de navigation.

La carte de planification « sûreté maritime » doit être utilisée conjointement avec les cartes et ouvrages nautiques.
Qu'est-ce que la « sûreté de la navigation »

La « sûreté de la navigation » peut être définie comme l'ensemble des mesures permettant de réduire les menaces qui peuvent influencer sur, ou affecter, la sécurité et la régularité du trafic maritime commercial en dehors des risques naturels inhérents à l'environnement maritime. Une liste non exhaustive d'exemples de telles menaces est présentée sur cette carte (voir l'encart « Menaces potentielles pour la sûreté de la navigation »).

« Échange d'informations concernant le domaine maritime – Golfe de Guinée » (MDAT-GoG : Maritime domain awareness trade - Gulf of Guinea)

MDAT-GoG est un système de comptes rendus en ligne en soutien du dispositif interrégional issu de la déclaration de Yaoundé. Tous les navires de commerce présents dans la zone de comptes rendus volontaires (VRA : Voluntary Reporting Area) sont encouragés à transmettre des comptes rendus en utilisant les formulaires mis à disposition. L'objectif essentiel du MDAT-GoG est de disposer en permanence d'une image cohérente de la situation dans la zone maritime de l'Afrique centrale et de l'ouest pour permettre d'informer et soutenir l'industrie du transport maritime et ainsi contribuer à la sécurité des marins.

Menaces potentielles pour la sûreté de la navigation

Cette section est plus destinée à aider les navigateurs qu'à leur donner des définitions précises des menaces qui pèsent sur la sûreté en mer. Des informations complémentaires sur des menaces spécifiques seront diffusées par « avis relatifs à la sûreté » ou avertissements de navigation.

- Piraterie / Brigandage

Indépendamment du lieu (et par conséquent de la définition légale) la piraterie et le brigandage constituent une menace significative pour le marin, la cargaison voire même le navire. La nature de la menace peut varier selon la position géographique et des directives et conseils particuliers sont donnés sur la carte de planification ou par « avis relatifs à la sûreté ». Dans la mesure du possible, un avertissement de navigation sera émis lors de la survenue d'un tel acte (voir l'encart « avertissements de navigation »).

- Activités suspectes ou irrégulières

Les anomalies sont des comportements inhabituels concernant le trafic maritime, les échanges commerciaux ou les usages maritimes. Elles peuvent comprendre, sans que cette liste soit exhaustive :

- * rendez-vous inhabituels de navires en mer avec transfert de cargaison ou de personnes ;
- * navires non éclairés / feux de navigation éteints ;
- * navires n'arborant pas de pavillon / sans nom apparent ;
- * navigation non conforme aux usages ;
- * navires en dehors des routes de navigation normales ;
- * navire de pêche sans appareils appropriés ;
- * navires surpeuplés, hors d'état de naviguer, surchargés ;
- * présence en haute mer de navires non destinés à la navigation en mer ;
- * navires abandonnés ;
- * approche par des navires, non justifiée / non sollicitée, de son propre navire ou d'autres navires à proximité ;
- * navires armés autres que les navires militaires / d'État ;
- * navires ayant des équipements d'abordage ;
- * communications vocales suspectes / inhabituelles ;
- * navires en route / avec erre n'émettant pas AIS.

Avertissements de navigation

Émissions SafetyNET par Inmarsat C.
 Coordonnateur NAVAREA II : France
 Coordonnateur NAVAREA VII : Afrique du Sud
 Se reporter à l'ouvrage du Shom Radiocommunications maritimes – Système mondial de détresse et de sécurité en mer (92.4) pour toutes les informations, les heures de vacances, etc.
 Les navires se trouvant dans la zone de comptes rendus du MDAT-GoG (VRA) doivent s'assurer que leur terminal Inmarsat C a été réglé pour recevoir à la fois les avertissements NAVAREA I et NAVAREA VII afin qu'ils soient certains de recevoir tous les avertissements de navigation pertinents.

Système de comptes rendus volontaires

La zone comptes rendus volontaires du MDAT-GoG a pour but d'améliorer la sûreté, de fournir une aide précieuse aux navigateurs et de maintenir la liberté de navigation de tous les navires le long des côtes occidentales de l'Afrique. Toutes les informations transmises au MDAT-GoG sont traitées en respectant strictement la confidentialité commerciale. Les formulaires de comptes rendus doivent être utilisés comme suit :

Quand	type de compte rendu
À l'entrée de la VRA En route dans la VRA	compte rendu initial MDAT-GoG compte rendu quotidien de position MDAT-GoG (à 1200 UTC)
À l'arrivée dans un port de la VRA Au départ d'un port de la VRA À la sortie de la VRA	compte rendu final MDAT-GoG compte rendu initial MDAT-GoG compte rendu final MDAT-GoG compte rendu d'activité suspecte ou irrégulière

COMPTES RENDUS DES NAVIRES

Les navires de commerce sont vivement encouragés à rendre compte au MDAT-GoG par courriel (watchkeepers@mdat-gog.org) ou téléphone (+33 (0)2 98 22 88 88) comme suit :
 À l'entrée dans la VRA ou à l'appareillage d'un port de la zone ;

➤ Adresser un compte rendu initial au MDAT-GoG : (par courriel à watchkeepers@mdat-gog.org)

COMTE RENDU INITIAL MDAT-GoG	
1	Nom du navire
2	Pavillon
3	Numéro OMI
4	Numéro de téléphone Inmarsat
5	MMSI
6	Heure du compte rendu en UTC
7	Position du navire
8	Route
9	Vitesse de transit
10	Vitesse maximum
11	Franc-bord
12	Cargaison
13	Destination, date et heure prévues d'arrivée
14	Nom et coordonnées de l'officier de sûreté de la compagnie
15	Nationalité du capitaine et de l'équipage
16	Équipe de sûreté armée/non armée embarquée

Après transmission du compte rendu initial ci-dessus il est demandé aux navires d'adresser un compte rendu de position chaque jour à 1200 UTC au MDAT-GoG.

COMTE RENDU QUOTIDIEN DE POSITION MDAT-GoG	
1	Nom du navire
2	Indicatif du navire et numéro OMI
3	Heure du compte rendu en UTC
4	Position du navire
5	Route et vitesse du navire
6	Toute autre information
7	HPA de sortie de VRA (le cas échéant)

➤ À l'arrivée dans un port ou à la sortie de la VRA, adresser un compte rendu final :

COMTE RENDU FINAL MDAT-GoG	
1	Nom du navire
2	Indicatif du navire et numéro OMI
3	Heure du compte rendu en UTC
4	Nom du port / mouillage ou position à la sortie de la VRA

COMTE RENDU D'INCIDENT
 (Observation d'activité suspecte ou irrégulière et/ou sous le coup d'une attaque directe)

COMTE RENDU D'ACTIVITÉ SUSPECTE OU IRRÉGULIÈRE	
1	Nom de son propre navire
2	Indicatif du navire et numéro OMI de son propre navire
3	Heure du compte rendu en UTC
4	Position de son propre navire
5	Route et vitesse de son propre navire
6	Description détaillée de l'activité suspecte ou irrégulière

ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE POUR L'ANALYSE DES RISQUES	
Maintien de l'AIS en fonction dans la VRA	Renforcement de la veille
Mise en place des mesures de protection	Pompe à incendie parée
Briefing de l'équipage	Issues verrouillées
Manches à incendie disposées	Échelles extérieures repliées
Mise en place de barbelés	Mise en place de mannequins
Plan de communications extérieures	Armement de la salle des machines
Citadelle	Entraînement de l'équipage terminé
Dispositifs de vision nocturne	Présence d'armes à bord
Vidéo surveillance	Présence d'un médecin à bord
Présence d'une équipe de gardes non armés	Présence d'une équipe de gardes armés
Aire d'hélicoptère	Toute autre information susceptible d'aider les autorités
Aire d'appontage	
Mesures supplémentaires	

Notes :