

# SUOSITUKSET

## KOMISSION SUOSITUS,

annettu 11 päivänä maaliskuuta 2010,

**itsesuojelu- ja ennaltaehkäisytoimenpiteistä aluksiin kohdistuvan merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen torjumiseksi**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2010/159/EU)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 292 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Koska merirosvous on lisääntynyt Somalian rannikon edustalla, kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitea päätti 27 päivänä toukokuuta – 5 päivänä kesäkuuta 2009 pitämässään 86. kokouksessa hyväksyä toimenpiteitä; se ilmoitti näistä toimenpiteistä useissa kiertokirjeissä, joilla ajantasaistetaan voimassa olevia yleisiä suosituksia aluksiin kohdistuvan merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen torjumiseksi tai joissa määritellään erityisiä toimenpiteitä merirosvoukseen puuttumiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla.
- (2) Kesäkuun 23 päivänä 2009 päivätyssä kiertokirjeessä MSC.1/Circ. 1334 annetaan alusten omistajille, liikennöitsijöille, päälliköille ja miehistölle ohjeita aluksiin kohdistuvan merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen ehkäisemiseksi (Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships). Kiertokirjeessä luetellaan useita toimenpiteitä, joita aluksilla voidaan toteuttaa kaikissa tapauksissa hyökkäysten ehkäisemiseksi ja hyökkäystilanteessa miehistölle ja alukselle koituvien riskien minimoimiseksi.
- (3) Kesäkuun 16 päivänä 2009 päivätyssä kiertokirjeessä MSC.1/Circ. 1332 esitetään parhaat hallintakäytännöt merirosvouksen välttämiseksi, torjumiseksi ja viivyttämiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla (Best management practices to avoid, deter or delay acts of piracy in the Gulf of Aden and off the coast of Somalia); merenkulkualan kumppanit ovat laatineet nämä parhaat hallintakäytännöt vapaaehtoiselta pohjalta, ja sopimuspuolet tukevat ja edistävät niitä, jotta Somalian rannikon edustalla oleviin uhiin voidaan vastata nopeasti. Merenkulkualan kumppanit ovat laatineet näistä toimenpiteistä ajantasaistetun version 2, joka julkaistiin 29 päivänä syyskuuta 2009 päivätyssä kiertokirjeessä MSC.1/Circ. 1335.
- (4) Vaikka IMon kiertokirjeissä selostetut toimenpiteet eivät ole pakollisia eivätkä sitovia, on selkeästi tarpeen parantaa meriturvallisuutta ja huolehtia siitä, että jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset voivat suojella itseään parhaalla mahdollisella tavalla uusimman tietämyksen mukaisesti, kun ne navigoivat alueilla, joilla merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen riski on suuri.
- (5) Aluksiin kohdistuvat merirosvohyökkäykset ja aseelliset ryöstöt ovat usein väkivaltaisia, ja Somalian rannikon edustalla, Adeninlahdella ja Intian valtamerellä tällä hetkellä vallitsevan tilanteen lisäksi ne aiheuttavat vakavan uhan myös useilla muilla alueilla maailmassa.
- (6) Sitten vuoden 1991, jolloin IMO alkoi kerätä tietoja merirosvouksesta, merirosvot ovat olleet aktiivisimpia vuonna 2008, jolta on tilastoitu 293 aluksiin kohdistunutta hyökkäystä, 49 kaappausta, 889 panttivangiksi otettua merimiestä sekä 11 surmattua ja 21 kadonnutta tai oletettavasti kuollutta henkilöä. Vuodesta 2008 lähtien erityisesti aluksiin kohdistuvat hyökkäykset ja alusten valtaamiset ovat lisääntyneet rajusti Somalian rannikon edustalla, Adeninlahdella ja Intian valtamerellä. Merirosvot ovat hyökänneet lukuisiin aluksiin ja ottaneet ne valtaansa sekä pitäneet miehistöä panttivankina saadakseen lunnaat miehistön vapauttamista vastaan. Panttivankueudet ovat kestäneet useita viikkoja tai jopa kuukausia; tätä ei voida hyväksyä, sillä panttivankuus on hyvin traumaattista asianomaisille merimiehille.
- (7) Vuoden 2009 alun jälkeen hyökkäysten on todettu lisääntyneen Intian valtamerellä ja Adeninlahdella, vaikkakin kesällä hyökkäykset taukosivat vähäksi aikaa monsuunin vuoksi, joka vaikeutti merirosvojen navigointia. Vuonna 2009 merirosvot tekivät ainakin 164 hyökkäystä, joista 48 johti aluksen kaappaukseen.
- (8) Merenkulkualan yhtiöitä ja aluksia kehoitetaan parhaissa hallintakäytännöissä rekisteröitymään Afrikan sarven meriturvallisuuskeskuksen (Maritime Security Centre (Horn of Africa) – MSCHOA) internetsivustolle (<http://www.mschoa.org>) ennen kauttakulkua Adeninlahdella. Rekisteröityneet alukset saavat haltuunsa kaikki saatavilla olevat tiedot senhetkisestä tilanteesta kyseisellä navigointialueella, ja ne asetetaan EU NAVFOR-ATALANTA -operaation joukkojen seurantaan, mikä vähentää hyökkäysriskiä.

Silti yli kolmasosa aluksista ei vielä rekisteröidy MSCHOA:han ennen kauttakulkua; tällaiset alukset eivät myöskään voi hyödyntää niitä toimenpiteitä, joilla niiden kauttakulku kyseisellä alueella voitaisiin turvata.

- (9) Euroopan unionin neuvosto päätti 15 päivänä kesäkuuta 2009 pidentää EU NAVFOR-ATALANTA -operaatiota vuodelta 13 päivästä joulukuuta 2009 alkaen ja siten osaltaan auttaa välttämään, ehkäisemään ja torjumaan merirosvousta ja aseellisia ryöstöjä Somalian rannikon edustalla. Tämä sotilasoperaatio on ensimmäinen merivoimien operaatio, joka suoritetaan Euroopan turvallisuus- ja puolustuspolitiikan (ETPP) puitteissa. Operaatio käynnistettiin sen jälkeen, kun neuvosto totesi, että Somalian rannikon edustalla tapahtuva merirosvous on edelleen suuri uhka merenkululle asianomaisella alueella.
- (10) Koska kiertokirjeissä MSC.1/Circ. 1334 ja MSC.1/Circ. 1335 suositetuilla ennaltaehkäisevillä toimenpiteillä täydennetään EU NAVFOR-ATALANTA -operaatiota, panemalla ne tehokkaasti ja yhdenmukaisesti täytäntöön voidaan lisätä neuvoston hyväksymien meriturvallisuustoimenpiteiden tehokkuutta merirosvouksen torjumiseksi Somalian rannikon edustalla.
- (11) On jäsenvaltioiden tehtävä panna täytäntöön meriturvallisuutta parantavat toimenpiteet ja varmistaa, että tätä varten on käytössä kaikki tarvittavat keinot,

#### ON ANTANUT TÄMÄN SUOSITUKSEN:

1. Jäsenvaltioita pyydetään varmistamaan, että ennaltaehkäisytoimenpiteet toteutetaan tehokkaalla ja yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan vastata uhkiin, joita merirosvous ja aseelliset ryöstöt aiheuttavat aluksille. Nämä toimenpiteet, jotka on jo koottu yhteen ja konsolidoitu, ovat saaneet laajan tuen kansainväliseltä merenkulkujärjestöltä (IMO) ja merenkulkualan organisaatioilta.
2. *Yleiset toimenpiteet*
- 2.1 Jäsenvaltioita pyydetään tiedottamaan alueellaan rekisteröidyille liikennöitsijöille kiertokirjeestä MSC.1/Circ. 1334,

joka hyväksyttiin IMon meriturvallisuuskomitean 86. istunnossa ja jossa esitetään ja ajantasaistetaan ennaltaehkäiseviä itsesuojelutoimenpiteitä, jotka alusten ja merenkulkualan yhtiöiden olisi pantava täytäntöön merirosvouksen ja aseellisten ryöstöjen torjumiseksi riskialueilla alusten ja satamarakenteiden kansainvälisen turvasäännösten (Ship and Port Facility Security Code – ISPS) mukaisesti.

- 2.2 Jäsenvaltioita pyydetään tarkistamaan ennen kaikkea, että niiden alukset on miehitetty riittävällä ja tehokkaalla tavalla ISPS-säännösten B-osan säännön 4.28 mukaisesti, joka Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 725/2004 <sup>(1)</sup> 3 artiklan 5 kohdan myötä on sitova.
3. *Somalian rannikon edustan tilanteesta johtuvat erityiset toimenpiteet*
- 3.1 Jäsenvaltioita pyydetään tiedottamaan alueellaan rekisteröityneille liikennöitsijöille kiertokirjeestä MSC.1/Circ. 1332, joka hyväksyttiin IMon meriturvallisuuskomitean 86. istunnossa ja jota on täydennetty kiertokirjeellä MSC.1/Circ. 1335 ja jossa esitetään maailmanlaajuisesti sovellettavat parhaimmat hallintakäytänteet merirosvouksen ehkäisemiseksi, torjumiseksi ja viivyttämiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla; merenkulkualan kumppanit julkaisevat parhaiden hallintakäytänteiden ajantasaistuksia säännöllisin väliajoin.
- 3.2 Jäsenvaltioita pyydetään toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet tämän suosituksen liitteessä esitettyjen Somalian rannikon edustalla tapahtuvan merirosvouksen torjumista koskevien parhaiden hallintokäytänteiden levittämiseksi, niistä säännöllisin väliajoin annettavien ajantasaistusten välittämiseksi edelleen ja niiden täytäntöönpanon todentamiseksi.

Tehty Brysselissä 11 päivänä maaliskuuta 2010.

Komission puolesta  
Siim KALLAS  
Varapuheenjohtaja

<sup>(1)</sup> EUVL L 129, 29.4.2004, s. 6.

## LIITE

**Parhaat hallintakäytännöt merirosvouksen torjumiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla**  
**(Versio 2 – elokuu 2009)**

Tässä liitteessä esitetyille parhaille hallintakäytännöille merirosvouksen torjumiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla antavat tukensa seuraavat kansainväliset merenkulkualan edustajat:

- 1) International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- 2) Kansainvälinen merenkulkutoimisto (ICS)
- 3) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- 4) Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- 5) Kansainvälinen kaasusäiliöalus- ja terminaaliyhdistys (SIGTTO)
- 6) Kansainvälinen kuivalastialusten omistajien yhdistys (INTERCARGO)
- 7) International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
- 8) Cruise Lines International Association (CLIA)
- 9) Kansainvälinen merenkulkualan vakuuttajien liitto (IUMI)
- 10) Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)
- 11) International Maritime Bureau (IMB)
- 12) International Transport Workers Federation (ITF)

Parhaille hallintakäytännöille antavat tukensa myös

- 13) Afrikan sarven meriturvallisuuskeskus (MSCHOA)
- 14) UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai)
- 15) Maritime Liaison Office (MARLO)

**Ehdotukset varautumis- ja toimintakäytännöiksi Adeninlahden ja Somalian rannikon edustan kautta kulkevien alusten omistajille, liikennöitsijöille, johdolle ja päälliköille**

*Tarkoitus*

1. Tämän asiakirjan tarkoituksena on tarjota merenkulkualan yhtiöille ja aluksille parhaat hallintakäytännöt merirosvohyökkäysten välttämiseksi, torjumiseksi ja viivyttämiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla. Tästä asiakirjasta kuullut järjestöt edustavat mainittujen alueiden kautta kulkevien alusten omistajien ja liikennöitsijöiden enemmistöä.
2. Kyseiset järjestöt kehottavat jäseniään noudattamaan näitä parhaita hallintakäytännöitä ja pyrkivät levittämään niitä muille merenkulkualan toimijoille parhaana keinona torjua merirosvoutta mainituilla alueilla. Tällä asiakirjalla täydennetään ohjeita, jotka on annettu IMO:n meriturvallisuuskomitean kiertokirjeessä MSC.1/Circ.1334.

*Tyypilliset hyökkäykset ja niistä opittua*

1. Vuonna 2008 ja vuoden 2009 ensimmäisellä puoliskolla kauppa-aluksiin tehtiin merirosvohyökkäyksiä aikaisempaa enemmän Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla sekä laajalla alueella Intian valtameren luoteisosassa. Suurin osa hyökkäyksistä tapahtui Adeninlahden pohjoisosassa, mutta niitä tapahtui myös kauempana Somalian itärannikosta.

2. Hyökkäysten analysointi osoittaa, että merirosvot käyttävät hyväkseen aluksen heikkoja kohtia, joita ovat
  - a) pieni nopeus
  - b) matala varalaita
  - c) riittämätön suunnittelu ja riittämättömät menettelyt
  - d) ilmeisen alhainen hälytysvalmius ja/tai selkeiden itsesuojelutoimenpiteiden puuttuminen
  - e) ilmeisen hidas reaktiokyky.
3. Hyökkäyksissä käytetään yleensä kahta tai useampaa pientä suuren nopeuden (jopa 25 solmua) avovenettä (pikavenettä), joilla alusta lähestytään tavallisesti takaa paapuurista ja/tai perästä päin.
4. Merirosvot, joilla on ollut käytössään emoalus (suurempi alus, joka kuljettaa miehistöä, varusteita, tarvikkeita ja pienempiä hyökkäyksessä käytettäviä aluksia) ovat pystyneet tekemään hyökkäyksiä kauempana rannikosta.
5. Valppauden olisi oltava suurimmillaan auringonnousun ja -laskun aikaan, jolloin suurin osa hyökkäyksistä tehdään.
6. Vaikka suuremmankaan nopeuden (vähintään 15 solmua) alukset eivät ole hyökkäyksiltä turvassa, suuri nopeus on kuitenkin tehokas puolustautumiskeino. Mainituilla alueilla tapahtuneissa hyökkäyksissä merirosvot ovat käyttäneet pelotteena pienaseita, kuten kranaatinheittämiä, joilla kohdealuksen kapteenit on saatu hidastamaan vauhtia. Täyden merinopeuden ylläpitäminen on tällaisessa tilanteessa osoittautunut tehokkaaksi keinoksi karistaa merirosvot kannoilta.
7. Parhaiten hyökkäysryityksistä ovat selviytyneet alukset, joiden miehistö on ollut varautunut hyökkäyksiin, saanut asianmukaista koulutusta ja toteuttanut passiivisia vastatoimia.
8. Myös vallitsevat sää- ja meriolosuhteet vaikuttavat suuresti hyökkääjien toimintakykyyn. Yli 18 solmun tuulenvoimakkuus ja yli 2 metrin aallonkorkeus tarjoavat riittävän suojan kaikille muille paitsi kaikkein haavoittuvimmille aluksille, varsinkin jos kapteenit noudattavat parhaita hallintakäytäntöjä täysimääräisesti.

#### *Suosituksat parhaiksi hallintakäytänteiksi*

#### 1. Johdanto

- a) Tässä asiakirjassa esitetyt parhaat hallintakäytänteet on tarkoitettu alusten omistajille, liikennöitsijöille, kapteeneille ja miehistölle. Kapteeneilla on kuitenkin täydellinen valta päättää, mitä toimia ne toteuttavat merirosvohyökkäysten välttämiseksi, torjumiseksi ja viivyttämiseksi mainituilla alueilla.
- b) Tässä asiakirjassa esitetyt toimenpiteet ei välttämättä voida soveltaa kaikkiin aluksiin. Siksi kunkin aluksen osalta olisi tehtävä riskianalyysi sen arvioimiseksi, mitkä parhaista hallintakäytänteistä ovat kaikkein soveltuvimpia. Jäljempänä selostetut hallintakäytänteet ovat kuitenkin yleisesti ottaen osoittautuneet tehokkaiksi.

#### 2. Ennen kauttakulkua – yleinen varautuminen

- a) Yleistä
  - i) Alueella liikennöivien alusten tärkein yhteyspiste on UKMTO Dubai. Se viestii alusten kanssa ja on suorassa yhteydessä Afrikan sarven meriturvallisuuskeskukseen (MSCHOA) ja merivoimien komentajiin ja varmistaa siten päivittäisen yhteyden alusten kapteenien ja sotilasvoimien välillä. Alusten on ilmoitettava UKMTO Dubaille säännöllisin väliajoin asemansa ja reittisuunnitelmansa. Näiden tietojen avulla merivoimien yksiköt saavat tarkan kuvan merenkulusta (ks. liitteessä A oleva sanasto).
  - ii) MSCHOA on EU:n johtamien sotilasvoimien (EU NAVFOR) suunnittelusta ja koordinoinnista vastaava viranomainen Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla (ks. liitteessä A oleva sanasto).
  - iii) Maritime Liaison Office (MARLO) toimii tietojenvaihtokanavana yhdistettyjen merivoimien (Combined Maritime Forces, CMF) ja kauppamerenkulun välillä kyseisillä alueilla (ks. liitteessä A oleva sanasto).
  - iv) Ennen kulkua suuren riskin alueen kautta aluksen omistajan ja kapteenin olisi tuoreimpien saatavilla olevien tietojen perusteella tehtävä oma riskinarviointinsa sen määrittämiseksi, millä todennäköisyydellä omaan alukseen hyökätään ja mitä seurauksia hyökkäyksellä olisi. Riskinarvioinnin tulosten pohjalta olisi kartoitettava toimet hyökkäysten ehkäisemiseksi, seurausten lieventämiseksi ja tilanteen normalisoimiseksi. Tämä edellyttää sekä lakisäätöjen vaatimusten että täydentävien toimien soveltamista merirosvouksen torjumiseksi.

- v) Aluksen yhtiön kriisinhallintamenettelyihin olisi sisällytettävä asianmukaisia toimenpiteitä merirosvouhkaan vastaamiseksi ottamalla käyttöön IMO:n ja muiden alan toimijoiden suosittelemia käytäntöjä, jotka on mukautettu olosuhteiden ja aluksen tyyppin mukaan.
- vi) Alusten on ilmoitettava merivoimille kauttakulkuaikeestaan etukäteen, jotta nämä voivat kartoittaa riskit ja suunnitella asianmukaiset suojelutoimet. Yleensä ilmoittaminen tehdään
- 1) tekemällä ensi-ilmoitus UKMTO Dubaille (sähköpostitse tai faksitse)
  - 2) tekemällä ensi-ilmoitus MARLOlle (sähköpostitse tai faksitse)
  - 3) rekisteröimällä kauttakulku MSCHOA:han (internetin välityksellä kohdassa Register Vessel Movement, sähköpostitse tai faksitse), jos alus aikoo kulkea Adeninlahden kautta tai navigoida alueella, joka rajoittuu 12 asteeseen pohjoista leveyttä, 58 asteeseen itäistä pituutta ja 10 asteeseen eteläistä leveyttä.
- vii) Vaikka merirosvojen nousu omaan alukseen olisikin pyrittävä estämään, etusijalla on kuitenkin miehistön ja matkustajien turvallisuus.
- b) Yhtiön varautumistoimet
- On erittäin suotavaa, että yhtiön johto tai liikennöinnistä vastaava yksikkö rekisteröityy käyttäjäksi MSCHOA:n verkkosivustolle ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)). Näin se voi tutustua sivuston niihin tietoihin, joihin pääsyä on rajoitettu, ja tarpeen mukaan tiedottaa niistä kalustolleen.
- i) Varmistetaan neljästä viiteen päivää ennen aluksen saapumista kansainväliselle suositellulle kauttakulkukäytävälle (IRTC) tai alueelle, joka rajoittuu 12 asteeseen pohjoista leveyttä tai 58 asteeseen itäistä pituutta tai 10 asteeseen eteläistä leveyttä, että aluksen kauttakulku on rekisteröity MSCHOA:han (internetin välityksellä kohdassa Register Vessel Movement, sähköpostitse tai faksitse). *Huom.* Rekisteröinnin voi tehdä joko alus tai yhtiö.
  - ii) Käydään läpi aluksen turva-arviointi (SSA) ja aluksen turvasuunnitelman (SSP) täytäntöönpano, joita edellytetään alusten ja satamarakenteiden kansainvälisessä turvasäännöstössä (ISPS) merirosvouhkaan vastaamiseksi.
  - iii) Yhtiön turvapäällikön olisi varmistettava, että suuren riskin kauttakulkua varten on laadittu varautumissuunnitelma ja että sitä on testattu, siitä on ohjeistettu ja siitä on keskusteltu kapteenin ja aluksen turvapäällikön kanssa.
  - iv) Erityistä varovaisuutta on noudatettava alueilla, joilla merirosvoriskin tiedetään olevan erityisen suuri.
  - v) Annetaan aluksen kapteenille opastusta siitä, miten riskialueen kautta olisi paras kulkea (ryhmässä, saatettuna ryhmässä, kansallisen saattoaluksen turvaamana jne.).
  - vi) Annetaan miehistölle koulutusta säännöllisin väliajoin.
  - vii) Yhtiö voi halutessaan käyttää yksityisiä turvamiehiä, mutta aseistettujen vartijoiden käyttöä ei suositella.
  - viii) Harkitaan lisäresurssien käyttöä vartiointin parantamiseksi.
  - ix) Harkitaan itsesuojelutoimenpiteiden (Self Protection Measures, SPM) käyttöönottoa aluksella ennen kulkemista suuren riskin alueen kautta.
- c) Aluksen kapteenin varautumistoimet
- i) Tehdään UKMTO Dubaille ja MARLOlle (sähköpostitse tai faksitse) ensi-ilmoitus (Initial Report), kun saatetaan raportointialueelle, jonka rajat ovat Suez, 78 astetta itäistä pituutta ja 10 astetta eteläistä leveyttä (ks. Anti-Piracy Planning chart Q6099).
  - ii) Varmistetaan neljästä viiteen päivää ennen saapumista kansainväliselle suositellulle kauttakulkukäytävälle (IRTC) tai alueelle, jonka rajana on 12 astetta pohjoista leveyttä, 58 astetta itäistä pituutta tai 10 astetta eteläistä leveyttä, että aluksen kauttakulku on rekisteröity MSCHOA:han (internetin välityksellä kohdassa Register Vessel Movement, sähköpostitse tai faksitse). *Huom.* Rekisteröinnin voi tehdä joko alus tai yhtiö. Jos sen tekee yhtiö, kapteenien olisi varmistettava yhtiöltä, että MSCHOA on saanut asianmukaiset tiedot.
  - iii) Ennen kauttakulkua alueella on suositeltavaa, että miehistöä ohjeistetaan asianmukaisesti.
  - iv) Kokemus on osoittanut, että merirosvouksen vastainen varautumissuunnitelma toimii kaikkein tehokkaimmin, kun se on otettu käyttöön jo ennen kauttakulkua: ennen alueelle saapumista tehdään harjoituksia, käydään suunnitelma läpi ja ohjeistetaan kaikkia miehistön jäseniä heidän tehtäviinsä, myös siitä, mikä hätämerkki tarkoittaa merirosvohyökkäystä.

- v) Kapteenien olisi myös laadittava hätäviestintäsuunnitelma, joka sisältää kaikki tärkeät hätätilanteessa käytettävät numerot (esimerkiksi MSCHOA:n, IMB:n merirosvoraportointikeskuksen (PRC) ja yhtiön turvapäällikön puhelinnumerot, ks. liitteessä B oleva yhteystietoluettelo) ja ennalta laadittuja viestejä. Hätäviestintäsuunnitelman olisi oltava valmiina käsillä tai aina nähtävissä viestintäpaneelin läheisyydessä.
- vi) Määritellään aluksen automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) käyttöpolitiikka. Ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) nojalla kapteeni voi päättää kytkeä AIS:n pois päältä, jos hän katsoo, että sen käyttö lisää aluksen haavoittuvuutta. Jotta merivoimat kuitenkin voisivat seurata alusten liikkeitä Adeninlahdella, on suositeltavaa, että AIS on kytkettynä päälle mutta että lähetetään ainoastaan aluksen nimi ja tiedot sijainnista, suunnasta, nopeudesta, navigointitilasta ja turvallisuuteen liittyvistä seikoista. Merivoimien tämänhetkisten ohjeiden mukaan Somalian rannikon edustalla liikennöitäessä AIS olisi parempi kytkeä pois päältä kokonaan, mutta tästä päättää viime kädessä kapteeni. Epäselvissä tapauksissa ohjeistus voidaan varmistaa MSHOA:lta.

### 3. Ennen kauttakulkua – alusten varautuminen

- a) Alueella liikennöiviä aluksia pyydetään ilmoittamaan UKMTO Dubaille ja MARLOlle keskipäivän sijaintinsa, kurssinsa, nopeutensa sekä arvioitu ja todellinen saapumisaika.
- b) Aluksia pyydetään tihentämään raportointiväliä, kun ne navigoivat tunnetusti suuren riskin alueella tai merirosvo-alueella, ja ilmoittamaan, kun ne kulkevat Adeninlahdella pisteen A tai pisteen B kautta (ks. Anti-Piracy Chart G6099).
- c) Liikennöitäessä Adeninlahdella
  - i) Euroopan unionin johtamat merivoimat (EUNAVFOR) suosittavat vahvasti, että alukset suorittavat kauttakulkunsa IRTC:ssä. Länteen liikennöivien alusten olisi pidättäydyttävä käytävän pohjoisosassa ja itään liikennöivien eteläosassa. Adeninlahdella ryhmässä tehtävää kauttakulkua suunnittelevat alukset saavat tietoa ryhmäkauttakulkujen aikatauluista ja nopeuksista MSCHOA:n verkkosivustolta.
  - ii) Kauttakulkevien alusten olisi vältettävä Jemenin aluevesiä. Kansainvälisen tapaoikeuden mukaan kansainväliset (muut kuin Jemenin) sotilasvoimat eivät pysty suojelemaan aluksia, joihin hyökätään Jemenin aluevesillä.
  - iii) Aluksia saatetaan pyytää muuttamaan kauttakulkusuunnitelmaansa, jotta se olisi MSCHOA:n reittisuosituksen mukainen.
  - iv) Ryhmässä kauttakulkevien alusten ei pitäisi olettaa, että ne voivat suorittaa koko kauttakulun sotalaivan saattamina. Kaikki Adeninlahdella olevat – sekä EUNAVFORiin kuuluvat että sen kanssa toimensa koordinoivat – sotalaivat ovat kuitenkin tietoisia Adeninlahdella ryhmässä tehtävistä kauttakuluista, ja niiden saatavilla on täydelliset tiedot kaikista haavoittuvista aluksista.
  - v) MSCHOA suosittaa vahvasti, että kapteenit pyrkivät kaikin keinoin kulkemaan Adeninlahden suurimman riskin alueiden kautta pimeään aikaan (MSCHOA antaa tästä aluksille ohjeita), sillä yöaikaan onnistuttu tekemään vain muutamia hyökkäyksiä.
- d) Liikennöitäessä muualla kuin Adeninlahdella
  - i) Somalian itärannikon edustalla navigoivien alusten olisi tutustuttava MSCHOA:n verkkosivustoon tai käännytävä UKMTO Dubain puoleen saadakseen kaikkein uusimman reittisuosituksen.
  - ii) Kapteenien olisi edelleen tavalliseen tapaan pidettävä UKMTO Dubai ajan tasalla aluksensa kurssista ja muista yksityiskohdista.
- e) Liitteestä B saa hyödylliset yhteystiedot.

### 4. Ennen kauttakulkua – alusten puolustautumiskeinot

- a) Huolehditaan siitä, että aluksen toimintatapoja mukautetaan etukäteen riittävällä tavalla miehityksen mukaan, jotta vartiossa olevat miehistön jäsenet ovat riittävän levänneitä ja saaneet asianmukaista ohjeistusta ja jotta heitä on riittävä määrä. Kapteenin ja vartiossa olevien miehistön jäsenten olisi tunnettava aluksen siksak-ohjausliikkeiden vaikutukset (kaikissa merenkäyntiolosuhteissa) ja tiedettävä erityisesti, missä määrin nämä ohjausliikkeet voivat hidastaa aluksen nopeutta.
- b) Harkitaan, pitäisikö kuljettaessa Adeninlahden ja Somalian rannikon edustan kautta rajoittaa ulkoinen viestintä (radiot, puhelimet ja AIS-tiedot) turvallisuuden kannalta välttämättömään viestintään ja SOLAS-tietoihin.
- c) Parannetaan valmiuksia ja hyödynnetään varajärjestelmiä käyttämällä lisäkoneistoa, muun muassa generaattoreita ja ohjausmoottoreita.
- d) Lisätään miehitystä tähytyspaikoilla/komentosillalla.
- e) Varmistetaan, että miehistöä on konehuoneessa.
- f) Suojataan pääsy komentosillalle, konehuoneeseen, peräsinkonehuoneeseen ja kaikkiin asuin-/sisätiloihin ja valvotaan sitä. Kaikki mahdolliset sisäänkäynnit (ovet, valoventtiilit, tuuletusaukot jne.) olisi riskiarvioitava ja suojattava asianmukaisesti, varsinkin jos ne ovat niin suuret, että hyökkääjä voisi päästä niiden kautta alukseen. Kuljettaessa suuren riskin alueen kautta olisi huolehdittava siitä, että asuintiloihin ja sisällä oleviin työskentelytiloihin pääsee ainoastaan yhden sisäänkäynnin kautta. Käyttöön otetut toimenpiteet eivät saa estää hätäuloskäynnin käyttöä sisätiloista käsin, mutta samalla hätäuloskäynti on suojattava niin, etteivät merirosvot pääse sen kautta alukseen.



- g) Häätätilanteessa sotalaivoihin saa yhteyden VHF-kanavalla 16 (tai varakanavalla 8).
- h) Tarkistetaan, että kaikki portaat ja ulkovarusteet on ahdettu suojaan tai nostettu kannelle.
- i) Tarkistetaan, että etukäteen valitut itsesuojeluvälineet on kiinnitetty asianmukaisesti ja että ne toimivat tarkoituksenmukaisesti. On muistettava, että tilapäisesti käytettävät välineet eivät välttämättä toimi odotetulla tavalla eivätkä siksi aina anna täyttä suojaa.
- j) Jos aluksen varalaita on suhteellisen matala, harkitaan mahdollisuutta leventää sivulaitoja, jotta heittokoukuilla olisi vähemmän tartuntapintaa. MSCHOA:n verkkosivustolla on esimerkkejä tällaisista toimenpiteistä.
- k) On suositeltavaa nimetä kokoontumispaikka tai "linnoitus" merirosvohyökkäyksen varalta ja harjoitella lukitsemismenettelyitä, jotta voidaan viivyttää mahdollista aluksen valtaamista ja siten voittaa aikaa. Kokoontumispaikka ei saisi olla ulkolaipioiden ja valoventtiilien läheisyydessä. Koska "linnoitusten" käytöstä ja käyttötavasta käydään parhaillaan keskustelua, kapteenien olisi säännöllisin väliajoin tarkistettava asiasta annettu ohjeistus MSCHOA:lta.
- l) Harkitaan nukkien käyttöä parraskaiteilla lisätähystäjien simuloimiseksi. Jos alus on kuitenkin tyypiltään sellainen, että siinä on tähystyksen kannalta ns. kuolleita kulmia, joita turvallisuusarvioinnin perusteella pidetään riskinä, voi olla tarpeen lisätä vartioivaa miehistöä.
- m) Palopumppujen ja -letkujen olisi oltava paineistettuja ja valmiina tyhjennettäväksi yli laidan eri puolilla alusta, erityisesti sen kaikkein haavoittuvimmissa osissa.
- n) Olisi myös harkittava vesiverhon luomista aluksen ympärille, jotta voidaan torjua merirosvojen nouseminen alukseen.
- o) Harkitaan piikkilangan tai muiden fyysisten esteiden käyttöä aluksen peräosassa / matalimmissa sisäänkäynneissä; ne eivät kuitenkaan saa heikentää miehistön turvallisuutta ja pakenemismahdollisuuksia.
- p) Harkitaan passiivisten puolustautumisvälineiden käyttöä.
- q) Harkitaan pimeänäkölaitteiden käyttöä pimeän aikana.
- r) Käytetään CCTV-valvontakameroita (jos asennettu).

#### 5. Kauttakulun aikana – operaatiot

- a) Itsesuojeluvälineiden käyttö ei saa aiheuttaa aluksen miehistölle tarpeetonta vaaraa.
- b) On erittäin suositeltavaa, että kaikki Adeninlahdella navigoivat alukset käyttävät IRTC:tä ja noudattavat MSCHOA:n verkkosivustolla olevia ohjeita ryhmässä tehtävistä kauttakuluista ja niiden aikatauluista.
- c) Merenkulkijoita pyydetään myös kiinnittämään huomiota IMon 4 päivänä elokuuta 2009 antamaan kiertokirjeeseen SN.1/Circ. 281 (Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden), jossa ohjeistetaan, että sotilasviranomaiset tekevät IRTC:hen muutoksia vallitsevien olojen vuoksi. Merenkulkijoita kehoitetaan siksi tutustumaan ajantasaisiin tietoihin MSCHOA:n verkkosivustolla (<http://www.mschoa.org>) tai aluetta koskeviin navigointivaroituksiin (NAV-warnings).
- d) Jos aikomuksena on tehdä kauttakulku ryhmässä IRTC:tä käyttäen: edetään ryhmän vauhdilla mutta pysytään tietoisina aluksen rajoituksista (esimerkiksi tämänhetkinen ohjeistus on, että jos aluksen täysi merinopeus on 16 solmua, sen olisi ryhmässä tehtävässä kauttakulussa edettävä 14 solmun vauhdilla ja pidettävä loput 2 solmua varalla).
- e) Jos aikomuksena ei ole tehdä kauttakulkua ryhmässä IRTC:tä käyttäen: pidetään yllä täysi merinopeus suuren riskin alueella (tämänhetkinen ohjeistus on, että jos aluksen täysi merinopeus on yli 18 solmua, sen ei pidä hidastaa vauhtiaan ryhmässä tehtävää kauttakulkua varten, vaan sen olisi pidettävä yllä täysi merinopeus ja pyrittävä kulkemaan suuren riskin alueen kautta pimeän aikaan).
- f) Alusten olisi aina noudatettava kansainvälisiä sääntöjä yhteentörmäyksen estämiseksi merellä. IRTC:lle saapuvien ja siltä poistuvien alusten kapteenien olisi pyrittävä välttämään tilanteita, jotka heikentävät muiden alusten navigoinnin turvallisuutta. Kulkuvaloja ei pitäisi kytkeä pois päältä pimeän aikaan. Noudatetaan lippuvaltion viranomaisen antamia ohjeita.
- g) Käytetään kansivalaistusta vain, jos se on turvallisuuden kannalta tarpeen. Varjoisten kohtien valaiseminen aluksen rungon ympärillä voi parantaa tähystysnäkyvyyttä, mutta se ei saa heikentää aluksen navigoinnin turvallisuutta. Jos aluksen läheisyydessä havaitaan epäilyttävää toimintaa, harkitaan kauko-ohjattujen hakuvalojen käyttöä (jos asennettuna), sillä valonheittimet saattavat toimia pelotteena ja siten estää mahdollisen hyökkäyksen (merivoimien tämänhetkinen suositus on, että kauttakulun aikana käytetään ainoastaan kulkuvaloja).

- h) Pidetään komentosillalla näkyvillä valokuvia merirosvojen emoaluksista. Ilmoitetaan UKMTO Dubaille ja IMB PRC:lle välittömästi kaikista havaituista emoaluksista ja emoalusepäilyistä (liitteessä C on esimerkki raportista, jolla ilmoitetaan tällaisista tiedoista tai muusta hyökkäyksestä taikka havainnosta).
- i) Kapteenin olisi pyrittävä arvioimaan vaaratilanne mahdollisimman aikaisin. Jos kapteeni katsoo, että vaaratilanne on kehittymässä, hänen olisi välittömästi otettava yhteyttä UKMTO Dubaihin.
- j) Tähystetään tarkasti kaikilla käytettävissä olevilla keinoilla epäilyttäviä aluksia, erityisesti sellaisia, jotka lähestyvät omaa alusta takaa tai joltakin neljännekseltä.
- k) Suojellaan miehistöä tarpeettomilta riskeiltä. Kun alus kulkee suuren riskin alueen kautta, kannella olisi suoritettava vain tärkeimmät työt. Kapteenin olisi mahdollisuuksien mukaan pidettävä miehistö poissa ulkokannelta pimeään aikaan mutta samalla varmistettava, että tähystäjiä on aina tarvittava määrä asianmukaisen tähystyksen suorittamiseksi.
- l) Käytetään valoja, hälytyskelloja ja miehistön toimintaa, jotta epäillyt merirosvot tietävät tulleen havaituksi.
- m) Harkitaan erilaisten kaupallisesti saatavilla olevien ei-tappavien puolustautumisvälineiden hankkimista; yhtiöiden olisi kuitenkin arvioitava näiden välineiden tarkoituksenmukaisuutta aluksen ominaispiirteisiin ja haavoittuvuuteen nähden.

#### 6. Merirosvohyökkäyksen käynnistyttyä

- a) Noudatetaan aluksen ennalta laadittua varautumissuunnitelmaa.
- b) Otetaan käyttöön hätäviestintäsuunnitelma ja ilmoitetaan hyökkäyksestä välittömästi UKMTO Dubaille, joka on tärkein yhteyspiste hyökkäystilanteissa (varayhteyspiste on jatkuvasti miehitetty meriturvallisuuskeskus MSCHOA).
- c) Aktivoidaan aluksen turvahälytysjärjestelmä (SSAS), joka tekee hälytyksen aluksen yhtiön turvapäällikölle ja aluksen lippuvaltiolle. Hyökkäystä koskevat ilmoitukset (post-attack report) olisi tehtävä mahdollisimman nopeasti kaikkiin merirosvoraportoinnista vastaaviin keskuksiin, kuten kohdassa 9 on selostettu.
- d) Jos kapteeni on kuljettaessa merirosvoalueen kautta kytkenyt AIS:n pois päältä (mihin hänellä on oikeus), AIS olisi kytkettävä päälle heti, jos alukseen hyökätään.
- e) Annetaan hätähälytys ja ilmoitetaan merirosvohyökkäyksestä aluksen hätäsuunnitelman mukaisesti.
- f) Tehdään hätäilmoitus ("Mayday") VHF-kanavalla 16 (ja varakanavalla 8, jota merivoimat seuraavat). Lähetetään hätäsanoma digitaalielektiivikutsujärjestelmän (DSC) ja Inmarsat-C-järjestelmän kautta tapauksen mukaan. Pidetään yllä puhelinyhteyttä UKMTO Dubaihin.
- g) Estetään pikaveneitä pääsemästä aluksen lähelle muuttamalla suuntaa ja lisäämällä nopeutta mahdollisuuksien mukaan <sup>(1)</sup>. Merirosvojen on erittäin vaikea nousta alukseen, joka
  - i) kulkee yli 15 solmun nopeudella ja
  - ii) tekee ohjausliikkeitä. On suositeltavaa, että kapteenit tekevät mahdollisimman aikaisessa vaiheessa jatkuvia pieniä siksak-ohjausliikkeitä vauhtia hidastamatta alukseen nousun torjumiseksi. Harkitaan merirosvojen altistamista tuulelle/aallokalle sekä keula- ja peräaaltojen käyttämistä, jotta merirosvoalus ei pääse rinnalle. Kapteenin ja vahtipäällikön olisi tunnettava aluksen käsittely- ja ohjausominaisuudet. Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä vaihtelevien ruorikomentojen seurauksiin ja siihen, miten ne voivat vaikuttaa aluksen nopeuteen.
- h) Käytetään palopumppua puolustautumisvälineenä.
- i) Harkitaan eteenpäin suunnattujen kansivalojen kytkemistä päälle, jotta alukseen kiinnitettäisiin huomiota ja jotta apuun tulevat sotilasvoimat tunnistaisivat aluksen hyökkäyksen kohteena olevaksi alukseksi.
- j) Kootaan kaikki muu miehistö yhteen aluksen varautumissuunnitelman mukaisesti.

<sup>(1)</sup> Jos voidaan voittaa aikaa, kunnes sotilasvoimat saapuvat, merirosvot yleensä keskeyttävät hyökkäyksensä. On todennäköisempää, että merivoimien apu on lähellä merirosvojen hyökätessä, jos MSCHOA:han on tehty rekisteröinti jo varhaisessa vaiheessa ja jos noudatetaan UKMTO Dubain antamia ohjeita ryhmässä tehtävien kauttakulkujen aikataulusta ja annetaan sille sijaintitiedot säännöllisin väliajoin.



#### 7. Merirosvojen noustua alukseen

- a) Ennen kuin merirosvot pääsevät komentosillalle, ilmoitetaan tilanteesta UKMTO Dubaille ja ajan salliessa myös yhtiölle.
- b) Vastarintaan ei pidä ryhtyä, sillä se voisi johtaa tarpeettomaan väkivallankäyttöön ja asettaa miehistön entistä suurempaan vaaraan.
- c) Jos komentosilta/konehuone on evakuoitava, päämoottori olisi pysäytettävä, mahdollisuuksien mukaan olisi pysäytettävä kokonaan aluksen kulku ja alus olisi navigoitava pois muiden alusten läheisyydestä.
- d) On tärkeää pysyä rauhallisena ja suostua merirosvojen vaatimuksiin.
- e) Varmistetaan, että koko muu miehistö paitsi komentosillan ryhmä pysyttelee samassa paikassa yhdessä.
- f) Jos miehistö on lukinnut itsensä "linnoitukseen", varmistetaan, että käytettävissä on puolustautumiskeinoja/suoja siltä varalta, että merirosvot pyrkivät sisään voimakeinoin. On tärkeää pysyä poissa sisäänkäyntien/ovien ja venttiileiden/ikkunoiden lähetyviltä – merirosvojen sisään tuloa ei pidä yrittää estää. Käytetään "linnoituksen" hätäviestintävälineitä yhteyden pitämiseksi viranomaisiin.

#### 8. Sotilasvoimien väliin tullessa

- a) Miehistöä olisi ohjeistettava, että sotilaallisen väliintulon aikana EI pidä käyttää salamavaloa.
- b) Kun sotilasvoimat ryhtyvät toimiin aluksella, koko miehistön olisi pysyteltävä matalana kannella ja peitettävä päänsä käsillään niin, että kädet ovat näkyvillä ja tyhjä.
- c) Miehistön on oltava valmiina vastaamaan sotilasvoimien esittämiin kysymyksiin henkilöllisyydestä ja asemasta aluksella.
- d) On muistettava, ettei englantia ole alueen kaikkien merivoimien työkieli.
- e) Sotilasvoimat saattavat aluksi ottaa määräysvaltaansa kaikki henkilöt. Tämä on tavallinen käytäntö. Ohjeistetaan miehistöä tästä, valmistetaan sitä tällaiseen tilanteeseen ja pyydetään sitä tekemään yhteistyötä sotilasvoimien kanssa aluksella suoritettavan väliintulon alkuvaiheissa.

#### 9. Raportoiminen hyökkäyksen jälkeen (ks. liite C)

- a) On erittäin tärkeää, että merirosvohyökkäyksestä tai epäilyttävästä toiminnasta laaditaan yksityiskohtainen raportti MSCHOA:lle, UKMTO Dubaille ja IMB:lle.
- b) Raporttien pohjalta voidaan analysoida perusteellisesti merirosvojen toimintaa ja selvittää sen kehityssuuntauksia, arvioida merirosvojen käyttämiä tekniikoita ja taktiikan muutoksia sekä laatia asianmukaisia varoituksia muita lähialueella liikennöiviä kauppalaivoja varten.
- c) Kapteeneita pyydetään siksi täyttämään liitteessä C oleva vakiomuotoinen raporttilomake.

#### *Parhaiden hallintakäytäntöiden ajantasaistaminen*

1. Parhaita hallintakäytäntöitä ajantasaistetaan säännöllisin väliajoin operaatioista saadun kokemuksen perusteella. Tämän asiakirjan osapuolet pyrkivät kokoontumaan säännöllisin väliajoin parhaiden hallintakäytäntöiden ajantasaistamiseksi ja niihin tehtyjen tarkistusten jakamiseksi jäsenilleen ja muille tahoille, joita asia koskee.
2. Epäselvissä tapauksissa tutustu MSCHOA:n verkkosivustoon, jolta saa aina lisätietoja asiaankuuluvista aiheista (huom. kaikki edellä luetellut organisaatiot eivät välttämättä ole hyväksyneet näitä tietoja).

## LIITE A

## SANASTO

Koordinoivien tahojen tehtävät ja keskinäiset suhteet.

**EUNAVFOR**

EUNAVFOR on Afrikan sarven meriturvallisuuskeskuksen (MSCHOA) koordinoitaviranomaisen. Lisä- ja yhteystietoja saa MSCHOA:n verkkosivustolta.

**MSCHOA – Afrikan sarven meriturvallisuuskeskus (Maritime Security Centre – Horn of Africa)**

Euroopan unioni (EU) perusti MSCHOA:n osana Euroopan turvallisuus- ja puolustuspoliittista aloitetta, jolla pyritään torjumaan Afrikan sarvessa esiintyvää merirosvoutta. MSCHOA:n toiminta käynnistyi, kun EU:n sotilaallinen koordinoitimi (EU NAVCO) perustettiin syyskuussa 2008. Tämä Brysselissä sijaitseva koordinoitijyksikkö on luonut laajat yhteydet merenkulkuyhteisön kanssa ja on koordinoitunut toimia alueella toimivien EU:n joukkojen kanssa. Marraskuussa 2008 Euroopan unionin neuvosto otti suuren edistysaskeleen käynnistämällä sotilaallisen merioperaation (EU NAVFOR ATALANTA), jonka tavoitteena on parantaa meriturvallisuutta Somaliassa rannikon edustalla ehkäisemällä ja torjumalla merirosvousta sekä suojelemalla alueella liikennöiviä kauppalaivoja.

**UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations**

Yhdistyneen kuningaskunnan Maritime Trade Operations -organisaation Dubaissa sijaitseva toimisto (UKMTO Dubai) toimii yhteyspisteenä yritysten ja yhdistettyjen merivoimien (CMF) välillä. UKMTO Dubai myös hallinnoi vapaaehtoista raportointijärjestelmää (Voluntary Reporting Scheme), jonka välityksellä kauppalaivoja kannustetaan lähettämään päivittäin ilmoituksia sijainnistaan ja arvioidusta saapumisajastaan seuraavaan satamaan, kun ne kulkevat Suezini, 78 asteen itäiseen pituuspiiriin ja 10 asteen eteläiseen leveyspiiriin rajoittuvan alueen kautta. Näiden tietojen avulla UKMTO Dubai voi seurata alusten liikennöintiä ja lähettää sijaintitiedot edelleen CMF:lle ja EU:n päämajaan. Kauppaliikenteeseen vaikuttavia uusia ja tärkeitä tietoja voidaan tämän jälkeen lähettää suoraan aluksille sen sijaan, että ne lähetettäisiin ensin alusten yhtiöihin, mikä parantaa valmiutta vastata ongelmiin ja säästää aikaa.

Lisätietoja ja tietoja vapaaehtoiseen raportointijärjestelmään liittymisestä saa UKMTO Dubailta sähköpostiosoitteesta UKMTO@eim.ae

## LIITE B

## Hyödyllisiä yhteystietoja

**UKMTO Dubai**

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| Sähköposti:  | UKMTO@eim.ae    |
| Puhelin      | + 971 505523215 |
| Matkapuhelin |                 |
| Faksi        | + 971 43065710  |
| Teleksi      | (51) 210473     |

**MSCHOA**

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Raportointi verkkosivustolle | www.mschoa.org        |
| Puhelin                      | + 44 (0) 1923958545   |
| Faksi                        | + 44 (0) 1923958520   |
| Sähköposti:                  | postmaster@mschoa.org |

**IMB PRC**

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Sähköposti:  | piracy@icc-ccs.org |
| Puhelin      | + 60 320310014     |
| Matkapuhelin |                    |
| Faksi        | + 60 320785769     |
| Teleksi      | MA34199 IMBPC1     |

**MARLO**

|              |                           |
|--------------|---------------------------|
| Sähköposti:  | Marlo.bahrain@me.navy.mil |
| Puhelin      | + 973 17853927            |
| Matkapuhelin | + 973 39442117            |

---

## LIITE C

## SEURANTARAPORTTI – MERIROSVOHYÖKKÄYS

## Aluksen tiedot

|                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. ALUKSEN NIMI:                                                                               |
| 2. IMO-N:o                                                                                     |
| 3. LIPPU:                                                                                      |
| 4. RADIOKUTSU:                                                                                 |
| 5. ALUKSEN TYPPI:                                                                              |
| 6. VETOISUUS: BRUTTOVETOISUUS (BRT):      NETTOVETOISUUS (NRT):      KUOLLUT      PAINO (DWT): |
| 7. OMISTAJAT (YHTEYSTIEDOT):                                                                   |
| 8. JOHTO (YHTEYSTIEDOT):                                                                       |
| 9. EDELLINEN SATAMA/SEURAAVA SATAMA:                                                           |
| 10. LASTIN TIEDOT: (TYPPI/MÄÄRÄ)                                                               |

## Tapahtuman tiedot

|                                                                                                                          |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11. TAPAHTUMA-AIKA JA PAIKKA:      PAIKALLISTA AIKAA:      KOORDINOITUA YLEISAIKAA (UTC):                                |
| 12. SIJAINTI: LEVEYTTÄ:      (POHJOISTA/ETELÄISTÄ) PITUUTTA:      (ITÄISTÄ/LÄNTISTÄ)                                     |
| 13. LÄHIN MAAMERKKI/PAIKKA:                                                                                              |
| 14. SATAMA/KAUPUNKI/ANKKUROINTIALUE:                                                                                     |
| 15. MAA/LÄHIN MAA:                                                                                                       |
| 16. NAVIGOINTITILA (LAITURISSA/ANKKUROITU/LIIKKEESSÄ):                                                                   |
| 17. OMAN ALUKSEN NOPEUS:                                                                                                 |
| 18. ALUKSEN VARALAITA HYÖKKÄYKSEN AIKANA:                                                                                |
| 19. SÄÄOLOIT HYÖKKÄYKSEN AIKANA (SADETTA/USVAA/SUMUA/SELKEÄÄ, TUULTA (NOPEUS JA SUUNTA), MERENKÄYNTI/AALLONKORKEUS):     |
| 20. HYÖKKÄYKSEN TYPPI (ALUKSEEN NOUSU/YRITYS):                                                                           |
| 21. MIEHISTÖLLE, ALUKSELLE JA LASTILLE KOITUNEET SEURAUKSET: LOUKKAANTUNEITA/KUOLLEITA:<br>VARASTETTUA OMAISUUTTA/RAHAA: |
| 22. HYÖKKÄYKSEN KOHDEPAIKKA ALUKSELLA:                                                                                   |
| 23. MERIROSVO/EPÄILLYN ALUKSEN VIIMEKSI HAVAITUT LIIKKEET:                                                               |

**Hyökkääjien tiedot**

|                                       |
|---------------------------------------|
| 24. MERIROSVUJEN/VARKAIDEN LUKUMÄÄRÄ: |
| 25. ASU/ULKOMUOTO:                    |
| 26. HYÖKKÄÄJIEN PUHUMA KIELI:         |
| 27. HYÖKKÄÄJIEN KÄYTTÄMÄT ASEET:      |
| 28. ERITYISPIIRTEET:                  |
| 29. HYÖKKÄÄJIEN KÄYTTÄMÄ ALUS:        |
| 30. LÄHESTYMISTAPA:                   |
| 31. HYÖKKÄYKSEN KESTO:                |
| 32. AGRESSIIVISUUS/VÄKIVALTAISUUS:    |

**Lisätietoja**

|                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 33. KAPTEENIN JA MIEHISTÖN TOTEUTTAMAT VASTATOIMET:                                                                                                              |
| 34. ILMOITETTIINKO TAPAHTUMASTA RANNIKKOVIRANOMAISELLE? JOS ILMOITETTIIN, MILLE?                                                                                 |
| 35. ENSISIJAINEN VIESTINTÄMUOTO ILMOITUKSEN TEHNEEN ALUKSEN KANSSA: RANNIKKO-RADIOASEMA/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (MERIALUEKOODI)/MMSI-NUMERO                       |
| 36. VIRANOMAISTEN TOTEUTTAMAT TOIMET:                                                                                                                            |
| 37. MIEHISTÖN LUKUMÄÄRÄ/KANSALAISUUS:                                                                                                                            |
| 38. LIITTÄKÄÄ TÄHÄN RAPORTTIIN LYHYT KUVAUS TAI KOKO RAPORTTI TAIKKA KAPTEENIN/MIEHISTÖN LAUSUNTO HYÖKKÄYKSESTÄ JA HYÖKKÄYKSESTÄ MAHDOLLISESTI OTETUT VALOKUVAT. |

**Parhaita hallintakäytäntöjä täydentäviä lisäohjeita kalastusaluksille merirosvouksen torjumiseksi Adeninlahdella ja Somalian rannikon edustalla**

*I Suositukset kalastusalueilla liikennöiville aluksille*

1. Muiden kuin somalialaisten kalastusalusten olisi vältettävä kalastusta ja liikennöintiä 200 mpk:n etäisyydellä Somalian rannikosta riippumatta siitä, onko niille myönnetty lupa kyseiseen tarkoitukseen.
2. Aluksen ei pidä aloittaa kalastamista, kun tutka havaitsee tuntemattomia veneitä sen läheisyydessä.
3. Jos miehistö havaitsee merirosvojen tavallisesti käyttämiä polyesteriveneitä, aluksen on siirryttävä pois niiden läheisyydestä täydellä nopeudella vasten tuulta ja aallokkoa, jotta merirosvojen navigointi vaikeutuu.
4. Aluksen on vältettävä pysähtymistä pimeään aikaan ja miehistön on oltava valppaana sekä oltava vartiossa komentosillalla, kannella ja konehuoneessa.
5. Kalastuksen aikana, jolloin alus on haavoittuvainen, miehistön on oltava valppaana ja pidettävä tutkavahtia, jotta viranomaisille voidaan ilmoittaa mahdollisesta hyökkäyksestä nopeasti ja yksityiskohtaisesti.
6. Navigoitaessa pimeään aikaan aluksen on käytettävä ainoastaan välttämättömiä kulku- ja turvavaloja, jotta alus ei kiinnitä merirosvojen huomiota, jotka saattavat väijyä lähitöällä tutkattomissa veneissään.
7. Kun alus ajelehtii kalastuksen aikana pimeään aikaan, miehistön on oltava vartiossa komentosillalla, kannella ja konehuoneessa. Aluksen on käytettävä ainoastaan välttämättömiä kulku- ja turvavaloja. Moottorin on oltava käynnistysvalmiina.
8. Aluksen on pysyteltävä poissa tuntemattomien alusten lähistöltä.
9. Miehistön on käytettävä VHF-kanavaa mahdollisimman vähän, jotta merirosvot eivät havaitse alusta ja jotta alusta olisi vaikeampi paikantaa.
10. Kun merivartioston lentokoneita liikennöi alueella, miehistön on aktivoitava AIS aluksen tunnistamisen ja seuraamisen helpottamiseksi.

*II Tunnistaminen*

1. Johdolle suositetaan vahvasti, että se rekisteröi MSCHOA:han kalastusaluksensa koko siksi ajaksi, jona ne liikennöivät Somalian rannikon edustalla. Mahdollisuuksien mukaan olisi myös toimitettava täydellinen luettelo aluksilla olevasta miehistöstä ja alusten suunnitelmista.
2. Annetaan miehistölle koulutusta ennen kauttakulkua tai kalastusta riskialueella.
3. Jos alus on varustettu satelliittiseurantalaitteilla (VMS), johdon olisi varmistettava, että MSCHOA voi tutustua niiden tietoihin.
4. Kun kalastusalukset ovat saaneet tietää, että tietyllä alueella epäillään liikennöivän merirosvojen emoaaluksia, kalastusalusten olisi vältettävä liikennöintiä tällaisilla alueilla ja pyrittävä kaikin keinoin havaitsemaan mahdollisimman aikaisessa vaiheessa kaikki epäilyttävien pienten tai suurten alusten liikkeit.
5. Kalastusalusten olisi aina annettava tunnistetietonsa, kun ATALANTA-operaatioon taikka muuhun kansainväliseen tai kansalliseen merirosvouksen torjuntaoperaatioon kuuluva lentokone tai alus sitä pyytää.
6. Sotilas-, kauppa- ja kalastusalusten olisi viipymättä vastattava kaikkiin tunnistepyyntöihin, joita lähestyttävä kalastusalus on tehnyt (jotta kalastusalus voisi tarvittaessa paeta nopeammin, erityisesti jos alus on parhaillaan kalastamassa).

*III Hyökkäystilanteessa*

1. Jos alukseen hyökätään tai lähitöällä on havaittu epäilyttävä alus, siitä on ilmoitettava viranomaisille (UKMTO ja MSCHOA) ja varoitettava muuta laivastoa.
2. Ilmoitetaan aluksen (maissa olevan) varakapteenin yhteystiedot; varakapteenin tietämys aluksesta voi vaikuttaa sotilasvoimien väliintulon onnistumiseen.

*Ainoastaan kurenuotta-aluksille tarkoitetut suositukset*

3. Evakuoidaan koko miehistö kannelta ja märssykorista.
4. Jos kurenuotta on vielä levitettyä, kun merirosvot ovat ottaneet aluksen haltuunsa, pyydetään merirosvoilta lupa nostaa verkot. Jos merirosvot sallivat kurenuotan noston, ehdetaan kurenuotta ohjeiden mukaisesti suojaan ja selostetaan merirosvoille, miten laitteisto toimii, jottei synny väärinymmärryksiä.