

SOOVITUSED

KOMISJONI SOOVITUS,

11. märts 2010,

enesekaitse kohta ning piraatluse ja laevade relvastatud röövimise ärahoidmise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

(2010/159/EL)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

- (1) Seoses piraatlusjuhtumite sagenemisega Somaalia ranniku lähedal võttis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (*International Maritime Organisation*, IMO) meresõiduohutuse komitee oma 27. maist 5. juunini 2009 toimunud 86. istungil vastu rea meetmeid ning saatis välja mitmeid ringkirju, milles käsitletakse piraatluse ja laevade relvastatud röövimise vastu võetavate meetmete kohta kehtivate üldsoovituste ajakohastamist ja konkreetsete meetmete määratlemist seoses piraatlusega Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal.
- (2) 23. juuni 2009. aasta ringkirjas MSC.1/Circ. 1334 on sõnastatud juhised laevaomanikele, laevandusettevõtjatele, kaptenitele ja meeskonnaliikmetele piraatluse ja laevade relvastatud röövimise ärahoidmise ja tõrjumise kohta („*Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*”). Nimetatud ringkirjas on esitatud terviklik pake meetmeid, mida on võimalik laeva pardal võtta kõikides tingimustes rünnaku vältimiseks või selle toimumise korral meeskonna ja laeva ohustatuse minimeerimiseks.
- (3) 16. juuni 2009. aasta ringkirjas MSC.1/Circ. 1332 on loetletud parimad juhtimistavad piraatlusjuhtumite vältimiseks, ennetamiseks ja ohjamiseks Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal „(*Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*)”, mille on vabatahtlikkuse alusel välja töötanud laevandussektori esindajad ning mida lepinguosalisel on toetanud ja edasi arendanud seoses pakilise vajadusega seista vastu rünnakutele Somaalia ranniku lähedal. Laevandussektori esindajad on ajakohastanud need meetmed versiooniga 2, mis avaldati 29. septembri 2009. aasta ringkirjas MSC.1/Circ. 1335.
- (4) Kuigi IMO ringkirjades nimetatud meetmed ei ole kohustuslikud ega siduvad, on ilmselgelt vaja parandada meresõiduohutust ja hoolitseda selle eest, et liikmesriikide lipu all sõitvad laevad suudaksid piraatluse ja relvastatud kallaletungide ohutsoonis liigeldes end kaitsta praeguste teadmiste alusel parimal võimalikul viisil.
- (5) Laevade vastu suunatud piraatlusjuhud ja relvastatud kallaletungid on sageli seotud vägivallega ning kujutavad endast tõsist ohtu lisaks praegusele olukorrale Somaalia ranniku lähedal, Adeni lahes ja India ookeanis veel paljudes maailma piirkondades.
- (6) Alates aastast 1991, kui Rahvusvaheline Mereorganisatsioon alustas andmete kogumist piraatluse kohta, on 2008. aasta näitajad kõige tõsisemad – 293 kallaletungi laevadele, 49 kaaperdamist, 889 pantvangi võetud meremeest, 11 tapetut, 21 teadmata kadunut ja arvatavasti hukkunut. Nimetatud aastast on laevade ründamiste ja hõivamiste arv eriti kiiresti kasvanud Somaalia ranniku lähedal, Adeni lahes ja India ookeanis. Piraadid on rünnanud ja läbi otsinud arvukalt laevu ning võtnud meeskonnad pantvangi, nõudes nende vabastamise eest lunaraha. Kinnipidamine on kestnud nädalaid ja isegi kuid, mis on meremeeste jaoks traumeeriv ja täiesti vastuvõetamatu.
- (7) Alates 2009. aasta algusest on rünnakute arv India ookeanis ja Adeni lahes suurenenud, kuigi suvel mussoonide ja piraatide jaoks raskete laevatamistingimuste tõttu probleem veidi leevenes. 2009. aastal rünnati laevu vähemalt 164 korral, millest 48 lõppesid laeva hõivamisega.
- (8) Parimate juhtimistavade kohaselt soovitatakse laevandusettevõtjatel ja laevadel enne Adeni lahe läbimist registreerida end Somaali poolsaare (Aafrika Sarv) meresõiduohutuse keskuse (*Maritime Security Centre – Horn of Africa*, MSCHOA) veebisaidil www.mschoa.org Registreerunud laevadele edastatakse kogu olemasolev teave olukorra kohta asjaomases laevaliikluse piirkonnas ning

neid jälgivad Euroopa Liidu piraatlusevastase mereoperatsiooni Atalanta (EU NAVFOR-ATALANTA) relvajõud, mis vähendab rünnakuohtu. Kuid rohkem kui kolmandik Adeni lahest läbisõitvatest laevadest ei registreeru MSCHOA veebisaidil ning jäävad seetõttu ilma kõnealuse piirkonna läbimiseks kehtestatud turvameetmete kaitsest.

- (9) Euroopa Liidu Nõukogu otsustas 15. juunil 2009 pikendada aasta võrra alates 13. detsembrist 2009 ELi sõjalist operatsiooni EU NAVFOR-ATALANTA, et aidata Somaalia ranniku lähedal piraatlusjuhtumeid vältida, ennetada ja ohjata. See sõjaline operatsioon on esimene ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika raames korraldatav mereväeoperatsioon. Nõukogu rõhutas, et jätkuv piraatlus Somaalia ranniku lähedal ohustab tõsiselt laevaliiklust selles piirkonnas.
- (10) Kuna ringkirjades MSC.1/Circ. 1334 ja MSC.1/Circ. 1335 soovitatud ennetavad meetmed on täienduseks operatsiooni EU NAVFOR-ATALANTA raames võetavatele meetmetele, siis esimeste tõhusa ja kooskõlastatud rakendamise suurenemise tõttu otsuse alusel Somaalia ranniku piirkonnas piraatlusega võitlemiseks võetavate laevaliikluse ohutusmeetmete tulemuslikkus.
- (11) Liikmesriikide ülesanne on rakendada meetmed meresõiduohutuse suurendamiseks ja tagada selleks vajalike vahendite eraldamine,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

- Liikmesriikidel palutakse tagada ennetavate meetmete tõhus ja kooskõlastatud rakendamine, et ohjata laevadel seoses piraatlusjuhtumite ja relvastatud kallaletungidega tekkivaid ohuolukordi. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja laevandussektori esindajad on kõnealustele meetmetele, mis on läbi vaadatud ja koondatud üheks pakkeks, avaldanud tugevat toetust.

2. Üldmeetmed

- Liikmesriikidel palutakse teavitada oma registreeritud laevandusettevõtjaid ringkirjast MSC.1/Circ. 1334, mis kiideti heaks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 86. istungil ning milles on ette nähtud ja ajakohastatud enesekaitse ennetavad meetmed, mida laevadel ja laevandusettevõtjatel tuleb võtta ohupiirkonnades piraatlusjuhtumite ja relvastatud kallaletungidega võitlemiseks vastavalt rahvusvahelisele laevade ja sadamajaratiste turvalisuse koodeksile (*Ship and Port Facility Security Code*, ISPS).
- Eelkõige palutakse liikmesriikidel tagada, et nende laevad on piisavalt ja tõhusal viisil mehitatud vastavalt ISPS koodeksi B osa reeglile 4.28, mis Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004⁽¹⁾ artikli 3 lõike 5 kohaselt on kohustuslik.

3. Somaalia ranniku lähedal kujunenud olukorrast johtuvad erimeetmed

- Liikmesriikidel palutakse teavitada oma registreeritud laevandusettevõtjaid ringkirjast MSC.1/Circ. 1332, mis kiideti heaks Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 86. istungil ning mida täiendab ringkiri MSC.1/Circ. 1335, milles esitatakse ülemaailmselt kohaldatavad parimad juhtimistavad piraatlusjuhtumite vältimiseks, ennetamiseks ja ohjamiseks Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal, mida laevandussektori esindajad korrapäraselt ajakohastavad ja avalikustavad.
- Liikmesriikidel palutakse võtta kõik vajalikud meetmed, et levitada Somaalia ranniku lähedal toimuvate piraatlusjuhtumite ohjamise parimaid juhtimistavasid, mis on esitatud käesoleva soovitusel lisas, edastada nende korrapäraselt ajakohastatud versioonid ja kontrollida nende rakendamist.

Brüssel, 11. märts 2010

Komisjoni nimel
 asepresident
 Siim KALLAS

⁽¹⁾ ELT L 129, 29.4.2004, lk 6.

LISA

**Parimad juhtimistavad piraatluse ohjamiseks Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal
(versioon 2, august 2009)**

Et anda vastulööök piraatidele Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal, toetavad käesolevas lisas nimetatud juhtimistavasid järgmised rahvusvahelise laevandussektori esindajad:

- 1) International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)
- 2) International Chamber of Shipping (ICS)
- 3) Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- 4) Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- 5) Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO)
- 6) International Association of Dry Cargo Ship Owners (INTERCARGO)
- 7) International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)
- 8) Cruise Lines International Association (CLIA)
- 9) International Union of Marine Insurers (IUMI)
- 10) Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)
- 11) International Maritime Bureau (IMB)
- 12) International Transport Workers Federation (ITF)

Parimatele juhtimistavadele on väljendanud toetust ka

- 13) Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA)
- 14) UK Maritime Trade Organisation (UKMTO Dubai)
- 15) Maritime Liaison Office (MARLO)

Soovituslikud ennetus- ja tegevustavad Adeni lahte läbivate ja Somaalia ranniku lähedal liiklevate laevade omanikele, kasutajatele, haldajatele ja kaptenitele

Eesmärk

1. Käesoleva dokumendi eesmärk on tutvustada parimaid juhtimistavasid, mis aitaksid ettevõtjatel ja laevadel hoiduda Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal piraatide rünnakutest, neid peletada ja nende toimumist edasi lükata. Käesoleva dokumendi koostamise käigus konsulteeritud organisatsioonid esindavad kõnealuses piirkonnas liiklevate laevade omanike ja kasutajate rõhuvat enamust.
2. Nimetatud organisatsioonid soovivad oma liikmetel need juhtimistavad kasutusele võtta ning püüavad neid laevandusvaldkondades laiemalt levitada, et selles piirkonnas parimal võimalikul viisil võidelda piraatlusega. Käesolev dokument on täienduseks juhistele, mis on esitatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (*International Maritime Organisation*, IMO) meresõiduohutuse komitee ringkirjas MSC.1/Circ.1334.

Tüüpiliste rünnakute iseloom ja saadud õppetunnid

1. 2008. aastal ja 2009. aasta esimesel poolel suurenes nii Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal kui ka laiemalt India ookeani loodeosas kaubalaevade vastu suunatud piraadirünnakute arv. Enamus rünnakuid koondus esialgu Adeni lahe põhjaossa, kuid neid on toimunud ka kaugemal Somaalia ranniku lähedal.

2. Õnnestunud rünnakute analüüsimisel selgus, et laeva muudavad piraatidele kergemini rünnatavaks järgmised omadused:
 - a) väike kiirus;
 - b) madal vabaparras;
 - c) ebapiisav eeltöö ja tegevustõhusus;
 - d) ilmne vähene ohuvalmidus ja/või enesekaitsevahendite puudumine;
 - e) laeva selgelt aeglane reageerimisvõime.
3. Tavaliselt kasutatavad piraadid ründamisel kaht või enam kiiret (kuni 25 sõlme) lahtist väikepaati (skiff), mis sageli lähenevad vasaku parda ja/või ahtri poolt.
4. „Emalaeva” (suurem laev meeskonna, varustuse, seadmete ja väiksemate rünnakualuste jaoks) kasutamine on võimaldanud piraatidel edukalt rünnata ka kaldast kaugemal.
5. Valvsus peab olema suurim päikesetõusu ja -loojangu ajal, sest just siis on toimunud enamus rünnakuid.
6. Kuigi suurema kiirusega laevad (15 sõlme ja üle selle) ei tohiks arvata end rünnakute eest kaitstud olevat, on kiirus tõhus abinõu. Et sundida kaptenid kiirust vähendama, on piirkonnas tulnud ette selliste väikerelvade nagu reaktiivgranaadiheitjad kasutamist. Sellises olukorras merel täiskiiruse säilitamine on andnud häid tulemusi.
7. Kui meeskond on end ohtliku piirkonna läbimiseks ette valmistanud, saanud asjakohast koolitust ja võtnud tulemuslikult passiivseid vastumeetmeid, on tavaliselt õnnestunud kaaperdamiskatse ka nurjata.
8. Samuti mõjutavad ründajate toimevõimet suurel määral ilmaolud ja meresõidutingimused. Tuuletugevus üle 18 sõlme ja lainekõrgus üle 2 meetri pakuvad piisavalt kaitset kõigile alustele peale kõige vähem kaitstute ning eriti siis, kui kaptenid lähtuvad parimatest juhtimistavade.

Soovituslikud parimad juhtimistavad

1. Sissejuhatus

- a) Käesolev dokument parimate juhtimistavade kohta on mõeldud laevade omanikele ja haldajatele, kaptenitele ja meeskonnaliikmetele. Kaptenitel on siiski täielik otsustusõigus selle üle, milliseid meetmeid võtta ohupiirkonnas piraatide kallaletungidest hoidumiseks, nende peletamiseks ja nende toimumise edasilükkamiseks.
- b) Mitte kõik dokumendis esitatud meetmed ei sobi kasutamiseks kõigi laevade puhul. Seega soovitatakse riskianalüüsi käigus teha otsus ka selle kohta, millised parimad juhtimistavad konkreetse laeva puhul kõige sobilikumad oleksid. Üldiselt on oma tõhusust tõestanud järgmised juhtimistavad.

2. Enne ohupiirkonna läbimist – üldine valmisolek

a) Põhimõtted

- i) UKMTO Dubai kontor on piirkonnas seilavatele alustele esmane kontakt. Igapäevane suhtlus kaptenite ja sõjaväelaste vahel toimub UKMTO Dubai kontori kaudu, kus ollakse ühenduses nii laevade kui ka vahetult MSCHOA ja mereväe komandöridega. UKMTO Dubai vajab korrapäraselt uuendatud teavet laevade koordinaatide ja kavandatud liikumise kohta. See teave aitab mereväeüksustel saada täpse ülevaate merel liikuvatest laevadest (vt A lisas toodud selgitusi).
- ii) Somaali poolsaarel (Aafrika Sarv) asuv meresõiduturvalisuse keskus (MSCHOA) on Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal asuvate ELi relvajõudude planeerimis- ja koordineerimiskeskus (vt A lisas toodud selgitusi).
- iii) Mereteabevahetuskeskus (MARLO) toimib teabevahetuskanalina ühendatud merejõudude (*Combined Maritime Forces*, CMF) ja piirkonnas asuvate kaubalaevade vahel (vt A lisas toodud selgitusi).
- iv) Enne ohupiirkonna läbimist tuleks laeva omanikul ja kaptenil kõige värskemate kättesaadavate andmete alusel hinnata piraatide rünnaku tõenäosust. Riskihindamise käigus tuleks kindlaks teha võimalikud ennetus-, leevendus- ja parandusmeetmed, milleks tuleb piraatluse vastu võitlemist käsitlevad seadusjärgsed nõuded ühitada täiendavate meetmetega.

- v) Laevandusettevõtte kriisihjemenetlus peaks hõlmama asjakohaseid meetmeid piraatlusohu kontrollimiseks, kohandades IMO ja muude laevandusvaldkondade soovitatud tavad konkreetsete olukordade ja laevatüüpide tarbeks.
- vi) Aluse kavandatud liikumisest ohupiirkonnas tuleb eelnevalt teavitada mereteenistusi, et neil oleks võimalik määrata riski ja kavandada sobivad kaitsemeetmed. Tavaliselt toimub see järgmiselt:
- 1) esialgne teade UKMTO Dubai kontorile (e-posti või faksi teel);
 - 2) esialgne teade MARLOle (e-posti või faksi teel);
 - 3) kui alusel on kavas läbida Adeni laht või liigelda piirkonnas, mis jääb koordinaatide 12° N, 58° E ja 10° S vahele, siis tuleb aluse liikumine registreerida MSCHOAs (onlain, e-posti või faksi teel).
- vii) Kuigi piraatide laevale pääsemist tuleb takistada, on meeskonna ja reisijate turvalisus esmatähtis.
- b) Laevandusettevõtte valmisolek
- Juhtkonnal ja operatiivüksusel soovitatakse tungivalt registreerida end MSCHOA veebisaidi (www.mschoa.eu) piiratud juurdepääsuga osa kasutajateks, tutvuda sealse teabega ja edastada seda vastavalt vajadusele oma laevadele.
- i) 4–5 päeva enne aluse sisenemist rahvusvahelisse soovituslikku transiidikoridori (*International Recommended Transit Corridor*, IRTC) või piirkonda, mis jääb koordinaatide 12° N, 58° E ja 10° S vahele, peaks aluse liikumise registreerimise taotlus olema MSCHOAle esitatud (onlain, e-posti või faksi teel). Märkus: seda võib teha kas laev või laevandusettevõtte.
 - ii) Läbi tuleks vaadata laeva turvalisuse hinnang (*Ship Security Assessment*, SSA) ja laeva turvaplaani (*Ship Security Plan*, SSP) rakendamine, nagu seda piraatlusvalmiduse tagamiseks nõuab laevade ja sadamarajatiste rahvusvaheline turvalisuse koodeks (*International Ship and Port Facility Code*, ISPS).
 - iii) Ettevõtte turvaülemal tuleks hoolt kanda, et ohupiirkonna läbimiseks oleks olemas varuplaan, et seda oleks katsetatud, sellest oleks ülevaade antud ja seda arutatud laeva kapteni ja turvaohvitseriga.
 - iv) Erilist tähelepanu väärivad need merealad, kus teadaolevalt on suur piraatluse oht.
 - v) Laevade kaptenitele tuleks juhiseid anda selle kohta, millised on eelistatavad ja kättesaadavad võimalused piirkonna läbimise hõlbustamiseks (rühmana, rühmana ja saatega, riikliku konvoiga jne).
 - vi) Meeskonnale tuleks perioodiliselt õppusi korraldada.
 - vii) Ettevõtte võib otsustada kasutada lisaks ka eraturvateenust, kuid relvastatud turvamist ei soovitata.
 - viii) Kaaluda võiks lisaressursside kasutamist vahisoliijate arvu suurendamiseks.
 - ix) Enne ohupiirkondade läbimist võiks laevad varustada enesekaitsevahenditega.
- c) Laeva kapteni valmisolek
- i) Esialgne teade edastatakse UKMTO Dubai kontorile ja MARLOle (e-posti või faksi teel), kui sisenetakse teavitamispiirkonda Suessi kanali ja koordinaatide 78° E ja 10° S vahel (vt piraatlusevastase valmisoleku kaarti Q6099).
 - ii) 4–5 päeva enne aluse sisenemist rahvusvahelisse soovituslikku transiidikoridori või piirkonda, mis jääb koordinaatide 12° N, 58° E ja 10° S vahele, peab aluse liikumise registreerimise taotlus olema MSCHOAle esitatud (onlain, e-posti või faksi teel). Märkus: seda võib teha kas laev või laevandusettevõtte. Kui seda teeb ettevõtte, peab kapten veenduma, et MSCHOAle on edastatud õiged andmed.
 - iii) Enne piirkonna läbimist tuleks meeskonda oludest põhjalikult teavitada.
 - iv) Piraatlusvastane varuplaan on osutunud kõige tõhusamaks siis, kui see on läbi proovitud enne tegelikku vajadust: enne piirkonda jõudmist on korraldatud õppus, plaan on läbi vaadatud ja kogu meeskonda on teavitatud nende ülesannetest, samuti tunnevad kõik piraatide rünnaku häiresignaali.

- v) Samuti soovitatakse kaptenitel koondada käepäraseks või sidevahendite kõrvale kogu hädaolukorras vajalik teave, mis sisaldab olulisi kontaktandmeid (nt MSCHOA, IMB PRC, CSO jm telefoninumbrid – vt kontaktandmed B osas) ja eelnevalt koostatud sõnumeid.
- vi) Otsustada tuleb, kuidas toimida laeva automaatsete identifitseerimissüsteemidega (*automatic identification systems, AIS*). Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutuse kohta merel (SOLAS) lubab kaptenil AISi välja lülitada, kui kapteni arvamuse kohaselt suurendab selle kasutamine laeva ründamisvõimalusi. Et aga merejõududel oleks võimalik Adeni lahes laevade liikumist jälgida, soovitatakse AISi kaudu andmeid siiski edastada, piirdudes laeva identifitseerimist, asukohta, kurssi, kiirust, navigatsiooniseisundit ja turvalisust käsitleva teabega. Somaalia ranniku lähedal tuleb vastav otsus samuti teha kaptenil, kuid praegu on merejõudude soovitus AIS täielikult välja lülitada. Kui tekib kahtlusi, võib ühendust võtta MSCHOAga.

3. Enne ohupiirkonna läbimist – laevade valmisolek

- a) Ohupiirkonnas liikudes soovitatakse alustel teatada oma keskpäevased koordinaadid, kurss, kiirus, hinnanguline ja tegelik saabumisaeg UKMTO Dubai kontorile ja MARLOle.
- b) Samuti soovitatakse sellist teavitamist teha sageli, kui liigutakse teadaolevalt suure ohu/piraatluse piirkonnas, ning teatada samuti Adeni lahe punkti A või B läbimisest (vt piraatlusevastase valmisoleku kaart Q6099).
- c) Adeni lahes liigeldes
 - i) EUNAVFOR soovib tungivalt laevadel kasutada lahe läbimiseks soovituslikku transiidikoridori IRTC. Lääne suunas liikuvad laevad peaksid hoiduma koridori põhjapoolsesse ja ida suunas liikuvad laevad lõunapoolsesse ossa. Kui kaalutakse lahe läbimist rühmana, on vastavad juhised aja ja kiiruse kohta olemas MSCHOA veebisaidil.
 - ii) Läbisõitvad laevad peaksid vältima sisenemist Jeemeni territoriaalvetesse. Põhjuseks on rahvusvaheline tavaõigus, mille kohaselt rahvusvahelistel (muud kui Jeemeni) relvajõududel ei ole õigust kaitsta laevu, mida rünnatakse Jeemeni territoriaalvetes.
 - iii) Laevadel võidakse paluda oma kavandatud läbisõitu kohandada vastavalt MSCHOA soovitudele marsruudi kohta.
 - iv) Rühmana lahe läbimise ajal ei tohiks eeldada, et sõjalaevad saavad aluseid kogu aeg. Kõik Adeni lahes paiknevad sõjalaevad, kas EUNAVFORi raames või sellega oma tegevust koordineerivad, on samas teadlikud lahte rühmana läbivatest alustest ning neil on juurdepääs kõigile üksikasjadele seoses võimalike probleemidega seal.
 - v) MSCHOA soovib kaptenitel tungivalt püüda Adeni lahe kõige ohtlikumad piirkonnad läbida öösel (MSCHOA annab vastavad juhised). Õistest rünnakutest on õnnestunud väga vähesed.
- d) Väljaspool Adeni lahte liigeldes
 - i) Somaalia idaranniku lähedal liikuvad laevad peaksid kõige värskemate soovitude saamiseks teekonna valikul vaatama MSCHOA veebisaiti või konsulteerima UKMTO Dubai kontoriga.
 - ii) Kaptenitel tuleb tavapärasel viisil teatada UKMTO Dubai kontorile ajakohastatud andmed laeva kursi kohta ja muud üksikasjad.
- e) B lisas on esitatud vajalikud kontaktandmed.

4. Enne ohupiirkonna läbimist – kaitsemeetmed

- a) Arvestades laeva mehitatuse astet, tuleks tagada tavaparaste toimingute piisav eelnev kohandamine, et vahis oleks küllaldaselt puhanud ja informeeritud meeskonnaliikmeid. Kapten ja vahiohvitserid peaksid tundma siksakiliste manöövrivate mõju oma laevale kõigi meretingimuste puhul ja eelkõige selliste manöövrivate võimalikku laeva kiirust vähendavat mõju.
- b) Adeni lahe läbimisel ja Somaalia rannikust möödudes võiks kaaluda välissuhtluse (raadio, mobiiltelefonid ja AIS) piiramist üksnes turvalisusega seotud olulise sidepidamise ja SOLAS teabega.
- c) Valmisolekut tuleks suurendada ja varusüsteeme tugevdada täiendavate abiseadmete, sealhulgas generaatorite ja juhtimiseseadmete kasutuselevõetuga.
- d) Rohkem mehi tuleks saata vaatluskohtadesse ja laevasillale.
- e) Mootoriruum tuleks mehitada.
- f) Turvata ja kontrollida tuleb pääsu sillale, mootoriruumi, juhtimiseseadmete ruumi ning kõikidesse siseruumidesse. Kõik võimalikud sissepääsukohad (uksed, illuminaatorid, ventilatsioonikäigud jm) tuleks üle kontrollida ja piisavalt turvata, eriti kui need on küllalt suured, et ründaja sealt kaudu sisse pääseks. Ohtlikus piirkonnas tuleb meeskonna ruumidesse ja sisetööruumidesse ja sealt välja pääsemiseks kasutada vaid üht kohta. Ükski võetav meede ei tohi aga takistada avariiväljapääsu kasutamist siseruumide poolt, andmata samas piraatidele võimalust väljast sisse tungida.

- g) Hädaolukorras saab sõjalaevadega ühendust VHF kanali 16 kaudu (varukanal 08).
- h) Kõik redelid ja pardatagused vahendid peavad olema kohtadele kinnitatud või tekile tõstetud.
- i) Eelnevalt valitud enesekaitsevahendid peavad olema korralikult paigaldatud ja toimima asjakohaselt. Tuleb meeles pidada, et ajutised käepärased vahendid ei pruugi toimida soovikohaselt ja seega mitte pakkuda piisavalt kaitset.
- j) Kui laeval on suhteliselt madal vabaparras, võiks kaaluda reelingulattide laiuse suurendamist, et pootshaakidel ei oleks kinnitumiskohta. MSCHOA veebisaidil on selliste meetmete kohta toodud näiteid.
- k) Piraatide rünnaku puhuks on soovitatav määrata kogunemispunkt või „kants” ning harjutada lukustusmeetmeid, et võita aega ja lükata piraatide laevalepääsu nii palju edasi kui võimalik. See kogunemiskoht ei tohiks olla välimiste vaheseinte ja illuminaatorite läheduses. Kuna selliste „kantside” ja nende kasutamise üle käib veel mõttevahetus, tuleks kaptenitel korrapäraselt MSCHOAga ühenduses olla.
- l) Kaaluda võiks elusuuruste nukkude kasutamist reelingu ääres, et jätta muljet arvukatest vahisoliijatelt. Kuid kui laeva ehituse tõttu tekib probleeme igakülge nähtavusega, millest võib saada turvarisk, tuleb siiski kasutada inimesi.
- m) Tuletõrjepumbad ja/või -voolikud peaksid olema rõhu all ja valmis vee suunamiseks parda taha kogu laeva ulatuses ja eriti kõige vähem kaitstud kohtades.
- n) Piraatide pardale saamise edasilükkamiseks on üks võimalus laeva ümber veekardina tekitamine.
- o) Madalamate ligipääsukohtade nagu ahter ümber võiks kasutada okastraati või muid sellelaadseid takistusi, mis ei tohiks aga ohustada meeskonda ega vähendada põgenemisvõimalusi.
- p) Kõne alla tulevad ka passiivsed kaitsevahendid.
- q) Pimedas nägemiseks võiks kasutada asjakohaseid optikaseadmeid.
- r) Kui videovalve (*closed-circuit television*, CCTV) on olemas, tuleb seda kasutada.

5. Ohupiirkonna läbimisel – tegevus

- a) Enesekaitsevahendite kasutamine ei tohiks laeva meeskonnale kaasa tuua tarbetut riski.
- b) Kõik Adeni lahes olevad laevad peaksid kindlasti kasutama IRTCd ja järgima MSCHOA veebisaidil esitatud rühmatransiidi juhiseid ja ajastust.
- c) Tähelepanu tuleks pöörata ka IMO 2009. aasta 4. augusti ringkirjale SN.1 Circ.281 (*Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden*), mille kohaselt võivad sõjaväevõimud asjaoludest lähtuvalt teha transiidikoridori kohta muudatusi. Seega tuleks meremeestel hoida end kursis ajakohastatud teabega MSCHOA veebisaidil <http://www.mschoa.org> või piirkonnas navigeerimise hoiatustega.
- d) IRTC läbimise korral rühmana: liikuda tuleb rühma liikumiskiirusel, kuid pidades silmas laeva piiranguid (praegune soovitus – kui laeva täiskiirus merel on 16 sõlme, tuleks liituda 14-sõlmelise kiirusega liikuva rühmaga ja hoida 2 sõlme varuks).
- e) IRTC läbimise korral eraldi: ohupiirkond tuleks läbida täiskiirusel (praegune soovitus – kui laeva täiskiirus merel on üle 18 sõlme, ei tohiks seda aeglustada rühma kiiruseni; täiskiirust tuleks kindlasti hoida ja püüda pimeduse varjus läbida võimalikult suur osa ohupiirkonnast).
- f) Laevadel tuleb igas olukorras järgida rahvusvahelisi reegleid laevade kokkupõrgete vältimiseks merel. Kaptenid peaksid püüdma transiidikoridori sisenemisel ja sealt väljumisel muude aluste ohutut liiklemist mitte takistada. Navigatsioonitulesid öösel välja lülitada ei tohi. Järgida tuleb lipuriigi pädeva asutuse juhiseid.
- g) Tekivalgustust võib kasutada ainult turvalisuse tagamiseks vajalikul määral. Varjus olevate kohtade valgustamine laevakere ümber võib suurendada vahisoliijate nägemisulatus, kuid see ei tohi vähendada laeva ohutust. Kui laeva lähimbruses täheldatakse kahtlast liikumist, võib kohe kasutada „kaugjuhtimisega” prožektoreid (kui need on olemas ja seda peetakse vajalikuks), mis võib peletada võimaliku rünnaku (praegune soovitus – liikuda ohupiirkonnas üksnes navigatsioonituledega).

- h) Kaptenisillal peaksid olema piraatide „emalaevade” fotod. Sellise emalaeva märkamisest tuleb otsekohe teatada. Kõigist kahtlusalustest emalaevadest tuleb teada anda UKMTO Dubai kontorile ja IMB PRClle (vt C lisas esitatud näidisaruannet piraatide rünnakute kohta – kuidas sellist teavet edastada või teatada mis tahes muust rünnakust või tähelepanekust).
- i) Kapten peaks püüdma võimalikult kiiresti ohu suurust ja laadi hinnata. Ohu ilmnedes tuleb kaptenil otsekohe võtta telefoniühendus UKMTO Dubai kontoriga.
- j) Kõigi võimalike vahenditega tuleb valvel olla kahtlaste aluste suhtes, eriti kui need ilmuvad ahtri suunast või igast ilmakaarest korraga.
- k) Meeskonda tuleb hoida tarbetu riski eest. Ohupiirkonda läbides peaks tegelema vaid vältimatute toimingutega. Kaptenil tuleks pimedal ajal hoida meeskonnaliikmeid nii palju kui võimalik välistekist eemal, olles samas teadlik nende kohustusest pidada kogu aeg täiel määral vahti.
- l) Et arvatavatele piraatidele anda teada nende avastamisest, tuleks kasutada tulesid, häirekella ja lisandunud aktiivsust laeval.
- m) Täiendavaid mittesurmavaid kaitsevahendeid on turul veel küllaga. Laevandusttevõtted peaksid nende eeliseid ja eriomadusi hindama konkreetse laeva kaitsevõime seisukohalt.

6. Piraadirünnaku toimumine

- a) Järgida tuleks eelnevalt koostatud varuplaani.
- b) Hädaolukorras vajalikku koondandmestikku kasutades tuleb rünnakust kohe teatada UKMTO Dubai kontorile, kes on rünnaku puhul esmane kontaktpunkt (MSCHOA, kui pidevalt mehitatud meresõiduturvalisuse keskus piirkonnas toimib rünnaku korral varukontaktpunktina).
- c) Aktiveerida tuleb SSAS, mille kaudu hoiatatakse laevandusettevõtte turvaülemat ja lipuriiki. Rünnakujärgsed aruanded tuleb edastada kõigile asjaomastele piraatlusega tegelevatele keskustele nii kiiresti kui võimalik ja vastavalt punktile 9.
- d) Kui kapten on kasutanud oma õigust lülitada ohupiirkonna läbimisel AIS välja, tuleb see rünnaku toimumise korral uuesti sisse lülitada.
- e) Vastavalt laeva hädaolukorras toimimise kavale tuleb anda häiresignaal ja teade „piraatide rünnak”
- f) Hädasõnum „Mayday” edastatakse VHF kanali 16 kaudu (varukanal on 08, mida jälgivad mereväeüksused). Hädasignaal saadetakse kas DSC (*Digital Selective Calling*) süsteemi või Inmarsat-C kaudu. Telefoni teel tuleb ühendust võtta UKMTO Dubai kontoriga.
- g) Vältida tuleb väikepaatide lähenemist mitmest küljest, muutes kurssi ja suurendades võimaluse korral kiirust (¹⁾). Piraatidel on väga raske pardale tungida, kui laev
 - i) liigub kiirusega üle 15 sõlme;
 - ii) manööverdab – kaptenitel soovitatakse kiirust säilitades teha kohe pidevaid väikesi siksakke, et pardaletulekut edasi lükata. Piraate võiks püüda rohkem tuule ja lainete meelevalda seada ning kasutada vööri- ja ahtrilaineid, et väikepaadid ei saaks laeva kõrvale. Kaptenid ja vahiohvitserid peaksid tundma aluse omadusi käsitsemisel ja manööverdamisel. Erilist tähelepanu tuleb pöörata roolikäsklustele, sest nende järjepidevus on oluline mõju laeva kiirusele.
- h) Kaitsevahendina tuleb kasutada tuletõrjepumpa.
- i) Ettepoole suunatud tekivalgustuse võib oma alusele tähelepanu tõmbamiseks sisse lülitada ning see aitab ka relvajõududel rünnatavat laeva tuvastada.
- j) Laeva varuplaani kohaselt kogutakse kogu ülejäänud meeskond kokku.

⁽¹⁾ Kui on võimalik aega võita relvajõudude saabumiseni, katkestavad piraadid sageli rünnaku. Seepärast on äärmiselt oluline MSCHOA registreering, rühmatransiidi ajastuse kasutamine ja UKMTO Dubai kontori pidev teavitamine oma asukohast. Sellega kasvab tõenäosus, et merejõud jõuavad piraatide rünnaku toimumise ajaks kohale.

7. Piraatide pardale tungimine

- a) Enne kui piraadid kaptenisillale jõuavad, tuleb teavitada UKMTO Dubai kontorit ja kui aeg seda võimaldab, laevandusettevõtet.
- b) Vastupanu ei ole vaja osutada, see võib põhjustada tarbetut vägivalda ja meeskonna vigastusi.
- c) Kui kaptenisilla/mootoriruumi peab evakueerima, tuleb peatada peamasin – võimaluse korral laeva nullkiiruseni, ning laev tuleb teistest laevadest eemale juhtida.
- d) Tuleb säilitada rahu ja teha piraatidega täielikku koostööd.
- e) Kogu ülejäänud meeskond (peale kaptenisilla) peab kogunema ühte kohta.
- f) Kui see koht on lukustatud „kants”, tuleb leida seal kaitsevõimalused, kui piraadid püüavad sisse tungida. Sissepääsudest/ustest ja illuminaatoritest/akendest tuleb eemale hoida ning sissetungimisele mitte vastu seista. Ameti-võimudega suhtlemiseks tuleb kasutada „kantsis” olevaid hädaolukordadeks mõeldud sidevahendeid.

8. Sõjaliste meetmete kasutamise puhul

- a) Meeskond EI TOHIKS mingil juhul kasutada välguga kaameraid, kui on käimas mis tahes sõjaline tegevus.
- b) Kui sõjaline tegevus toimub laeva pardal, tuleb meeskonnal hoida end madalas ja teki ligidal, katta mõlema käega pea ja hoida käed nähtaval ja tühjad.
- c) Peab olema valmis, et vastata tuleb küsimustele identiteedi ja staatuse kohta pardal.
- d) Peab teadma, et inglise keel ei ole kõigi piirkonna mereväeüksuste töökeel.
- e) Sõjaväelased võivad esmalt kõik kohatavad isikud valve alla võtta. See on tavapärane. Laeva personali tuleb sellest teavitada ja neid selleks ette valmistada ning veenda neid esialgse laeva pardal toimuva sõjalise tegevuse jooksul koostööd tegema.

9. Intsidendist teatamine (C lisa)

- a) On äärmiselt oluline, et igast piraatide rünnakust või kahtlasest tegevusest teavitataks üksikasjalikult MSCHOAd, UKMTO Dubai kontorit ja IMBd.
- b) See võimaldab piraatide tegevuse igakülgselt analüüsi ja suundumuste selgitamist, samuti piraatide tehnika või taktika muutumise hindamist ning lisaks piirkonnas viibivate teiste laevade asjakohast teavitamist.
- c) Seega palutakse kaptenitel täita C lisas esitatud teavitamise standardvorm.

Parimate juhtimistavade ajakohastamine

1. Eeldatakse, et parimaid juhtimistavasid ajakohastatakse perioodiliselt saadud kogemuste ja õppetundide põhjal. Dokumentide koostamisega seotud osapooled püüavad korrapäraselt kokku tulla, et koostada uuendatud versioonid ning levitada neid oma ringkondades ja teistele huvitatud organisatsioonidele.
2. Kahtluse korral tuleks minna MSCHOA veebisaidile, kus on alati üleval asjakohane lisateave (märkus: kõik loetletud organisatsioonid ei pruugi olla seda heaks kiitnud).

A LISA

SELGITUSED

Asjaomaste koordineerimisasutuste roll ja nendevahelised suhted.

EUNAVFOR

EUNAVFOR on koordineeriv asutus, kes juhib Somaali poolsaarel (Aafrika Sarv) asuvat meresõiduturvalisuse keskust (*Maritime Security Centre (Horn of Africa) – MSCHOA*). Kogu teave ja kontaktandmed on MSCHOA veebisaidil.

MSC (HOA) Maritime Security Centre (Horn of Africa)

MSCHOA loodi Euroopa Liidu (EL) poolt ühise julgeoleku- ja kaitsepoliitika Somaali poolsaare piraatlusega võitlemist käsitleva algatuse raames. Töö algas EU NAVCO moodustamisega septembris 2008. See Brüsselis asuv koordineerimisüksus lõi sidemed merendusvaldkonna laia läbilõiget esindavate organisatsioonidega ning koordineeris tegevust piirkonnas tegutsevate ELi relvajõududega. Novembris 2008 tegi Euroopa Liidu Nõukogu suure sammu edasi, kutsudes ellu mereväemissiooni EU NAVFOR ATALANTA, et parandada Somaalia ranniku lähedal meresõiduturvalisust – püüdes ära hoida piraatide rünnakuid ja aidates kaitsta piirkonnas seilavaid kaubalaevu.

UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations

Ühendkuningriigi Merekaubandusorganisatsiooni Dubai kontor (UKMTO Dubai) toimib piirkonnas asuvate kaubalaevade ja ühendatud merejõudude kontaktpunktina. UKMTO Dubai haldab ka vabatahtliku teavitamise süsteemi, mille raames ergutatakse kaubalaevu edastama iga päev andmed oma asukoha ja arvatava saabumisaja kohta järgmisesse sadamasse, kui laev läbib Suessi kanali ja koordinaatide 78° E ja 10° S vahelist piirkonda. UKMTO Dubai saab andmete alusel laevu jälgida ning edastada teabe nende asukoha kohta ühendatud merejõududele ja ELi peakorterisse. Kaubalaevaliiklust mõjutava kõige värskema ja olulisema teabe saab sel juhu saata laevandusettevõtte asemel otse laevadele, mis parandab valmisolekut probleemide tekkeks ja säästab aega.

Täiendava teabe saamiseks või vabatahtliku teavitamise süsteemiga ühinemiseks tuleks võtta ühendust UKMTO Dubai kontoriga e-posti aadressil UKMTO@eim.ae

*B LISA***Vajalikud kontaktandmed****UKMTO Dubai**

E-post UKMTO@eim.ae
Telefon + 971 505523215
Mobiiltelefon
Faks + 971 43065710
Teleks (51) 210473

MSCHOA

Veebisait aruandluseks www.mschoa.org
Telefon + 44 (0) 1923958545
Faks + 44 (0) 1923958520
E-post postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-post piracy@icc-ccs.org
Telefon + 60 320310014
Mobiiltelefon
Faks + 60 320785769
Teleks MA34199 IMBPC1

MARLO

E-post Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon + 973 17853927
Mobiiltelefon + 973 39442117

C LISA

ARUANNE – TEAVE PIRAATIDE RÜNNAKU KOHTA

Andmed aluste kohta

1. LAEVA NIMI:
2. IMO nr:
3. LIPP:
4. RAADIOKUTSUNG:
5. LAEVA TÜÜP:
6. MAHUTAVUS: brutotonnaž (GRT): netotonnaž (NRT): kandevõime (DWT):
7. OMANIKUD (AADRESS JA KONTAKTANDMED):
8. HALDAJAD (AADRESS JA KONTAKTANDMED):
9. VIIMANE SADAM/JÄRGMINE SADAM:
10. ANDMED LASTI KOHTA: (TÜÜP/KOGUS)

Andmed vahejuhtumite kohta

11. TOIMUMISE KUUPÄEV JA KELLAAEG: KOHALIK AEG UNIVERSAALAEG (UTC)
12. KOORDINAADID: laiuskraad: (ekvaatorist põhja või lõuna suunas): pikkuskraad (ekvaatorist ida või lääne suunas)
13. LÄHIM MAAMÄRK/KOHT MAISMAAL:
14. SADAM/LINN/ANKRUPAIK:
15. RIIK/LÄHIM RIIK:
16. NAVIGATSIOONIANDMED (KAI ÄÄRES/ANKRUS/LIIKVEL):
17. OMA LAEVA KIIRUS:
18. LAEVA VABAPARRAS RÜNDAMISE AJAL:
19. ILMAOLUD RÜNDAMISE AJAL (VIHM/SOMP/UDU/SELGE vm); TUUL (KIIRUS JA SUUND); MEREOLUD/LAINETUS:
20. RÜNNAKU TÜÜP (LAEVALE TUNGIMINE/TUNGIMISE KATSE):
21. TAGAJÄRJED MEESKONNALE, LAEVALE JA LASTILE: VIGASTATUID/HUKKUNUID: VARASTATUD ESEMEID/RAHA:
22. LAEVA OSA, KUS RÜNNAK TOIMUS:
23. PIRAATIDE/KAHTLUSALUSE ALUSE VIIMATI TÄHELDATUD LIIKUMISED:

Andmed ründajate kohta

24. PIRAATIDE/RÖÖVIJATE ARV:
25. RIIETUS/VÄLISED TUNNUSED:
26. KÕNELDUD KEEL:
27. KASUTATUD RELVAD:
28. ERITUNNUSED:
29. KASUTATUD ALUS:
30. LÄHENEMISVIIS:
31. RÜNNAKU KESTUS:
32. AGRESSIIVSUS/VÄGIVALDSUS:

Täiendavad üksikasjad

33. KAPTENI JA MEESKONNA TEGEVUS:
34. KAS VAHEJUHTUMIST KANTI ETTE RANNAVÕIMUDELE? KUI JAH, SIIS KELLELE?
35. EELISSIDEPIDAMISVIIS LAEVAGA: RANNARAADIOJAAM/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (LISAKS OOKEANIALA KOOD)/LIIKUVA MERESIDE RAADIOSAATJA TUNNUSKOOD (MMSI)
36. AMETIASUTUSTE TEGEVUS:
37. MEESKONNALIIKMETE ARV/KODAKONDSUS:
38. LISAGE ARUANDELE – LÜHIKE KIRJELDUS/TÄISARUANNE/KAPTENI JA MEESKONNA ÜTLUSED RÜNNAKU KOHTA/FOTOD (KUI NEID TEHTI)

Parimaid juhtimistavasid täiendavad lisajuhised kalalaevadele piraatluse ohjamiseks Adeni lahes ja Somaalia ranniku lähedal*I. Soovitused kalastamisvööndites asuvatele alustele*

1. Muud kui somaali kalalaevad peaksid vältima kalastamist ja liikumist Somaalia rannikule lähemal kui 200 nm vaatamata sellekohase loa olemasolule.
2. Kalastustegevusega ei tohi alustada, kui radar näitab lähikonnas tuvastamata paate.
3. Kui meeskond märkab piraatidele tavapäraseid polüestermaterjalist väikepaate, liikuge täiskäigul eemale tuulisemale alale, et raskendada nende navigeerimisvõimalusi.
4. Vältige peatumist öisel ajal, ärge kaotage valvsust ning hoidke kaptenisillal, laevatekil ja mootoriruumis meeskonnaliikmed vahis.
5. Kalastamise ajal, kui laev on kõige kergemini rünnatav, ärge kaotage valvsust ja säilitage radarivalve, et ametivõimudele saaks rünnaku toimumise ajal sellest võimalikult üksikasjalikult teatada.
6. Kui liigutakse pimedas, kasutage üksnes vältimatuid navigeerimis- ja ohutulesid, et mitte äratada piraatide tähelepanu, kes võivad olla lähikonnas radariteta paatides.
7. Kui laev triivib öise kalastamise ajal, hoidke kaptenisillal, laevatekil ja mootoriruumis meeskonnaliikmed vahis. Kasutage üksnes vältimatuid navigeerimis- ja ohutulesid. Mootor peab olema käivitamisvalmis.
8. Hoidke eemale tuvastamata laevadest.
9. Kasutage VHF sagedust nii vähe kui võimalik, et piraadid ei kuuleks teid ja et neil oleks teie asukoha määramine raske.
10. Kui piirkonnas on merepatrulli õhusõidukeid, aktiveerige aluse tuvastamise ja jälgimise hõlbustamiseks automaatne identifitseerimissüsteem (AIS).

II. Identifitseerimine

1. Juhtkonnal soovitatakse tungivalt registreerida oma kalalaevad MSCHOA veebisaidil kogu Somaalia ranniku lähedal toimuva tegevuse ajaks. Võimaluse korral peaks see hõlmama laevapardal olevate meeskonnaliikmete täisnimekirja ja laeva kavandatud tegevust ja liikumist.
2. Enne piirkonna läbimist või kalastamist seal tuleks läbi viia õppused.
3. Kui kalalaeval on olemas VMS seadmed, tuleks MSCHOAle võimaldada juurdepääs VMS andmetele.
4. Kalalaevad peaksid vältima selliseid piirkondi, kus on tuvastatud arvatavaid piraatide „emalaevu”, ning peaksid kasutama kõiki võimalusi, et võimalikult kiiresti välja selgitada kõigi kahtlaste suurte või väikeste laevade liikumised.
5. Kalalaevad peavad end alati identifitseerima, kui seda nõuavad operatsiooni ATALANTA või muude rahvusvaheliste või riiklike piraatlusvastaste operatsioonide õhusõidukid või laevad.
6. Sõja-, kauba- ja kalalaevad peavad viivitamata vastama mis tahes identifitseerimispalvele, mille edastab kalalaev, millele läheneb kahtlane alus (et hõlbustada kiiret tegutsemist eemaldumise võimaldamiseks, eriti juhul, kui laev tegeleb kalapüügiga).

III. Soovitused rünnaku puhul

1. Rünnaku puhul või kahtlast alust silmates tuleb hoiatada vastavaid ametivõime (UKMTO ja MSCHOA) ning teisi laevu.
2. Edastage laeva varukapteni (kes on maal) kontaktandmed, sest tema teadmised laeva kohta võivad sõjalise sekkumise edule kaasa aidata.

Üksnes seinereid puudutavad soovitused

3. Evakueerige kogu meeskond tekilt ja mastikorvist.
4. Kui seinnoot on aluse hõivamise ajal vette lastud, püüdke veenda piraate vajaduses noot välja tõmmata. Kui seda lubatakse, järgige nooda paigutamiseeskirju ning selgitage seadmete tööpõhimõtet, selleks et vältida vääriti mõistmist.