

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ KOMISE

ze dne 11. března 2010

o sebeochranných a preventivních opatřeních proti pirátství a ozbrojeným útokům vůči plavidlům

(Text s významem pro EHP)

(2010/159/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, zejména její článek 292,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vzhledem k nárůstu pirátství u pobřeží Somálska přijal výbor pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO) na svém 86. zasedání ve dnech 27. května až 5. června 2009 soubor opatření prostřednictvím několika oběžníků, která buď aktualizují platná obecná doporučení týkající se boje proti pirátství a ozbrojeným útokům vůči plavidlům, nebo definují zvláštní opatření k tomu, aby bylo možné čelit pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska.
- (2) Oběžník MSC.1/1334 ze dne 23. června 2009 uvádí „Hlavní zásady určené pro vlastníky, provozovatele, kapitány a posádky plavidel, týkající se předcházení a potlačování pirátství a ozbrojených útoků vůči plavidlům“. Tento oběžník přebírá veškerá opatření, která mohou být přijata na palubě plavidla za všech okolností, aby se zabránilo útoku, nebo pokud k němu dojde, aby se na maximum snížilo riziko pro posádku a loď.
- (3) Oběžník MSC.1/1332 ze dne 16. června 2009 přebírá opatření nazvaná „osvědčené postupy řízení“ s cílem přispět k zabránění, odvrácení či oddálení pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska („Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia“), která vyvinuli partneři námořní dopravy na dobrovolném základě a smluvní strany je podpořily a napomáhaly jim, a to vzhledem k naléhavosti hrozby u pobřeží Somálska. Partneři námořní dopravy tato opatření aktualizovali ve verzi 2, která byla distribuována oběžníkem MSC.1/1335 ze dne 29. září 2009.
- (4) Ačkoli tato doporučení zahrnutá do oběžníků IMO nejsou povinná a závazná, jasný zájem na zlepšení námořní bezpečnosti vede k zajištění toho, aby plavidla plující pod vlajkou některého z členských států byla co možná nejlépe chráněna podle stavu současných znalostí, pokud se nacházejí v oblastech s vysokým rizikem pirátství a ozbrojených útoků.
- (5) Pirátství a ozbrojené útoky proti plavidlům jsou často svou povahou násilné a, kromě současné situace u pobřeží Somálska, v Adenském zálivu a v Indickém oceánu, představují vážnou hrozbu v několika regionech světa.
- (6) Údaje za rok 2008 týkající se pirátství jsou nejvyšší od roku 1991, kdy je Mezinárodní námořní úřad začal evidovat, a udávají 293 útoků na plavidla, 49 zajatých, 889 námořníků vzatých jako rukojmí, 11 zabíjených, 21 zmizelých a pravděpodobně mrtvých. Od roku 2008 se útoky na plavidla a jejich únosy znásobily zvláště u pobřeží Somálska, v Adenském zálivu a v Indickém oceánu. Mnoho plavidel bylo napadeno a uneseno piráty, kteří posádky zadržují v očekávání výplaty výkupného za jejich propuštění. Doba zajetí trvá několik týdnů, či dokonce několik měsíců a pro zajaté námořníky je to nepřijatelné a velice hrůzné.
- (7) Od začátku roku 2009 byl zjištěn nárůst útoků v Indickém oceánu a Adenském zálivu, i přes relativní pokles během léta – způsobený monzunem a obtížnými plavebními podmínkami pro piráty. V roce 2009 podnikli piráti minimálně 164 útoků, 48 z nich skončilo zajetím plavidla.
- (8) „Osvědčené postupy řízení“ doporučují námořním společnostem a plavidlům, aby se před průjezdem Adenským zálivem zapsaly na internetu u Střediska pro námořní bezpečnost v Africkém rohu (<http://www.mschoa.org>). Přihlášená plavidla dostávají veškeré dostupné informace týkající se této plavební oblasti a jsou sledována silami operace EU NAVFOR-ATLANTA, což snižuje riziko útoku. Ovšem více než

třetina projíždějících plavidel se u Střediska pro námořní bezpečnost v Africkém rohu nepřihlásí a v důsledku toho nemohou využívat opatření, která byla zavedena pro zajištění jejich průjezdu touto oblastí.

- (9) Dne 15. června 2009 rozhodla Rada Evropské unie prodloužit na dobu jednoho roku, počínaje od 13. prosince 2009, vojenskou operaci Evropské unie EU NAVFOR-ATALANTA s cílem přispět k odvrácení, prevenci a potlačení pirátství a ozbrojených útoků u pobřeží Somálska. Tato vojenská operace je první námořní operací prováděnou v rámci Evropské bezpečnostní a obranné politiky (EBOP). Rada konstatovala, že pirátství u somálského pobřeží i nadále představuje vážnou hrozbu pro námořní plavbu v této oblasti.
- (10) Z důvodu jejich doplňkovosti k akcím prováděným v rámci operace EU NAVFOR-ATALANTA může účinné a harmonizované zavedení preventivních opatření doporučených oběžníky MSC.1/1334 a MSC.1/1335 jen přispět k účinnosti opatření námořní ochrany, o které rozhodla Rada v boji proti pirátství u pobřeží Somálska.
- (11) Je na členských státech, aby provedly opatření na posílení námořní bezpečnosti a ujistily se, že za tímto účelem jsou přiděleny a poskytnuty veškeré nezbytné prostředky,

PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

1. Členské státy se vyzývají, aby dbaly na účinné a harmonizované uplatňování preventivních opatření, aby bylo možné čelit hrozbám, kterým mohou být plavidla vystavena při pirátství a ozbrojených útocích. Tato opatření, která již byla shrnuta a konsolidována, získala širokou podporu od Mezinárodní námořní organizace (IMO) a partnerů z oblasti námořní dopravy.
2. *Obecná opatření*
 - 2.1 Členské státy se vyzývají, aby seznámily u nich registrované provozovatele s oběžníkem MSC.1/1334, přijatým na

86. zasedání výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO), v němž se uvádějí a aktualizují preventivní opatření pro sebeochranu, která by měly plavidla a námořní společnosti přijmout v boji proti pirátství a ozbrojeným útokům tam, kde toto nebezpečí hrozí, v souladu s ustanoveními Mezinárodního předpisu o bezpečnosti plavidel a přístavních zařízení (předpis ISPS).

- 2.2 Členské státy se vyzývají, aby především prověřily, zda plavidla mají výkonnou posádku v dostatečném počtu, v souladu s pravidlem 4.28 části B předpisu ISPS, které bylo stanoveno jako závazné na základě čl. 3 odst. 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ⁽¹⁾.
3. *Zvláštní opatření pro situaci u pobřeží Somálska*
 - 3.1 Členské státy se vyzývají, aby seznámily u nich registrované provozovatele s oběžníkem MSC.1/1332, který byl přijat na 86. zasedání výboru pro námořní bezpečnost Mezinárodní námořní organizace (IMO), doplněný oběžníkem MSC.1/1335, které na mezinárodní úrovni přebírají opatření nazvaná „osvědčené postupy řízení pro zabránění, odvrácení nebo zpomalení pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska“, která partneři z oblasti námořní dopravy pravidelně zveřejňují a zajišťují jejich pravidelnou aktualizaci.
 - 3.2 Členské státy se vyzývají, aby přijaly veškerá nezbytná opatření pro zajištění distribuce, pravidelných aktualizací a kontrolu realizace osvědčených postupů řízení pro odvrácení pirátství u pobřeží Somálska, které jsou uvedeny v příloze tohoto doporučení.

V Bruselu dne 11. března 2010.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

⁽¹⁾ Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 6.

PŘÍLOHA

Osvědčené postupy řízení pro odvrácení pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska**(Verze 2 – srpen 2009)**

V úsilí čelit pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska podporují tyto osvědčené postupy řízení následující mezinárodní sdružení a organizace:

- 1) Mezinárodní asociace nezávislých majitelů tankerů (International Association of Independent Tanker Owners, INTER-TANKO)
- 2) Mezinárodní námořní komora (International Chamber of Shipping, ICS)
- 3) Mezinárodní námořní fórum naftařských společností (Oil Companies International Marine Forum, OCIMF)
- 4) Baltická a mezinárodní námořní rada (Baltic and International Maritime Council, BIMCO)
- 5) Společnost mezinárodních provozovatelů plynových tankerů a terminálů (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators, SIGTTO)
- 6) Mezinárodní asociace majitelů lodí pro přepravu suchého nákladu (International Association of Dry Cargo Ship Owners, INTERCARGO)
- 7) Mezinárodní skupina klubů P&I (International Group of Protection and Indemnity Clubs, IGP&I)
- 8) Mezinárodní asociace provozovatelů výletních lodí (Cruise Lines International Association, CLIA)
- 9) Mezinárodní unie pojistitelů námořní dopravy (International Union of Marine Insurers, IUMI)
- 10) Společný válečný výbor (Joint War Committee, JWC) a Společný havarijný výbor (Joint Hull Committee, JHC)
- 11) Mezinárodní námořní kancelář (International Maritime Bureau, IMB)
- 12) Mezinárodní federace pracovníků v dopravě (International Transport Workers Federation, ITF)

Osvědčené postupy řízení také podporují:

- 13) Centrum pro námořní bezpečnost – Africký roh (Maritime Security Centre Horn of Africa, MSCHOA)
- 14) Námořní obchodní organizace Spojeného království (UK Maritime Trade Organisation, UKMTO Dubaj)
- 15) Styčný úřad námořnictva (Maritime Liaison Office, MARLO)

Doporučený plánovací a operační postup pro vlastníky, provozovatele, manažery a kapitány lodí proplouvajících Adenským zálivem a u pobřeží Somálska*Účel*

1. Účelem tohoto dokumentu je poskytnout společnostem a lodím osvědčené postupy řízení a pomoci jim tak v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska předcházet pirátským útokům, odvrátit je a oddálit jejich úspěšnost. Organizace, s nimiž byl tento dokument konzultován, reprezentují převážnou většinu majitelů a provozovatelů lodí proplouvajících danou oblastí.
2. Tyto organizace doporučí svým členům používat tyto nejlepší postupy řízení a budou usilovat o jejich šíření mezi další účastníky námořní přepravy ve smyslu prostředku boje proti pirátství v oblasti. Tento dokument doplňuje pokyny uvedené v oběžníku Mezinárodní námořní organizace (IMO) MSC.1/1334.

Typický charakter útoků a vyvozená poučení

1. Během roku 2008 a první poloviny roku 2009 došlo ke zvýšení počtu pirátských útoků na obchodní plavidla v Adenském zálivu, u pobřeží Somálska a v severozápadních vodách Indického oceánu. K většině útoků zpočátku docházelo v severní části Adenského zálivu, později však také u východního pobřeží Somálska.

2. Analýza úspěšných útoků ukazuje, že piráti využívají obecně slabá místa:
 - a) nízká rychlost;
 - b) nízký volný bok;
 - c) nesprávné plánování a postupy;
 - d) zjevně nízká úroveň pohotovosti a nedostatek zjevných ochranných opatření;
 - e) zjevně nízká reakceschopnost plavidla.
3. K útokům jsou obvykle využívány nejméně dva malé otevřené rychlé čluny/„skiffy“ (až 25 uzlů), zpravidla útočící z levoboku od zádě a/nebo na zád.
4. Použití větších, tzv. mateřských lodí s posádkou, vybavením, zásobami a menšími útočnými čluny umožnilo podnikat úspěšné útoky dále od pobřeží.
5. Nejvyšší ostražitosti je třeba za úsvitu a za soumraku, neboť k většině útoků dochází v těchto částech dne.
6. Vyšší rychlosti (od 15 uzlů výše) neskýtají plavidlům jistotu bezpečí před útoky, rychlost však je účinnou formou obrany. V oblasti docházelo k zastrašování střelbou z ručních granátometů (RPG) ve snaze přinutit kapitány plavidel snížit rychlost plavby. Za takových okolností se ukázalo jako účinné udržovat plnou rychlost.
7. Většina pokusů o únos lodí, které měly předem stanovený plán plavby, byla posádkami předem vycvičenými a účinně využívajícími pasivní protiopatření odražena.
8. Operační schopnost útočníků také výrazně ovlivňují počasí a plavební podmínky. Rychlost větru nad 18 uzlů a vlny větší 2 metrů lze považovat za dostatečnou ochranu pro všechna plavidla kromě těch nejzranitelnějších, zejména pokud kapitáni v plném rozsahu dodržují osvědčené postupy řízení.

Doporučené nejlepší postupy řízení

1. Úvod

- a) Tyto osvědčené postupy jsou určeny pro majitele a provozovatele plavidel, kapitány a posádky lodí, přičemž kapitánu plavidla je vždy přiznána absolutní volnost rozhodování ve věci přijetí patřičných opatření k zabránění, odvrácení nebo oddálení pirátských útoků v této oblasti.
- b) Některá opatření zmíněná v dokumentu nemusí být použitelná pro každé plavidlo. Proto je v rámci analýzy rizik třeba vyhodnotit, který z uvedených postupů bude pro dané plavidlo nejvhodnější. Následující zásady ovšem mají obecně prověřenou platnost.

2. Všeobecné plánování – před proplutím

a) Všeobecné

- i) Prvotním kontaktním místem je pro lodi v této oblasti středisko UKMTO Dubaj. UKMTO Dubaj jako stálý prostředník mezi kapitány plavidel a ozbrojenými silami komunikuje s plavidly a jedná přímo s MSCHOA a velením námořních sil na moři. UKMTO Dubaj vyžaduje pravidelné aktualizace polohy a zamýšleného pohybu plavidel. Tyto údaje využívá k vytváření přesného obrazu o plavebním provozu pro námořní jednotky. (Podrobnosti viz slovník pojmů v příloze A.)
- ii) Centrum pro námořní bezpečnost – Africký roh (MSCHOA) je plánovací a koordinační orgán pro ozbrojené síly EU (EU NAVFOR) v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska. (Viz slovník pojmů v příloze A.)
- iii) Styčný úřad námořnictva (Marime Liaison Office, MARLO) působí jako prostředník výměny informací mezi Mnohonárodním námořním silami (Combined Maritime Forces, CMF) a komerční plavbou v oblasti. (Viz slovník pojmů v příloze A.)
- iv) Před vplutím do rizikové oblasti musí majitel lodi s kapitánem provést vlastní hodnocení rizik a na základě nejaktuálnějších dostupných informací vyhodnotit pravděpodobnost a možné důsledky pirátského útoku na plavidlo. Výsledkem tohoto hodnocení rizik musí být stanovení opatření pro prevenci, zmírnění a nápravu škod a souhrn zákonných požadavků a doplňkových opatření pro boj s pirátským.

- v) Postupy pro krizové řízení společnosti musí brát v úvahu opatření pro případ pirátského napadení a aplikovat doporučené postupy Mezinárodní námořní organizace (IMO) a další postupy doporučené pro námořní plavbu podle konkrétních okolností a typu plavidla.
- vi) Námořní úřady vyžadují podrobné oznámení o zamýšlené cestě plavidla pro určení slabých míst a plánování vhodné ochrany. K tomu slouží především:
 - 1) úvodní zpráva pro UKMTO Dubaj (e-mailem nebo faxem);
 - 2) úvodní zpráva pro MARLO (e-mailem nebo faxem);
 - 3) a v případě plánu proplouvat Adenským zálivem nebo oblastí mezi 12. stupněm severní šířky, 58. stupněm východní délky a 10. stupněm jižní šířky také registrace pohybu plavidla u MSCHOA (on-line, e-mailem nebo faxem).
- vii) Přestože musí být přijata opatření pro zabránění průniku pirátů na palubu, bezpečnost posádky a cestujících je prvořadá.

b) Plánování společnosti

Důrazně se doporučuje, aby se manažeři a/nebo operační úsek zaregistrovali na internetových stránkách MSCHOA (www.mschoa.eu) a získali přístup k neveřejným částem stránek, sledovali a sdíleli informace pro potřeby vlastních plavidel.

- i) Čtyři až pět dnů před vplutím plavidla do mezinárodního koridoru doporučeného tranzitu (International Recommended Transit Corridor, IRTC) nebo oblasti vymezené 12. stupněm severní šířky, 58. stupněm východní délky a 10. stupněm jižní šířky je třeba předat MSCHOA (on-line, e-mailem nebo faxem) registrační protokol o pohybu plavidla („Vessel Movement Registration“). Poznámka: Předat jej může loď nebo společnost.
- ii) Znovu posuďte hodnocení bezpečnosti lodi (Ship Security Assessment, SSA) a zaveďte bezpečnostní plán lodi (Ship Security Plan, SSP), jak vyžaduje Mezinárodní předpis o bezpečnosti lodí a přístavních zařízení (International Ship and Port Facility Code, ISPS) proti hrozbě pirátství.
- iii) Bezpečnostní technik společnosti musí s kapitánem a bezpečnostním důstojníkem lodi kontrolovat, zda byl vyhotoven, uplatněn, vysvětlen a projednán nouzový plán pro plavbu s vysokou mírou nebezpečí.
- iv) Zvláštní pozornost je třeba věnovat vyhlášeným oblastem moří s vysokou mírou nebezpečí.
- v) Kapitánům plavidel poskytněte průvodní pokyny o vhodném a dostupném způsobu proplutí oblastí (skupinovým tranzitem, skupinovým tranzitem s doprovodem, národním konvojem apod.).
- vi) Pro posádky plavidel je třeba pravidelně pořádat výcvikové akce.
- vii) Využití doplňkové soukromé bezpečnostní služby je v kompetenci společnosti, ozbrojená ochrana se však nedoporučuje.
- viii) Zvažte zvýšení počtu členů strážní služby.
- ix) Před proplouváním rizikovými oblastmi zvažte vybavení lodí prostředky vlastní ochrany.

c) Plánování kapitána plavidla

- i) Komunikaci „úvodními zprávami“ s UKMTO Dubaj a MARLO (e-mailem nebo faxem) při vstupu do sledované oblasti mezi Suezem a 78. stupněm východní délky a 10. stupněm jižní šířky popisuje protipirátská plánovací mapa Q6099 (Anti-Piracy Planning chart Q6099).
- ii) Čtyři až pět dnů před vplutím plavidla do mezinárodního koridoru doporučeného tranzitu nebo oblasti vymezené 12. stupněm severní šířky, 58. stupněm východní délky a 10. stupněm jižní šířky je třeba předat MSCHOA (on-line, e-mailem nebo faxem) registrační protokol o pohybu plavidla („Vessel Movement Registration“). Poznámka: Předat jej může plavidlo nebo společnost. Pokud protokol předává společnost, musí si kapitán se společností potvrdit správnost údajů registrovaných u MSCHOA.
- iii) Před vplutím do oblasti se doporučuje důkladné instruování posádky.
- iv) Působení protipirátského nouzového plánu se ukazuje jako nejúčinnější, je-li uplatněn předem. Před vplutím do oblasti se provádí cvičení, plán se prověřuje a celá posádka je obeznámena s povinnostmi a s významem poplašných signálů při pirátském útoku.

- v) Je účelné, aby kapitáni také připravili nouzový komunikační plán se všemi důležitými kontakty pro případ nouze (např. telefonními čísly MSCHOA, IMB PRC, bezpečnostního technika společnosti aj. – viz seznam kontaktů v příloze B) a předem připravenými zprávami, které budou k dispozici nebo trvale viditelně umístěny v blízkosti komunikačního panelu.
- vi) Definujte strategii užívání automatizovaného identifikačního systému (AIS) plavidla; úmluva SOLAS nechává v kapitánově kompetenci vypnutí AIS, pokud je přesvědčen, že se tím sníží zranitelnost plavidla. Pro sledování námořními silami v Adenském zálivu se ovšem doporučuje AIS nevypínat, ale vysílání omezit na identifikaci, polohu, kurz, rychlost, navigační status plavidla a bezpečnostní informace. Také při pobřeží Somálska je rozhodnutí v kompetenci kapitána, aktuálně zde námořnictvo doporučuje úplné vypnutí. V případě pochybností je ověření možné u MSCHOA.

3. Před plánováním tranzitní plavby

- a) Plavidla pohybující se v oblasti by měla do UKMTO Dubaj a MARLO hlásit svou polední polohu, kurz, rychlost, předpokládaný a skutečný čas příjezdu.
- b) Plavidla by měla tato hlášení podávat častěji při plavbě rizikovými/pirátskými oblastmi a dále hlásit proplutí bodem A či B Adenského zálivu podle protipirátské mapy Q6099.
- c) Plavba Adenským zálivem
 - i) EUNAVFOR důrazně doporučuje, aby plavidla proplouvala mezinárodním koridorem doporučeného tranzitu. Plavidla mířící západním směrem by se měla držet v severní části koridoru, plavidla mířící východním směrem v jižní části. Pokyny k časům a rychlostem pro zamýšlené skupinové tranzity Adenským zálivem jsou uvedeny na internetových stránkách MSCHOA.
 - ii) Při tranzitu se plavidla musí vyvarovat vstupu do jemenských výsostných vod. Mezinárodní zvykové právo neumožňuje mezinárodním (nejemským) ozbrojeným silám chránit plavidla napadená v jemenských výsostných vodách.
 - iii) Od plavidel může být vyžadována změna plavebního plánu tak, aby trasa odpovídala doporučení MSCHOA.
 - iv) Při skupinových tranzitech plavidel nelze očekávat trvalý doprovod válečnou lodí. Všechny válečné lodi v Adenském zálivu, ať náležející k EUNAVFOR nebo operující v koordinaci s nimi, budou o skupinových tranzitech uvědomeny a budou mít přístup k podrobným údajům o zranitelných loďstvech.
 - v) MSCHOA důrazně doporučuje, aby kapitáni v co největší míře plánovali tranzitní proplutí rizikovými oblastmi Adenského zálivu na noční dobu (informace plavidlům poskytne MSCHOA). V noční době bylo jen velmi málo útoků zdařilých.
- d) Mimo Adenský záliv
 - i) Plavidla plující u východního pobřeží Somálska získají nejaktuálnější informace o doporučených trasách na internetových stránkách MSCHOA nebo UKMTO Dubaj.
 - ii) Kapitáni však musí obvyklým způsobem informovat UKMTO Dubaj o změnách kurzu plavidla a dalších podrobnostech.
- e) Seznam užitečných kontaktů je uveden v příloze B.

4. Před tranzitní plavbou – obranná opatření

- a) S ohledem na velikost osazenstva plavidla předem upravte provozní režim tak, aby byl vždy k dispozici dostatečný počet odpočatých a instruovaných členů posádky a strážní služby. Kapitán a důstojníci strážní služby musí dobře znát dopad manévrování malými změnami směru vlastní lodi (za všech plavebních podmínek), zejména na snížení plavební rychlosti.
- b) Při plavbě Adenským zálivem a u pobřeží Somálska dbejte na omezení vnější komunikace (rádiové, prostřednictvím vysílaček i AIS) na nezbytně nutnou komunikaci týkající se bezpečnosti a ochrany a informace dle SOLAS.
- c) Přídavným strojním vybavením, jako jsou generátory a záložní motory, zvyšte pohotovost a míru rezerv.
- d) Zvyšte počet osádky pozorovatelů a můstku.
- e) Strojovnu osadte posádkou.
- f) Zabezpečte a kontrolujte přístup na můstek, do strojovny, do kormidelního prostoru, do všech ubytovacích a vnitřních prostorů. Veškerá potenciální přístupová místa (dveře, lodní okna, větrací otvory apod.), a zejména ta, která svojí velikostí umožňují vniknutí útočníka, musí projít hodnocením rizik a být zajištěna proti průniku. Přístup k ubytovacím a vnitřním pracovním prostorům i ven z nich je třeba při proplouvání rizikovými oblastmi omezit na jedno místo. Žádné zavedené opatření nesmí blokovat nouzové východy z vnitřních prostorů, ty však musí být zabezpečeny proti vniknutí pirátů zvnějšku.

- g) Ve stavu nouze se lze spojit s válečnou lodí na 16. kanálu VHF (nebo záložním 8. kanálu).
- h) Ujistěte se, že všechny žebříky a přívěsné příslušenství jsou složené nebo vytažené na palubu.
- i) Zkontrolujte, zda jsou předem nasazené prostředky vlastní ochrany dobře upevněné a funkční. Dbejte na dočasně používaná zařízení. Jejich nedostatečná funkčnost může způsobit snížení úrovně ochrany.
- j) Mál-li plavidlo poměrně nízko volný bok, zvažte možnost jeho rozšíření za účelem ochrany proti zachycení přitahovacích háků. Příklady opatření tohoto druhu naleznete na internetových stránkách MSCHOA.
- k) Doporučuje se vytvořit shromaždiště nebo „pevnost“ pro případ pirátského útoku a nacvičit uzavření, jako způsob oddálení přístupu pirátů k řízení plavidla a získání času. Ideálně bude takové místo mimo vnější stěny, bez lodních oken. Protože pevnosti a způsob jejich využití jsou předmětem diskusí, doporučuje se kapitánům pravidelně problematiku sledovat u MSCHOA.
- l) Zvažte použití figurín u zábradlí místo dalších pozorovatelů. Pokud však konstrukce plavidla vytváří nebezpečná místa z hlediska pozorování a hodnocení bezpečnosti zjistí takové riziko, musí zde být posádka.
- m) Doporučuje se, aby požární čerpadla a/nebo hadice po celé palubě, a zejména na nejzranitelnějších místech, byly pod tlakem a v pohotovosti ke spuštění.
- n) Jako další prostředek odvrácení vstupu pirátů na palubu lze využít také vytvoření vodní clony kolem plavidla.
- o) Zvažte použití ostnatého drátu nebo fyzické bariéry podél zádi nebo v nejnižších přístupových místech, přiměřeně k zajištění bezpečnosti posádky a únikových cest.
- p) Zvažte použití pasivních obranných prostředků.
- q) Zvažte vybavení zařízením pro noční vidění, které lze využít za tmy.
- r) Je-li plavidlo vybaveno vnitřním kamerovým systémem, musí být v provozu.

5. V průběhu proplování

- a) Posádka plavidla nesmí být při použití prostředků vlastní ochrany vystavena nepřiměřenému riziku.
- b) Všechna plavidla v Adenském zálivu jsou důrazně nabádána, aby proplovala mezinárodním koridorem doporučeného tranzitu a dodržovala doporučení pro skupinový tranzit a časové pokyny MSCHOA, uveřejňované na internetových stránkách MSCHOA.
- c) Pozornost námořních posádek vyžaduje také oběžník Mezinárodní námořní organizace SN.1/281 ze dne 4. srpna 2009 „Informace o mezinárodním koridoru doporučeného tranzitu (IRTC) pro plavidla proploávající Adenským zálivem“, upozorňující, že vojenské orgány mění mezinárodní koridor doporučeného tranzitu podle panujících okolností. Námořní posádky jsou tedy vyzývány, aby získaly aktuální informace na internetových stránkách MSCHOA <http://www.mschoa.org> nebo v upozorněních NAV vydávaných k situaci v oblasti.
- d) Pro skupinové tranzity mezinárodním koridorem doporučeného tranzitu: Proplovejte rychlostí skupinového tranzitu, buďte si však vědomi možností plavidel. (Jestliže například vaše plná plavební rychlost je 16 uzlů, zvolte podle aktuálního doporučení pro skupinový tranzit 14 uzlů a 2 uzly ponechte jako rezervu.)
- e) Pro plavby mezinárodním koridorem doporučeného tranzitu mimo skupinový tranzit: V rizikové oblasti udržujte plnou plavební rychlost. (Podle aktuálního doporučení by se plavidla s plnou plavební rychlostí nad 18 uzlů neměla omezovat na rychlost pro skupinový tranzit a při plné plavební rychlosti by měla usilovat o proplutí rizikovou oblastí pokud možno za tmy.)
- f) Plavidla musí trvale dodržovat mezinárodní pravidla pro předcházení kolizím na moři. Kapitáni musí v mezinárodním koridoru doporučeného tranzitu dbát, aby při vplouvání a vyplouvání neztěžovali bezpečný pohyb ostatním plavidlům. Navigační světla nesmí být v noci vypnuta. Dodržujte pokyny úřadu vlajkového státu.
- g) Palubní osvětlení používejte jen v míře nutné pro bezpečnost. Osvětlení ve tmavých zónách trupu plavidla může zlepšit výhled strážných pozorovatelů, jeho užití se však musí omezit na míru nutnou pro bezpečný pohyb plavidla. Pokud je to vhodné a plavidlo je vybaveno dálkově ovládanými vyhledávacími světly, zvažte jejich okamžité použití, jestliže je zjištěn podezřelý pohyb v okolí plavidla. Zastrášením mohou odvrátit možný útok. (Aktuálně námořnictvo doporučuje proplovat pouze s navigačními světly.)

- h) Na můstku je třeba mít k dispozici fotografie pirátských „mateřských lodí“. Jejich spatření okamžitě hlase. Spatření jakékoliv lodi s podezřením, že jde o pirátskou mateřskou loď, hlase UKMTO Dubaj a IMB PRC. (Příklad zprávy o pirátství, předání takové informace nebo hlášení jiného útoku nebo pozorování obsahuje příloha C.)
- i) Kapitán se musí pokusit co nejrychleji vyhodnotit ohrožení. Jakmile kapitán dojde k závěru, že ohrožení vzniká, musí se bez prodlení spojit se UKMTO Dubaj.
- j) Všemi dostupnými prostředky dobře sledujte výskyt podezřelých člunů, zejména za zádí a po obou stranách od zádí.
- k) Chraňte posádku před nepřiměřeným rizikem. Při proplouvání rizikovými oblastmi je třeba omezit činnost na palubě jen na nejnutnější práce. V nočních hodinách musí kapitáni kromě zajištění nutné trvalé strážní pozorovatelské služby nejvyšší možnou měrou držet členy posádky mimo vnější palubní prostory.
- l) Světlomety, poplašnými zvony a vyhlášením poplachu posádce upozorněte podezřelé piráty, že byli pozorováni.
- m) Využít lze řadu dalších komerčně dostupných obranných prostředků kromě zbraní; věcné zhodnocení jejich použití však musí provést společnost podle konkrétních parametrů a míry zranitelnosti plavidla.

6. Dojde-li k útoku pirátů

- a) Postupujte podle předem připraveného nouzového plánu plavidla.
- b) Vyhlase nouzový komunikační plán a okamžitě podejte hlášení o útoku hlavnímu kontaktnímu místu pro případ útoku, kterým je UKMTO Dubaj. (Jako záložní kontaktní místo pro případ útoku slouží MSCHOA s nepřetržitou službou námořního bezpečnostního pozorovacího střediska pro pirátské útoky v oblasti.)
- c) Spuštěním výstražného bezpečnostního systému lodi bude upozorněn bezpečnostní technik společnosti a vlajkový stát. Co nejdříve je nutno odeslat zprávy o útoku na všechna příslušná střediska pro hlášení pirátství, zmíněná v oddíle 9.
- d) Pokud kapitán využil právo vypnout automatizovaný identifikační systém (AIS) na dobu proplutí pirátskou oblastí, je nutno okamžitě po napadení tento systém zapnout.
- e) Spusťte nouzový poplach a podle nouzového plánu lodi vyhlase „pirátský útok“.
- f) Na 16. kanálu VHF (i záložním 8. kanálu, který je sledován jednotkami námořnictva) vyšlete signál „Mayday“. Přes systémy DSC a Inmarsat-C podle okolností vyšlete tísňovou zprávu. Navažte telefonické spojení se střediskem UKMTO Dubaj.
- g) Změnami kurzu a zvýšením rychlosti, pokud je to možné, zabraňte člunům v přiblížení k lodi ⁽¹⁾. Pirátům ztíží vstup na palubu lodi:
 - i) rychlost plavby nad 15 uzlů,
 - ii) manévrování – pro odvrácení vstupu pirátů na palubu se doporučuje, aby kapitán co nejčastěji využíval manévrování malými změnami směru při udržení rychlosti. Vystavením pirátů zvýšenému působení větru/vln a využitím přídních a záďových vln omezte možnosti pirátských člunů přiblížit se k boku plavidla. Kapitáni a důstojníci strážní služby musí proto dobře znát plavební a manévrovací vlastnosti plavidla. Zvláštní pozornost musí být věnována následkům rozkazů ke změnám kurzu a jejich dopadu na snížení plavební rychlosti.
- h) Jako obranné opatření zapněte požární čerpadla.
- i) Zapnutí předních palubních světlometů může jako identifikační znak ohroženého plavidla upoutat pozornost připlouvajících ozbrojených sil k vašemu plavidlu.
- j) Svolejte celou posádku podle nouzového plánu plavidla.

⁽¹⁾ Získání času na přiblížení ozbrojených sil často přiměje piráty k upuštění od útoku. Pro vyšší pravděpodobnost, že námořnictvo bude v blízkosti plavidla schopné poskytnout pomoc v případě pirátského útoku, je důležité včas registrovat plavbu u MSCHOA, využívat časová doporučení pro skupinový tranzit a podávat aktualizace údajů o poloze středisku UKMTO Dubaj.

7. Dojde-li k nalodění pirátů

- a) Než získají piráti přístup na můstek, informujte středisko UKMTO Dubaj, a pokud čas dovolí, i společnost.
- b) Nekladte žádný odpor. Ten by mohl vést ke zbytečným násilnostem a újmě posádky.
- c) Pokud je nutné evakuovat můstek/strojovnu, je třeba zastavit hlavní motor, odstavit celou loď, pokud je to možné, a nasměrovat loď mimo dráhu ostatních lodí.
- d) Zachovejte klid a plně spolupracujte s piráty.
- e) Zajistěte, aby se veškerá posádka mimo osazenstva můstku soustředila na jednom místě.
- f) V případě, že piráti usilují o násilný vstup do uzavřené „pevnosti“, zajistěte vnitřní ochranu/krytí. Vstupní místa/dveře a lodní okna nechte volná – nebraňte vstupu. Ke komunikaci s úřady využívejte nouzové komunikační prostředky „pevnosti“.

8. Dojde-li k zásahu ozbrojených sil

- a) Posádka musí být uvědomena o zákazu používat v průběhu vojenského zásahu fotoaparáty s bleskem.
- b) Dojde-li k vojenskému zásahu na palubě lodi, musí veškeré osazenstvo plavidla zaujmout polohu vleže a kryt si hlavu oběma rukama, ruce musí být vidět a musí být prázdné.
- c) Buďte připraveni odpovídat na otázky ohledně identity a postavení na palubě.
- d) Mějte na vědomí, že angličtina není pracovním jazykem všech námořních jednotek v oblasti.
- e) Ozbrojené síly mohou zpočátku zajistit všechny nalezené osoby. Jde o standardní postup. Posádka plavidla o tom musí být o tom informována a připravena v počátečních fázích vojenského zásahu na palubě plně spolupracovat.

9. Hlášení po události (podle přílohy C)

- a) Po jakémkoliv útoku pirátů nebo podezřelé činnosti je nezbytné podrobně o věci informovat MSCHOA, UKMTO Dubaj a IMB.
- b) Umožní to podrobnou analýzu a zjištění trendů pirátské činnosti, vyhodnocení pirátských technik či změn v taktice a zabezpečení patřičného varování ostatního obchodního loďstva v okolí.
- c) Kapitáni proto musí vyplnit standardní formulář zprávy o pirátství, který je součástí přílohy C.

Aktualizace osvědčených postupů řízení

- 1. Na základě operačních zkušeností a vyvozených poučení se předpokládá pravidelná aktualizace těchto osvědčených postupů řízení. Strany podílející se na tomto dokumentu budou usilovat o pravidelná setkání za účelem aktualizace těchto osvědčených postupů řízení a distribuci revizí jednotlivým zúčastněným a dalším dotčeným organizacím.
 - 2. V případě pochybností naleznete další související informace na internetových stránkách MSCHOA (nic mimo obsah tohoto dokumentu nemůže být přijato všemi výše zmíněnými organizacemi).
-

PŘÍLOHA A

SLOVNÍK POJMŮ

Úlohy a vztahy koordinujících zúčastněných institucí.

EUNAVFOR

EUNAVFOR je koordinační orgán provozující Centrum pro námořní bezpečnost (Africký roh). Veškeré informace a kontaktní údaje jsou uvedeny na internetových stránkách MSCHOA.

MSC (HOA) – Centrum pro námořní bezpečnost (Africký roh)

Centrum pro námořní bezpečnost (Africký roh) bylo založeno Evropskou unií jako součást iniciativy Evropské bezpečnostní a obranné politiky pro boj proti pirátství v Africkém rohu. Jeho působnost byla zahájena v září 2008 založením EU NAVCO. Tato koordinační jednotka pracující v Bruselu propojuje široké spektrum účastníků námořní přepravy a zajišťuje koordinaci s vojenskými silami EU působícími v oblasti. V listopadu 2008 učinila další významný krok Rada Evropské unie založením námořní mise – EU NAVFOR ATALANTA – zaměřené na zvýšení námořní bezpečnosti u pobřeží Somálska zabráněním a odvrácením pirátských útoků a pomocí při strážní ochraně obchodní plavby v oblasti.

UKMTO Dubaj – Námořní obchodní organizace Spojeného království

Kancelář Námořní obchodní organizace Spojeného království v Dubaji (UKMTO Dubaj) působí jako kontaktní středisko pro styk se Mnohonárodními ozbrojenými silami (CMF). UKMTO Dubaj také spravuje dobrovolný systém hlášení, v jehož rámci získává od obchodních plavidel každodenní zprávy o poloze a ETA v dalším přístavu při plavbě oblastí vymezenou Suezem, 78. stupněm východní délky a 10. stupněm jižní šířky. UKMTO Dubaj na tomto základě sleduje pohyb lodí a předává údaje o poloze Mnohonárodním ozbrojeným silám a do sídla EU. Na základě získaných informací o obchodní plavbě poskytuje příslušné informace přímo plavidlům, nikoliv společností, čímž zlepšuje a urychluje reakceschopnost v případě jakéhokoli incidentu a šetří čas.

Podrobnější informace a přístup k dobrovolnému systému hlášení poskytne UKMTO Dubaj: UKMTO@eim.ae

PŘÍLOHA B

Užitečné kontakty

UKMTO Dubaj

E-mail: UKMTO@eim.ae
Telefon + 971 505523215
Mobil
Fax + 971 43065710
Telex (51) 210473

MSCHOA

Hlášení přes internet www.mschoa.org
Telefon + 44 (0) 1923958545
Fax + 44 (0) 1923958520
E-mail: postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-mail: piracy@icc-ccs.org
Telefon + 60 320310014
Mobil
Fax + 60 320785769
Telex MA34199 IMBPC1

MARLO

E-mail: Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon + 973 17853927
Mobil + 973 39442117

PŘÍLOHA C

KONTROLNÍ HLÁŠENÍ – HLÁŠENÍ PIRÁTSKÉHO ÚTOKU

Údaje o plavidle

1. NÁZEV PLAVIDLA:
2. ČÍSLO IMO:
3. VLAJKA:
4. VOLACÍ ZNAK
5. TYP PLAVIDLA:
6. TONÁŽ: Brutto registrované tuny: Netto registrované tuny: Hrubá nosnost lodi:
7. VLASTNÍK (ADRESA, KONTAKTNÍ ÚDAJE):
8. MANAŽER (ADRESA, KONTAKTNÍ ÚDAJE):
9. POSLEDNÍ PŘÍSTAV, DALŠÍ PŘÍSTAV:
10. NÁKLAD: (TYP, MNOŽSTVÍ)

Údaje o incidentu

11. DATUM, ČAS:	LT	UTC
12. POLOHA: ŠÍŘKA:	(S/J) DÉLKA:	(V/Z)
13. NEJBLIŽŠÍ ORIENTAČNÍ BOD/LOKALITA:		
14. PŘÍSTAV, MĚSTO, KOTVIŠTĚ:		
15. ZEMĚ, NEJBLIŽŠÍ ZEMĚ:		
16. STAV (V PŘÍSTAVU/ZAKOTVENÉ/PLUJÍCÍ):		
17. VLASTNÍ RYCHLOST PLAVIDLA:		
18. VOLNÝ BOK LODI PŘI ÚTOKU:		
19. POČASÍ PŘI ÚTOKU (DĚŠŤ, MLHA, OPAR, JASNO APOD., VÍTR (RYCHLOST A SMĚR), MOŘE/ VÝŠKA MRTVÉHO VLNĚNÍ):		
20. TYP ÚTOKU (PRŮNIK NA PALUBU, POKUS):		
21. NÁSLEDKY PRO POSÁDKU, PLAVIDLO A NÁKLAD: ZRANĚNÍ, USMRCENÍ ČLENOVÉ POSÁDKY: UKRADENÉ PŘEDMĚTY A PENÍZE:		
22. OBLAST ÚTOKU NA PLAVIDLO:		
23. POSLEDNÍ POZOROVANÝ POHYB PIRÁTŮ, PODEZŘELÉHO ČLUNU:		

Údaje o útočnících

24. POČET PIRÁTŮ/LUPIČŮ:
25. OBLEČENÍ, FYZICKÝ ZJEV:
26. POUŽÍVANÝ JAZYK:
27. POUŽITÉ ZBRANĚ:
28. VÝRAZNÉ ZNAKY:
29. POUŽITÝ ČLUN:
30. ZPŮSOB PŘÍSTUPU:
31. DÉLKA TRVÁNÍ ÚTOKU:
32. AGRESIVITA, NÁSILÍ:

Další údaje

33. JEDNÁNÍ KAPITÁNA A POSÁDKY:
34. BYL INCIDENT OHLÁŠEN PEVNINSKÝM ORGÁNŮM? POKUD ANO, KOMU?
35. PREFEROVANÝ ZPŮSOB KOMUNIKACE S LODÍ PODÁVAJÍCÍ HLÁŠENÍ: PŘÍSLUŠNÁ PEVNINSKÁ ROZHLASOVÁ STANICE/DV/SV/VHF/INMARSAT IDS (S KÓDEM MOŘSKÉ OBLASTI)/MMSI
36. JEDNÁNÍ ÚŘADŮ:
37. POČET ČLENŮ POSÁDKY, STÁTNÍ PŘÍSLUŠNOST:
38. PŘÍLOHY HLÁŠENÍ – STRUČNÝ POPIS, ÚPLNÁ ZPRÁVA, ZÁZNAM KAPITÁNA/POSÁDKY O ÚTOKU, FOTOGRAFIE

Další pokyny pro rybářská plavidla, doplňující osvědčené postupy řízení k odvrácení pirátství v Adenském zálivu a u pobřeží Somálska

I. Doporučení pro plavidla v oblastech rybolovu

1. Pro jiná než somálská rybářská plavidla se doporučuje vyhnout se rybolovu i proplouvání ve vzdálenosti 200 námořních mil od břehů Somálska bez ohledu na to, zda k tomu mají povolení.
2. Pokud radar signalizuje přítomnost neidentifikovaných plavidel, nezahajujte rybolov.
3. Při zpozorování polyesterových člunů typických pro piráty se vzdalte plnou rychlostí proti větru a pohybu vln, ztížíte jim tak plavbu.
4. V noci nezastavujte a trvale mějte pod dozorem můstek, palubu a strojovnu.
5. Během rybolovu, kdy je loď zranitelnější, dbejte zvýšené obezřetnosti a mějte v provozu radar pro maximální sledovatelnost úřady v případě útoku.
6. Při noční plavbě používejte jen nejnutnější navigační prostředky a bezpečnostní osvětlení, aby světlo neupoutalo piráty, kteří se v některých případech pohybují skrytě v lodích bez radaru.
7. Při driftování za rybolovu v noci držte stráž na můstku na palubě a ve strojovně. Používejte jen nejnutnější navigační prostředky a bezpečnostní osvětlení. Motor musí být v pohotovosti k okamžitému vyplutí.
8. Nezdržujte se v blízkosti neidentifikovaných plavidel.
9. Vysílání VHF používejte co nejméně, abyste zabránili odposlechu piráty a ztížili lokalizaci plavidla.
10. Pokud v oblasti operují námořní průzkumné letouny, mějte pro potřeby identifikace a sledování zapnutý AIS.

II. Identifikace

1. Na celou dobu působení u pobřeží Somálska se manažerům důrazně doporučuje zaregistrovat rybářská plavidla u MSCHOA. Součástí registrace je sdělení seznamu všech členů posádky na palubě, a je-li to možné, i plavebních záměrů plavidla.
2. Před plavbou či rybolovem v oblasti proveďte výcvik.
3. Pro rybářská plavidla vybavená zařízením VMS by měl manažer poskytnout středisku MSCHOA přístup k údajům VMS.
4. Rybářská plavidla se musí vyhýbat oblastem, z nichž byla hlášena přítomnost podezřelých pirátských „mateřských lodí“, a musí využívat všech možností k co nejvčasnějšímu zjištění pohybu podezřelých malých i velkých plavidel.
5. Rybářská plavidla se musí vždy na vyzvání letecké hlídky, plavidel operace ATALANTA či jiné mezinárodní či národní protipirátské jednotky identifikovat.
6. Vojenská, obchodní i rybářská plavidla musí bez prodlevy reagovat na výzvy k identifikaci přibližujícím se rybářským plavidlům (umožní jim tím včas reagovat a uniknout, zejména při lovu).

III. Dojde-li k útoku

1. V případě útoku nebo zpozorování podezřelého člunu varujte úřady (UKMTO a MSCHOA) a ostatní plavidla flotily.
2. Sdělte kontakt na druhého kapitána plavidla (který je na pevnině), jehož znalost plavidla může pomoci ke zdaru ozbrojeného zásahu.

Doporučení pouze pro plavidla lovící pomocí košelkových nevodů

3. Evakuujte celou posádku z paluby i stěžňového koše.
 4. Pokud piráti převzou kontrolu nad plavidlem s vypuštěným nevodem, požádejte je, aby dovolili síť stáhnout. Pokud dovolí síť stáhnout, složte síť předepsaným způsobem a vysvětlete fungování mechanismu, aby nedošlo k nedorozumění.
-