

# AJÁNLÁSOK

## A BIZOTTSÁG AJÁNLÁSA

(2010. március 11.)

### az önvédelem céljából, valamint a hajók elleni kalóztámadások és fegyveres rablások megelőzése érdekében teendő intézkedésekről

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2010/159/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 292. cikkére,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottsága a Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások megélénkülése miatt 2009. május 27. és június 5. közötti 86. ülészakán intézkedéssorozatot fogadott el. A bizottság több körlevelet is kibocsátott, amelyek részben a hajók elleni kalóztámadásokkal és fegyveres rablásokkal szembeni intézkedésekre vonatkozó, hatályban lévő általános ajánlásokat frissítették, részben pedig olyan egyedi intézkedéseket állapítottak meg, amelyek az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadásokkal szembeni fellépésre irányulnak.
- (2) A 2009. június 23-i, MSC.1/Circ. 1334 számú körlevél tárgya a következő: „Iránymutatás a hajótulajdonosok és a hajóüzemeltetők, a hajóparancsnokok és a hajók személyzete számára a hajók elleni kalóztámadások és fegyveres rablások megelőzéséről és visszaszorításáról”. A körlevélben olyan átfogó intézkedéssorozat szerepel, amelyet a hajók fedélzetén minden körülmények között alkalmazni lehet támadások megelőzése céljából, illetve támadások bekövetkezése esetén a személyzetet és a hajót fenyegető kockázatok minimálisra csökkentése céljából.
- (3) A 2009. június 16-i MSC.1/Circ. 1332 számú körlevél olyan bevált gyakorlati intézkedéseket közöl, amelyeket az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások elkerülése, az azoktól való elrettentés vagy azok késleltetése céljából a tengerészeti iparágat képviselő szervezetek dolgoztak ki önkéntes alapon, a szerződő felek támogatása és ösztönzése mellett, mivel a Szomália partjainál bekövetkező támadások elleni fellépés immár halaszthatatlanná vált. A tengerészeti iparágat képviselő szervezetek ezeket az intézkedéseket a 2. változatban frissítették, és ez a változat a 2009. szeptember 29-i MSC.1/Circ. 1335 számú körlevélben került kibocsátásra.
- (4) Habár az említett IMO-körlevelekben megállapított intézkedések végrehajtása nem kötelező, és ezek nem kötik az érintetteket, a tengeri biztonság fejlesztésének nyilvánvaló szükségessége folytán a tagállamok lobogója alatt közlekedő hajóknak a jelenleg rendelkezésre álló ismeretek alapján minden lehetséges önvédelmi intézkedést meg kell tenniük, amikor olyan térségben hajóznak, ahol a kalóztámadások és a fegyveres rablások kockázata igen magas.
- (5) A hajók elleni kalóztámadások és fegyveres rablások jellegükből adódóan gyakorta erőszakosak, és a Szomália partjainál és az Ádeni-öbölben, illetve az Indiai-óceánon fennálló jelenlegi helyzeten túlmenően a világ számos térségében jelentenek súlyos veszélyt.
- (6) Azóta, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Hivatal 1991-ben erre vonatkozó adatokat kezdett gyűjteni, 2008-ban követték el a legtöbb kalóztámadást, 293 esetben támadtak meg hajókat, 49 hajót zsákmányoltak, 889 tengerészt ejtettek túszul, 11 emberélet esett áldozatul, 21-en pedig eltűntek, illetve feltételezhetően halottak. 2008 óta hirtelen megnövekedett a Szomália partjainál, az Ádeni-öbölben és az Indiai-óceánon megtámadott és eltérített hajók száma. A kalózok számos hajót támadtak meg és foglaltak el, a személyzetet pedig ilyenkor váltásdíj reményében foglyul ejtik. A fogság több hétig vagy akár hónapokig is eltarthat, és elfogadhatatlan, mivel traumatikus élményt jelent a fogva tartott tengerészek számára.
- (7) Az Indiai-óceánon és az Ádeni-öbölben végrehajtott támadások száma 2009 eleje óta megnőtt, habár a nyár folyamán a monszunnak és a kalózok nehéz hajózási körülményeinek köszönhetően rövidebb szünet volt tapasztalható. A kalózok 2009 folyamán legalább 164 támadást követtek el, és ezek közül 48 esetben sikerült hajót zsákmányolniuk.
- (8) A bevált gyakorlati intézkedések értelmében a tengerészeti vállalatokat és a hajókat arra ösztönzik, hogy az Ádeni-öbölben való áthaladást megelőzően regisztráljanak a Tengerészeti Biztonsági Központ – Afrika Szarva (Maritime Security Centre – Horn of Africa, MSCHOA) weboldalán (<http://www.mschoa.org>). Az itt regisztráló hajók az említett hajózási térség aktuális helyzetével kapcsolatosan minden rendelkezésre álló információt

megkapnak, ezeket a hajókat az EU NAVFOR-ATALANTA keretében működő katonai erők figyelemmel kísérik, és ilyen módon mérsékelhető a támadás kockázata. Az itt átkelő hajók több mint egyharmada azonban még mindig nem regisztrált az MSCHOA weboldalán, ezért a térségben való átkelést biztosító intézkedések ezekre nem terjeszthetők ki.

- (9) Az Európai Unió Tanácsa 2009. június 15-én úgy határozott, hogy a Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadásoktól és fegyveres rablásoktól való elrettentés, azok megelőzése és visszaszorítása érdekében 2009. december 13-i kezdettel egy évvel meghosszabbítja az EU NAVFOR-ATALANTA katonai műveletet. Ez a katonai művelet az első olyan haditengerészeti művelet, amelyre az európai biztonság- és védelempolitika (EBVP) keretében sor kerül, miután a Tanács megállapította, hogy a Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások továbbra is súlyosan fenyegetik a térség tengeri közlekedését.
- (10) Az MSC.1/Circ. 1334 és az MSC.1/Circ. 1335 számú körlevélben ajánlott megelőző intézkedések tényleges, összehangolt végrehajtása mindenképpen hozzájárul a Tanács által a Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások elleni fellépés érdekében elfogadott haditengerészeti védelmi intézkedések eredményességéhez, mivel ezek kiegészítik az EU NAVFOR-ATALANTA művelet keretében meghozott intézkedéseket.
- (11) A tagállamok feladata a tengeri biztonság megerősítését célzó intézkedések végrehajtása, valamint az, hogy e célra minden szükséges eszközt elkülönítsenek és rendelkezésre bocsássanak,

ELFOGADTA EZT AZ AJÁNLÁST:

1. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy biztosítsák a kalóztámadások és fegyveres rablások során a hajókat fenyegető veszélyekkel szembeni megelőző intézkedések tényleges, összehangolt alkalmazását. Ezek a listába foglalt és egységesített intézkedések az IMO és a tengerészeti iparágat képviselő szervezetek széles körű támogatását élvezik.

## 2. Általános intézkedések

- 2.1. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy tájékoztassák a területükön nyilvántartott üzemeltetőket az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 86. ülészakán elfogadott, MSC.1/Circ. 1334 számú körlevélről, amely megállapítja és naprakésszé teszi azokat az önvédelmi célú megelőző intézkedéseket, amelyek végrehajtására a hajókat és a hajózási vállalatokat kalóztámadások és a fegyveres rablások kockázata esetén, a hajók és kikötőlétesítmények védelmére vonatkozó nemzetközi szabállyal (ISPS-szabályzat) összhangban felszólítják.
- 2.2. A Bizottság felkéri a tagállamokat mindenekelőtt annak biztosítására, hogy hajóik a 725/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 3. cikke (5) bekezdésének értelmében kötelező ISPS-szabályzat B. részének 4.28. szabállyal összhangban ténylegesen megfelelő létszámú személyzettel rendelkezzenek.

## 3. A Szomália partjainál fennálló helyzettel kapcsolatos intézkedések

- 3.1. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy tájékoztassák a területükön nyilvántartott üzemeltetőket az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 86. ülészakán elfogadott és az MSC.1/Circ. 1335 számú körlevéllel kiegészített, MSC.1/Circ. 1332 számú körlevélről, amely a tengerészeti iparágat képviselő szervezetek által rendszeresen közzétett és frissített bevált gyakorlati intézkedések világszinten történő alkalmazására ösztönöz az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások elkerülése, az azoktól való elrettentés vagy azok késleltetése céljából.
- 3.2. A Bizottság felkéri a tagállamokat, hogy a Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadásokkal szemben tegyenek meg minden szükséges intézkedést az ezen ajánlás mellékletében felsorolt bevált gyakorlati intézkedések terjesztése, azok rendszeres frissítésének továbbítása és végrehajtásuk ellenőrzése céljából.

Kelt Brüsszelben, 2010. március 11-én.

a Bizottság részéről  
Siim KALLAS  
alelnök

<sup>(1)</sup> HL L 129., 2004.4.29., 6. o.

## MELLÉKLET

**Az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadásoktól való elrettentésre irányuló bevált gyakorlati intézkedések****(2. változat – 2009. augusztus)**

Az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál végrehajtott kalóztámadások elleni küzdelem érdekében ezeket a bevált gyakorlati intézkedéseket az iparág következő nemzetközi képviselői támogatják:

1. Független Tartályhajó-tulajdonosok Nemzetközi Szövetsége (International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO)
2. Nemzetközi Hajózási Kamara (International Chamber of Shipping, ICS)
3. Olajtársaságok Nemzetközi Tengerészeti Fóruma (Oil Companies International Marine Forum, OCIMF)
4. Balti és Nemzetközi Tengerészeti Tanács (Baltic and International Maritime Council, BIMCO)
5. Gázszállító Tartályhajók és Terminálüzemeltetők Nemzetközi Társasága (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators, SIGTTO)
6. Szárazáru-fuvarozó Hajók Tulajdonosainak Nemzetközi Szövetsége (International Association of Dry Cargo Ship Owners, INTERCARGO)
7. Védelmi és Kártalanítási Klubok Nemzetközi Csoportja (International Group of Protection and Indemnity Clubs, IGP&I)
8. Hajótársaságok Nemzetközi Szövetsége (Cruise Lines International Association, CLIA)
9. Tengeri Biztosítók Nemzetközi Uniója (International Union of Marine Insurers, IUMI)
10. *Joint War Committee* (háborús eseményekkel foglalkozó közös bizottság, JWC) és *Joint Hull Committee* (a hajótest biztosításával foglalkozó közös bizottság, JHC)
11. Nemzetközi Tengerészeti Hivatal (International Maritime Bureau, IMB)
12. Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége (International Transport Workers Federation, ITF)

Ezeket a bevált gyakorlati intézkedéseket az alábbiak is támogatják:

13. Tengerészeti Biztonsági Központ – Afrika Szarva (Maritime Security Centre Horn of Africa, MSCHOA)
14. Az Egyesült Királyság Tengeri Kereskedelmi Szervezete (UK Maritime Trade Organisation, UKMTO Dubai)
15. Tengerészeti Összekötő Hivatal (Maritime Liaison Office, MARLO)

**Javasolt tervezési és üzemeltetési intézkedések az Ádeni-öblön áthaladó, illetve szomália partjainál elhaladó hajók tulajdonosai, üzemeltetői, kezelői és hajóparancsnokai számára***Célkitűzés*

1. Ez a dokumentum bevált gyakorlati intézkedéseket kíván közrebocsátani annak érdekében, hogy a vállalatok és a hajók számára segítséget nyújtson a kalóztámadások elkerülésében, az azoktól való elrettentésben és a sikeres támadások késleltetésében az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál. A dokumentummal kapcsolatos konzultációba bevont szervezetek a térségben áthaladó hajók tulajdonosainak és üzemeltetőinek túlnyomó többségét képviselik.
2. Ezek a szervezetek ösztönzik majd tagjaikat e bevált intézkedések alkalmazására, és arra törekednek, hogy ezeket más, hajózásban érdekelt felek körében is terjesszék a térségben végrehajtott kalóztámadások elleni küzdelem bevált irányítási gyakorlataiként. Ez a dokumentum az IMO MSC MSC.1/Circ.1334 számú körlevelében foglalt iránymutatásokat egészíti ki.

*A támadások jellemző profiljai és a levont tanulságok*

1. 2008-ban és 2009 első felében az Ádeni-öböl egész térségében, Szomália partjainál, valamint az Indiai-óceán tágabban vett északnyugati részén megnőtt a kereskedelmi hajók elleni kalóztámadások száma. A támadások kezdetben az Ádeni-öböl északi részén összpontosultak, de távolabb, Szomália keleti partjainál is sor került támadásokra.

2. A sikeres támadások elemzése azt mutatja, hogy a kalózok az alábbi közös sebezhető pontokat használják ki:
  - a) alacsony sebesség;
  - b) alacsony szabadoldal;
  - c) nem megfelelő tervezés és eljárások;
  - d) láthatóan alacsony készségi szint és/vagy nyilvánvaló önvédelmi intézkedések hiánya;
  - e) nyilvánvaló, hogy a hajó lassan reagál.
3. Általában két vagy több kicsi, nagy sebességű (akár 25 csomóval haladni képes) könnyű csónakot (szkiffet) használnak a támadáskor, és ezek gyakran a hajó bal oldala és/vagy tatja felől közelítenek.
4. A kalóz „anyahajók”, vagyis a személyzetet, felszerelést, készleteket és kisebb támadó járműveket szállító nagyobb hajók használata lehetővé tette, hogy a parttól távolabb is sikeresen hajtsanak végre támadásokat.
5. Hajnalban és sötétedéskor kell a legéberebbnek lenni, mivel a támadások többségére ezekben az időszakokban került sor.
6. A nagyobb sebességű (legalább 15 csomóval haladni képes) hajók ne feltételezzék, hogy biztonságban vannak a támadásokkal szemben, a sebesség azonban a védekezés hatékony formája. A hajók parancsnokának a sebesség csökkentését célzó megfélemlítése érdekében a térségben sor került már kézifegyverek és rakétavetőők használatára is. Ilyen körülmények között hatékonynak bizonyult a teljes hajózási sebesség fenntartása.
7. Az eltérítési kísérletek többségét olyan hajószemélyzet verte vissza, akik már az áthaladás előtt terveztek és gyakoroltak, és hatékonyan alkalmaztak passzív ellenintézkedéseket.
8. Az uralkodó időjárási viszonyok és a tenger állapota is nagyban befolyásolják a támadók cselekvési képességét. A 18 csomót meghaladó szélereősség és a 2 méternél magasabb hullámok elegendőnek bizonyulhatnak ahhoz, hogy védelmet nyújtsanak minden hajónak – kivéve a legveszélyeztetettebbeket –, különösen, ha a hajóparancsnok teljes mértékben figyelembe veszi a bevált gyakorlati intézkedéseket.

#### *Ajánlott bevált gyakorlati intézkedések*

##### 1. Bevezetés

- a) Annak elismerése mellett, hogy a hajóparancsnok mindenkor teljes körű mérlegelési joggal rendelkezik az említett térségben történő kalóztámadások elkerülését, az azoktól való elrettentést vagy a támadások késleltetését illetően, ezt a bevált gyakorlati intézkedésekről szóló dokumentumot bocsátjuk a hajók tulajdonosai, üzemeltetői, parancsnokai és személyzete rendelkezésére.
- b) Az ebben a dokumentumban tárgyalt intézkedések nem mindegyike alkalmazható minden hajóra. Ezért a kockázatelemzés részeként javasolt értékelést végezni annak eldöntésére, hogy a bevált intézkedések közül melyek lesznek a legmegfelelőbbek az adott hajó tekintetében. Az alábbiak azonban általában véve eredményesnek bizonyultak:

##### 2. Áthaladás előtt – általános tervezés

###### a) Általános

- i. A térségben a hajók számára az UKMTO Dubai az első kapcsolattartási pont. Az UKMTO Dubai biztosítja a hajóparancsnokok és a katonai erők közti mindennapi kapcsolódási pontot, kommunikál a hajókkal, és közvetlenül egyeztet az MSCHOA-val és a tengeren lévő haditengerészeti parancsnokokkal. Az UKMTO Dubai rendszeres jelentéseket kér a hajók földrajzi helyzetéről és tervezett mozgásáról. Ezeket az adatokat arra használják, hogy segítsenek a haditengerészeti egységeknek pontos képet fenntartani a tengeri közlekedésről. (További információk az A. mellékletben szereplő glosszáriumban szerepelnek.)
- ii. A Tengerészeti Biztonsági Központ – Afrika Szarva (Maritime Security Centre – Horn of Africa, MSCHOA) az európai uniós erők (EU NAVFOR) tervezési és koordinációs hatósága az Ádeni-öbölben és Szomália partjainál. (Lásd az A. mellékletben szereplő glosszáriumot.)
- iii. A Tengerészeti Összekötő Hivatal (Marine Liaison Office, MARLO) az Egyesített Tengerészeti Erők (Combined Maritime Forces, CMF) és a térség kereskedelmi hajózási közössége között biztosít információcserét. (Lásd az A. mellékletben szereplő glosszáriumot.)
- iv. A nagy kockázatú területen való áthaladás előtt a tulajdonos és a hajóparancsnok végezzen saját kockázatértékelést annak megállapítására, hogy a rendelkezésre álló legfrissebb adatok alapján a hajót érő kalóztámadásoknak mi a valószínűsége, illetve mik a várható következmények. E kockázatértékelés eredményeként meg kell határozni a megelőzésre, mérséklésre és helyreállításra szolgáló intézkedéseket, és ennek során ötvözni kell a kötelező előírásokat és a kalóztámadások elleni küzdelemmel kapcsolatos kiegészítő intézkedéseket.

- v. Válságkezelési eljárásaik kidolgozásakor a vállalatoknak megfelelő intézkedéseket kell figyelembe venniük, hogy az IMO és az iparág egyéb szereplői által ajánlott, az adott körülményeknek és a hajó típusának megfelelő intézkedések bevezetésével nézzenek szembe a kalóztámadás fenyegetésével.
- vi. A haditengerészeti hatóságok kérjenek előzetes értesítést a hajó tervezett áthaladásáról, hogy azonosíthassák a sebezhető pontokat, és megtervezhessék a megfelelő védelmet. Ezt főképp az alábbiak útján valósítják meg:
1. Előzetes jelentés küldése az UKMTO Dubai részére (e-mail vagy fax).
  2. Előzetes jelentés küldése a MARLO részére (e-mail vagy fax).
  3. Továbbá ha tervezik az Ádeni-öblön való áthaladást, illetve az é. sz. 12°, k. h. 58° és d. sz. 10° által határolt területen belül terveznek hajózni: regisztrálják a hajó mozgását az MSCHOA-nál (online, e-mailben vagy faxon).
- vii. Bár intézkedéseket kell hozni a kalózok hajóra szállásának megakadályozására, a személyzet és az utasok biztonsága a legfontosabb.
- b) Vállalati tervezés:
- Kifejezetten ajánlott, hogy a vezetők és/vagy az üzemeltetési részleg regisztráljanak az MSCHOA honlapján ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)), hogy annak korlátozott részeihez is hozzáférhessenek, tekintsék át az ott található információkat, és azokat szükség szerint osszák meg a flottájukon belül.
- i. 4–5 nappal azt megelőzően, hogy a hajó belépne az ajánlott nemzetközi tranzitfolyosóra (International Recommended Transit Corridor, IRTC), vagy az északi szélesség 12°, a keleti hosszúság 58° és a déli szélesség 10° által határolt területre, gondoskodjanak a hajó mozgásának az MSCHOA-nál (online, e-mailben vagy faxon) történő regisztrálásáról (Vessel Movement Registration). Figyelem: ezt a hajó és a vállalat egyaránt megteheti.
  - ii. A hajókra és kikötőlétesítményekre vonatkozó nemzetközi szabályzat (International Ship and Port Facility Code, ISPS) előírásainak megfelelően a kalóztámadás veszélyének elhárítására tekintsék át a hajó kockázatértékelését és a hajó biztonsági tervének végrehajtását.
  - iii. A vállalat biztonsági tisztviselőjét (Company Security Officer, CSO) arra ösztönözzük, hogy a nagy kockázatú áthaladások tekintetében gondoskodjon készenléti terv meglétéről, annak begyakorlásáról, valamint arról, hogy a hajóparancsnokot és a hajó biztonsági tisztjét (Ship Security Officer, SSO) a tervről tájékoztassák, illetve azt megvitassák vele.
  - iv. Legyenek tudatában a különösen nagy kockázatú tengeri területeknek nyilvánított területeknek.
  - v. Adjanak iránymutatást a hajójuk parancsnokának a térségben való áthaladás előnyben részesített és lehetséges módjai tekintetében (csoportos áthaladás, kísért csoportos áthaladás, nemzeti konvoj stb.)
  - vi. Tartsanak rendszeres képzéseket a személyzet számára.
  - vii. A vállalat a saját belátása szerint alkalmazhat további magán biztonsági őrköt, de fegyveres őrk alkalmazása nem ajánlott.
  - viii. Mérlegeljék további források bevonását az őrségben lévők létszámának növelésére.
  - ix. A nagy kockázatú területeken való áthaladás előtt vegyék fontolóra a hajó önvédelmi eszközökkel (Self Protection Measures, SPM) való felszerelését.
- c) Hajóparancsnoki tervezés:
- i. Az „előzetes jelentés” megtétele az UKMTO Dubai és a MARLO részére (e-mail vagy fax) a Suez, a keleti hosszúság 78° és a déli szélesség 10° közti, jelentés tárgyát képező területre történő belépéskor; lásd a Q6099 számú, kalóztámadások elleni tervező térképet.
  - ii. 4–5 nappal azt megelőzően, hogy a hajó elérné az IRTC-t, vagy az északi szélesség 12°, a keleti hosszúság 58° és a déli szélesség 10° által határolt területet, gondoskodjon a hajó mozgásának az MSCHOA-nál (online, e-mailben vagy faxon) történő regisztrálásáról. Figyelem: ezt a hajó és a vállalat egyaránt megteheti. Ha a vállalat teszi meg, a hajóparancsnokoknak meg kell győződnie a vállalatuknál arról, hogy az adataikat az MSCHOA helyesen regisztrálta.
  - iii. A térségben való áthaladás előtt ajánlott a személyzet részletes tájékoztatása.
  - iv. A kalóztámadások elleni készenléti tervről bebizonyosodott, hogy akkor a legeredményesebb, ha előzetesen végrehajtják. A térségbe érkezés előtt gyakorlatot tartanak, a tervet áttekintik és a személyzet minden tagját tájékoztatják a feladatáról, ideértve a kalóztámadást jelző riasztójelzés bemutatását is.



- v. A hajóparancsnokok számára javasolt, hogy készítsenek vészhelyzeti kommunikációs tervet is, az összes fontos, vészhelyzet esetén értesítendő számmal és előre elkészített üzenetekkel, amelyeknek könnyen elérhetőnek kell lenniük, vagy folyamatosan ki kell őket függeszteni a kommunikációs panel közelében (pl. az MSCHOA, IMB PRC, a vállalat biztonsági tisztviselője stb. telefonszámai – lásd a B. mellékletben szereplő címlistát.)
- vi. Határozza meg a hajó AIS-politikáját: a SOLAS lehetővé teszi a hajóparancsnok számára, hogy belátása szerint kikapcsolja az AIS-t, ha annak használata véleménye szerint növeli a hajó veszélyeztetettségének mértékét. Azonban annak érdekében, hogy az Ádeni-öbölben állomásozó haditengerészeti erők számára nyomkövetési adatokat szolgáltatassanak, ajánlott folytatni az AIS-adást, azt azonban a hajó azonosságára, földrajzi helyzetére, útirányára, sebességére, navigációs állapotára és a biztonsággal kapcsolatos adatokra korlátozva. Szomália partjainál a döntés ismét a hajóparancsnok belátására van bízva, de jelenleg a haditengerészet azt javasolja, hogy az AIS-t teljesen kapcsolják ki. Kétség esetén ezt az MSCHOA-val lehet egyeztetni.
3. Az út tervezése az áthaladás előtt
- a) A hajókat arra ösztönözzük, hogy a térségben történő hajózás során jelentsék a déli pozíciójukat, útirányukat, sebességüket, becsült és tényleges érkezési idejüket az UKMTO Dubainak és a MARLO-nak.
- b) Arra is ösztönözzük a hajókat, hogy növeljék az ilyen jelentések gyakoriságát, amikor az ismert nagy kockázatú vagy kalóztámadások által gyakran érintett területeken közlekednek, továbbá tegyenek jelentést, amikor az Ádeni-öbölben elhagyják a Q6099 számú, kalóztámadások elleni tervező térkép szerinti A vagy B pontot.
- c) Az Ádeni-öbölben
- i. Az EUNAVFOR kifejezetten ajánlja, hogy a hajók az IRTC-n belül hajtsák végre az áthaladást. A nyugatra tartó hajók inkább a folyosó északi, a keletre tartók pedig a folyosó déli része felé tartanak. Csoportos áthaladás esetére az MSCHOA honlapján található az Ádeni-öblön belüli csoportos áthaladásra, annak idejére és sebességére vonatkozó útmutató.
- ii. A hajók áthaladás közben kerüljék el a jemeni felségvizekre történő belépést. Ez az általános nemzetközi szokásjog miatt van így, mivel a jemeni felségvizeken megtámadott hajókat a nemzetközi (nem jemeni) katonai erők nem védhetik meg.
- iii. Az MSCHOA útvonalakra vonatkozó tanácsainak betartása érdekében a hajókat kérhetik az áthaladási tervek módosítására.
- iv. Csoportos áthaladás során a hajók ne számítsanak arra, hogy folyamatosan hadihajó fogja kísérni őket. Mindazonáltal az Ádeni-öbölben tartózkodó összes hadihajó – akár része az EUNAVFOR-nak, akár azzal egyeztetni a műveleteit – tud az Ádeni-öbölben történő csoportos áthaladásokról, és hozzáfér a veszélyeztetett hajózásra vonatkozó minden adathoz.
- v. Az MSCHOA kifejezetten ajánlja a hajóparancsnokoknak, hogy minden erőfeszítést tegyenek meg azért, hogy az Ádeni-öböl legnagyobb kockázatú területein való áthaladás idejét éjszakra tervezzék (az MSCHOA ad majd tanácsot a hajóknak). Nagyon kevés sikeres támadásra került sor eddig éjszaka.
- d) Az Ádeni-öblön kívül
- i. A Szomália keleti partjainál elhaladó hajók az útvonalra vonatkozó legfrissebb tanácsokért látogassák meg az MSCHOA honlapját vagy konzultáljanak az UKMTO Dubajjal.
- ii. A hajóparancsnokoknak ekkor is a szokásos módon tájékoztatniuk kell az UKMTO Dubait hajójuk útvonaláról és adatairól.
- e) A B. melléklet számos hasznos elérhetőséget ismertet.
4. Áthaladás előtt – védelmi intézkedések
- a) A személyzet létszámát is figyelembe véve biztosítsák, hogy a hajó mindennapi működését előre megfelelően módosítsák úgy, hogy kipihent és megfelelő eligazításban részesített személyzet álljon őrt, és megfelelő számú őr álljon rendelkezésre. A hajóparancsnoknak és az őrszolgálat tisztjeinek tisztában kell lenniük azzal, hogy milyen hatása van a cikcakkmanővereknek a hajó fedélzetén (bármilyen tengeri viszonyok között) és különösen azzal, hogy milyen hatása lehet ezeknek a manővereknek a hajó sebességének csökkentésekor.
- b) Fontolják meg a külső kommunikáció (rádiók, kézi készülékek és AIS-információk) biztonsággal és védelemmel kapcsolatos alapvető kommunikációra és SOLAS információkra való minimalizálását, míg áthaladnak az Ádeni-öbölben és elhaladnak Szomália partjai előtt.
- c) További segédgépek, köztük generátorok és kormányzó motorok működtetésével növeljék a készenléteket és redundanciát.
- d) Növeljék a figyelőszolgálatot/a híd személyzetét.
- e) Lássák el személyzettel a gépteret.
- f) Tegyük biztonságossá és ellenőrizzék a hídhoz, a géptérhez, a kormányberendezés helyiségéhez, valamint minden lakóterhez/belső térhez való hozzáférést. Minden lehetséges hozzáférési pontra vonatkozóan (ajtók, hajóablakok, szellőzőnyílások stb.) készüljön kockázatértékelés, és gondoskodjanak ezek megfelelő biztosításáról, különösen, ha a lehetséges hozzáférési pontot elég nagyra tartják egy támadó behatolásához. A lakóter és a belső munkahelyek megközelítését és elhagyását egyetlen belépési pontra kell korlátozni a nagy kockázatú területeken való áthaladásokor. Egyik alkalmazott intézkedés sem akadályozhatja veszély esetén a belső térből kivezető KIJÁRATOK használatát, azoknak azonban biztonságosnak kell maradniuk a kívül lévő kalózok behatolásával szemben.

- g) Vészhelyzet esetén a hadihajók a 16-os URH csatornán érhetőek el (tartalék csatorna: 8-as).
- h) Ellenőrizték, hogy minden létra és külső felszerelés a helyén vagy a fedélzeten legyen.
- i) Ellenőrizték, hogy a már előre elhelyezett önvédelmi eszközök továbbra is biztonságosan vannak beszerelve, és jól működnek. Tartsák szem előtt, hogy az ideiglenes eszközök meglazulhatnak és ennek következtében adott esetben csak korlátozott védelmet nyújtanak.
- j) Ha a hajó szabadoldala viszonylag alacsony, a csákllyák beleakadásának megelőzésére vegyék fontolóra a hajó-perem kiszélesítését. Ilyen intézkedésekkel kapcsolatos példák az MSCHOA honlapján szerepelnek.
- k) Javasolt kalóztámadás esetére gyülekezőhelyet vagy megerősített állást kijelölni, és lezárási eljárásokat gyakorolni, hogy késleltessék a hajó feletti irányítás átvételét, és hogy időt nyerjenek. Ideális esetben ennek a helynek távol kell esnie a külső válaszfalaktól és hajóablakoktól. A megerősített állások használatáról és a használatuk módjáról szóló folyamatban lévő vita miatt a hajóparancsnokoknak javasoljuk, hogy rendszeresen egyeztessenek az MSCHOA-val.
- l) További őrszemek szimulálása céljából adott esetben használjanak bábukat a korlátnál. Ha azonban a hajó felépítése miatt vannak olyan helyek, ahova az őrszemek nem látnak el, és a biztonsági értékelés feltárja ezt a kockázatot, nem árt ezekre a helyekre is őrköt állítani.
- m) Javasolt, hogy a tűzoltószivattyúk és/vagy tömlők nyomás alatt legyenek és készen álljanak a hajó köré történő locsolásra, különösen a legveszélyeztetettebb pontokon.
- n) Adott esetben alakítsanak ki továbbá vízfüggőnyt a hajó körül a hajóra szállástól való további elrettentés érdekében.
- o) Adott esetben alkalmazzanak szögesdrótot/fizikai akadályokat a far/a legalacsonyabb hozzáférési pontok körül, a személyzet biztonságát és a menekülési lehetőségeket is figyelembe véve.
- p) Adott esetben használjanak passzív védelmi felszereléseket.
- q) Adott esetben biztosítsanak éjjellátó optikai eszközöket sötétben történő használatra.
- r) Működtessenek CCTV-t (ha be van szerelve).

#### 5. Áthaladás közben – üzemeltetés

- a) Az önvédelmi eszközök alkalmazásakor a hajó személyzete ne legyen kitéve szükségtelen kockázatnak.
- b) Az Ádeni-öbölben tartózkodó minden hajót határozottan arra ösztönzünk, hogy használják az IRTC-t, és kövessék az MSCHOA csoportos áthaladásra és időpontokra vonatkozó javaslatait, amelyek az MSCHOA honlapján találhatóak.
- c) Felhívjuk a tengerészek figyelmét az IMO 2009. augusztus 4-én kelt, SN.1 Circ. 281 számú, „Információ az Ádeni-öblön áthaladó hajók nemzetközileg elismert tranzitfolyosójáról” (Internationally Recognised Transit Corridor, IRTC) című körlevelére is, amely szerint az aktuális körülmények alapján a katonai hatóságok megváltoztathatják az IRTC-t. A tengerészeket ezért arra ösztönözzük, hogy az MSCHOA <http://www.mschoa.org> című honlapjáról vagy az adott területre vonatkozóan közzétett NAV-figyelmeztetésekből szerezzenek aktuális információkat.
- d) Ha csoportos áthaladást terveznek az IRTC-n át: haladjanak a csoportos áthaladás sebességével, de legyenek figyelemmel a hajó korlátaira. (A jelenlegi javaslat például az, hogy ha legnagyobb hajózási sebességük 16 csomó, akkor adott esetben csatlakozzanak egy 14 csomós csoportos áthaladáshoz, és tartalékoljanak 2 csomót.)
- e) Ha nem terveznek csoportos áthaladást az IRTC-n át: tartsák fenn a maximális hajózási sebességet a nagy kockázatú területen. (A jelenlegi javaslat az, hogy ha a hajó legnagyobb hajózási sebessége több mint 18 csomó, akkor ne lassítsanak le csoportos áthaladás céljából. Ehelyett tartsák fenn a maximális hajózási sebességet, és igyekezzenek a nagy kockázatú terület minél nagyobb részén sötétben áthaladni.)
- f) A hajók mindig tartsák be a tengeri ütközések elkerülésére vonatkozó nemzetközi szabályokat. A hajóparancsnokok törekedjenek arra, hogy az IRTC-be való csatlakozáskor és annak elhagyásakor ne akadályozzák más hajók biztonságos közlekedését. Éjszaka ne kapcsolják ki a navigációs fényeket. Kövessék a lobogó szerinti állam hatósága által adott útmutatást.
- g) Csak a biztonság által megkövetelt mértékben világítsák ki a fedélzetet. A hajótest körüli árnyékos részek megvilágítása növelheti az őrszemek által belátható területet, de csak ahol ez összeegyeztethető a biztonságos hajózással. Ahol ilyen fel van szerelve és ha szükségesnek tartják, adott esetben használjanak azonnal „távírányítású” hajófényszórókat, ha gyanús tevékenységet észlelnek a hajó körül, a fényszórók használata megriaszthatja és elrettentheti a lehetséges támadókat. (A jelenlegi haditengerészeti javaslat az, hogy csak navigációs fényeket használva haladjanak át.)

- h) Tartsanak a kalózok „anyahajóiról” készült fényképeket a hídon. Azonnal jelentsék, ha ilyet észlelnek. Mindig jelentsék az anyahajógyanús hajók észlelését az UKMTO Dubainak és az IMB PRC-nek. (Az ilyen információ továbbadására vagy bármilyen más támadás vagy észlelés jelentésére szolgáló kalóztámadási jelentés mintáját lásd a C. mellékletben.)
- i) A hajóparancsnok igyekezzen a lehető legkorábban értékelni a fenyegetést. Amint a hajóparancsnok úgy érzi, hogy fenyegetés van kialakulóban, azonnal hívja az UKMTO Dubait.
- j) Minden rendelkezésre álló eszközzel éberen figyeljék, hogy felbukkannak-e gyanús vízi járművek, különösen a hajó hátuljánál és mindkét oldalon.
- k) A hajó személyzetét ne tegyék ki felesleges kockázatnak. A nagy kockázatú területen csak az elengedhetetlen munkákat végezzék a fedélzeten. Amennyire lehetséges, a hajóparancsnok tartsa távol a személyzet tagjait a külső fedélzetektől, amíg sötét van, de legyen figyelemmel arra a kötelezettségre, hogy mindig teljes és megfelelő figyelőszolgálatot kell fenntartani.
- l) A személyzet fény- és hangjelzéssel, illetve egyéb műveletekkel tudassa a kalóznak vélt személyekkel, hogy észrevették őket.
- m) Kereskedelmi forgalomban sokféle olyan halált nem okozó védelmi eszköz kapható, amely szóba jöhet; ezeket azonban a vállalatoknak kell értékelniük a hatékonyságuk és az érintett hajó konkrét jellemzői és gyenge pontjai alapján.

#### 6. Kalóztámadás esetén

- a) Kövessék a hajó előre elkészített készenléti tervét.
- b) Aktiválják a vészhelyzeti kommunikációs tervet, és azonnal jelentsék a támadást a támadás esetén az egyetlen elsődleges kapcsolattartónak, az UKMTO Dubainak (az MSCHOA – mint a térségben történt kalóztámadások folyamatosan működtetett tengerészeti biztonsági megfigyelő központja – továbbra is tartalék kapcsolattartási pontként működik támadás esetén).
- c) Hozzák működésbe a hajó biztonsági riasztórendszerét, amely riasztja a vállalatuk biztonsági tisztviselőjét és a lobogó szerinti állományt. A támadás utáni jelentéseket a 9. pontban részletezettek szerint a lehető leggyorsabban el kell juttatni minden fontos kalóztámadás-bejelentő központnak.
- d) Ha a hajóparancsnok gyakorolta az automata azonosító rendszer (Automatic Identification System, AIS) kikapcsolására való jogát a kalóztámadásokkal érintett területen való áthaladásakor, a rendszert kalóztámadás esetén be kell kapcsolni.
- e) Kapcsolják be a vészcsengőt, és a hajó vészhelyzeti tervének megfelelően tegyenek „kalóztámadás” bejelentést.
- f) Adjanak le vészjelzést a 16-os URH csatornán (illetve a tartalék 8-as csatornán, amelyet a haditengerészeti egységek figyelik). Küldjenek vészjelzést a digitális szelektív hívóberendezésen (Digital Selective Calling, DSC) és adott esetben Inmarsat-C útján. Létesítsenek telefonkapcsolatot az UKMTO Dubajjal.
- g) Ha lehetséges, a hajó útvonalának megváltoztatásával és a sebesség növelésével akadályozzák meg, hogy a szkiffek utolérjék a hajót<sup>(1)</sup>. A kalózok nagyon nehezen tudnak feljutni olyan hajó fedélzetére, amely:
  - i. több mint 15 csomós sebességgel halad;
  - ii. manőverezik – javasolt, hogy a hajóparancsnokok a lehető leghamarabb kezdjenek folyamatos cikcakkmanőverekbe, hogy a sebesség fenntartása mellett tovább késleltessék a hajóra szállást. Vegyék figyelembe, hogy ha a kalózok jobban ki vannak téve a szélnek/hullámoknak, és a megtámadott hajó az oldalhullámot és a farhullámot is kihasználja, ezzel megnehezíthetik a kalózok járműve számára, hogy lépést tartsanak. A hajóparancsnokok és az őrszolgálatért felelős tisztek ismerjék a hajó kezelési és manőverezési jellemzőit. Különös figyelmet kell fordítani a változó kormányzási parancsok hatására és arra, hogy ezek hogyan befolyásolhatják a hajó sebességét.
- h) Védelmi intézkedésként hozzák működésbe a tűzoltószivattyúkat.
- i) Adott esetben kapcsolják fel az előre néző fedélzeti fényeket, hogy felhívják a figyelmet hajójukra, és segítsék elő, hogy az érkező katonai erők támadás alatt álló hajóként azonosítsák hajójukat.
- j) A hajó készenléti tervének megfelelően gyülekeztessek a személyzet maradék tagjait.

<sup>(1)</sup> Ha időt tudnak nyerni a katonai erők megérkezéséig, ez gyakran a támadás feladására készíti a kalózokat. Ezért elengedhetetlen az MSCHOA-nál időben történő regisztráció, a csoportos áthaladások idejének használata és az, hogy közöljék a helyzetüket az UKMTO Dubajjal: ezáltal nagyobb a valószínűsége annak, hogy a haditengerészeti támogatás a közelben lesz, ha támadnak a kalózok.



## 7. Ha a kalózek feljutottak a hajóra

- a) Mielőtt a kalózek feljárnának a hídra, értesítsék az UKMTO Dubait, és ha van rá idő, a vállalatot.
- b) Ne álljanak ellen; ez szükségtelen erőszakhoz vezethet és baja eshet a személyzetnek.
- c) Ha el kell hagyni a hidat/gépteret, állítsák le a főgépet; ha lehetséges, teljesen állítsák le a hajót és navigáljanak távol más hajóktól.
- d) Őrizzék meg a nyugalmukat és teljes mértékben működjenek együtt a kalózokkal.
- e) Biztosítsák, hogy a hídon dolgozó csapaton kívül a személyzet minden tagja egy helyen, együtt maradjon.
- f) Ha bezárkóztak a megerősített állásba, gondoskodjanak arról, hogy belső védelem/fedezék álljon rendelkezésre arra az esetre, ha a kalózek erőszakkal próbálnak behatolni. Tartsák távol magukat a belépési pontoktól/ajtóktól és hajóablakoktól/ablakoktól – ne álljanak ellen a behatolásnak. Használják a megerősített állás vészhelyzeti kommunikációs eszközeit a hatóságokkal való kommunikációra.

## 8. Katonai fellépés esetén

- a) A személyzetet tájékoztassák, hogy katonai művelet közben soha NE használjanak vakus fényképezőgépet.
- b) Abban az esetben, ha katonai személyzet a hajó fedélzetén hajt végre műveletet, a hajó személyzetének minden tagja fekdjön a fedélzetre, két kézzel takarják le a fejüket, a kezük legyen látható és üres.
- c) Álljanak készen a személyazonosságukra és a hajón betöltött státusukra vonatkozó kérdések megválaszolására.
- d) Legyenek tudatában annak, hogy a térségben állomásozó haditengerészeti egységek közül nem mindnek az angol a munkanyelve.
- e) A katonai erők először minden személyt ártalmatlaníthatnak, akit találnak. Ez bevett gyakorlat. Tájékoztassák és készítsék fel a hajó személyzetét, hogy számítsanak erre, és hogy a fedélzeten megkezdett katonai művelet kezdeti szakaszában teljes mértékben működjenek együtt.

## 9. Utólagos jelentés (lásd a C. mellékletet)

- a) Minden kalóztámadás vagy gyanús tevékenység után létfontosságú, hogy az esetről részletes jelentést adjanak az MSCHOA-nak, az UKMTO Dubainak és az IMB-nek.
- b) Ezzel biztosítható a teljes körű elemzés és a kalóztámadások tendenciáinak megállapítása, értékelhetők a kalózek által használt technikák és a taktika változása, továbbá biztosítható, hogy megfelelő figyelmeztetést lehessen kiadni a közelben lévő többi kereskedelmi hajónak.
- c) A hajóparancsnokokat ezért arra kérjük, hogy töltsék ki a C. mellékletben szereplő egységesített kalóztámadás-bejelentő űrlapot.

*A bevált gyakorlati intézkedések frissítése*

1. E bevált gyakorlati intézkedéseket reményeink szerint rendszeresen frissítik majd az operatív tapasztalatok és a levont tanulságok alapján. Az e dokumentum által érintett felek arra törekednek majd, hogy rendszeresen találkozzanak e bevált gyakorlati intézkedések frissítése és a felülvizsgálatnak a saját tagjaikhoz és egyéb érdekelt szervezetekhez való eljuttatása céljából.
2. Kétség esetén tekintsek meg az MSCHOA honlapját, amelyet folyamatosan frissítenek újabb fontos információkkal (figyelemmel arra, hogy azokat nem feltétlenül hagyta jóvá minden fent felsorolt szervezet).

## A. MELLÉKLET

## GLOSSZÁRIUM

Az érintett koordinációs testületek szerepe és egymáshoz való viszonyuk.

**EUNAVFOR**

Az EUNAVFOR a Tengerészeti Biztonsági Központot (Afrika Szarva) működtető koordinációs hatóság. Minden információ és elérhetőség megtalálható az MSCHOA honlapján.

**MSC (HOA) Tengerészeti Biztonsági Központ (Afrika Szarva)**

Az MSCHOA-t az Európai Unió (EU) hozta létre az Afrika szarvánál tapasztalható kalóztámadások elleni küzdelmet célzó európai biztonság- és védelmi politikai kezdeményezés részeként. Ez a tevékenység az EU NAVCO megalapításával, 2008 szeptemberében kezdődött. Ez a Brüsszelben dolgozó koordinációs egység a tengerhajózási közösség széles körével alakított ki kapcsolatokat, és koordinációt biztosított a térségben működő EU-erőkkel. 2008 novemberében az Európai Unió Tanácsa nagyobb lépést tett előre egy haditengerészeti misszió – az EU NAVFOR ATALANTA – felállításával, abból a célból, hogy a kalóztámadások megelőzésével, az azoktól való elrettentéssel és a térségben a kereskedelmi hajózási védelmezése terén nyújtott segítséggel javítsák a tengerhajózási biztonságot Szomália partjainál.

**UKMTO Dubai – (Egyesült Királyság) Tengeri Kereskedelmi Műveletek**

Az Egyesült Királyság Tengeri Kereskedelmi Műveletei (UK Maritime Trade Operations, UKMTO Dubai) nevű szervezet Dubajban működő irodája kapcsolattartási pontként szolgál az iparágak az Egyesített Katonai Erőkkel (Combined Military Forces, CMF) való összekötésében. Az UKMTO Dubai működteti az önkéntes jelentési rendszert is, amelynek keretében a kereskedelmi hajókat olyan napi jelentések küldésére ösztönzik, amelyben megadják a földrajzi helyzetüket és a következő kikötőjükbe való érkezés becsült időpontját, miközben áthaladnak a Suez, a keleti hosszúság 78° és a déli szélesség 10° által határolt területen. Az UKMTO Dubai ezután nyomon követi a hajókat, és a földrajzi helyzetre vonatkozó adatokat átadja a CMF-nek és az uniós parancsnokságnak. A kereskedelmi forgalmat érintő, fontosabb felmerült információkat ezután közvetlenül a hajóknak lehet átadni a vállalati irodák helyett, ez javítja az incidensekre való reagálás képességét és időt takarít meg.

További információkért vagy az önkéntes jelentési rendszerhez való csatlakozás ügyében kérjük, lépjen kapcsolatban az UKMTO Dubajjal: [UKMTO@eim.ae](mailto:UKMTO@eim.ae)

---

## B. MELLÉKLET

**Hasznos címjegyzék****UKMTO Dubai**

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

**MSCHOA**

A honlapon keresztül jelentési célból	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
Mobiltelefon	
Fax	+ 60 320785769
Telex	MA34199 IMBPC1

**MARLO**

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

---

## C. MELLÉKLET

## NYOMONKÖVETÉSI JELENTÉS – KALÓZTÁMADÁS BEJELENTÉSE

## Hajó adatai/részletek

1. HAJÓ NEVE:
2. IMO-SZÁM:
3. LOBOGÓ:
4. HÍVÓJEL:
5. HAJÓ TÍPUSA:
6. ŰRTARTALOM: BRT:        NRT                    DWT:
7. TULAJDONOSOK (CÍM ÉS ELÉRHETŐSÉG):
8. KEZELŐK (CÍM ÉS ELÉRHETŐSÉG):
9. LEGUTÓBBI KIKÖTŐ/KÖVETKEZŐ KIKÖTŐ:
10. RAKOMÁNY ADATAI (TÍPUS/MENNYISÉG):

## Az esemény részletei

11. AZ ESEMÉNY DÁTUMA ÉS IDŐPONTJA:        HELYI IDŐ                    UTC
12. FÖLDRAJZI HELYZET: SZÉLESSÉG:        (É/D) HOSSZÚSÁG:        (K/NY)
13. LEGKÖZELEBBI JELLEGZETES TEREPTÁRGY/HELY:
14. KIKÖTŐ/VÁROS/HORGONYZÁSI TERÜLET:
15. ORSZÁG/LEGKÖZELEBBI ORSZÁG:
16. STÁTUSZ (RAKPARTNÁL/HORGONYOZ/HALAD):
17. SAJÁT HAJÓ SEBESSÉGE:
18. A HAJÓ SZABADOLDALA A TÁMADÁSKOR:
19. IDŐJÁRÁS A TÁMADÁSKOR (ESŐ/KÖD/PÁRA/TISZTA/STB., SZÉL (SEBESSÉG ÉS IRÁNY), TENGER/HULLÁMOK MAGASSÁGA):
20. TÁMADÁS TÍPUSA (HAJÓRA SZÁLLÁS/KÍSÉRLET):
21. KÖVETKEZMÉNYEK A SZEMÉLYZETRE, HAJÓRA ÉS RAKOMÁNYRA NÉZVE: A SZEMÉLYZET TAGJA MEGSEBESÜLT/MEGHALT: ELLOPOTT TÁRGYAK/KÉSZPÉNZ:
22. A HAJÓ MEGTÁMADOTT RÉSZE:
23. A KALÓZOK/A GYANÚS HAJÓ UTOLSÓ MEGFIGYELT MOZGÁSA:

**A támadó fél adatai**

24. A KALÓZOK/RABLÓK SZÁMA:
25. RUHÁZAT/KÜLSŐ MEGJELENÉS:
26. BESZÉLT NYELV:
27. HASZNÁLT FEGYVEREK:
28. MEGKÜLÖNBÖZTETŐ JEGYEK:
29. HASZNÁLT HAJÓ:
30. MEGKÖZELÍTÉSI MÓD:
31. A TÁMADÁS IDŐTARTAMA:
32. AGRESSZÍV/ERŐSZAKOS:

**További részletek**

33. A HAJÓPARANCSNOK ÉS SZEMÉLYZET ÁLTAL TETT LÉPÉSEK:
34. JELENTETTÉK AZ ESETET A PARTI HATÓSÁGNAK? HA IGEN, KINEK?
35. ELŐNYBEN RÉSZESÍTETT KOMMUNIKÁCIÓS MÓD A JELENTÉST TEVŐ HAJÓVAL: MEGFELELŐ PARTI RÁDIÓÁLLOMÁS/NF/KF/URH/INMARSAT IDS (PLUSZ AZ ÓCEÁNI RÉGIÓ KÓDJA)/MMSI
36. A HATÓSÁGOK ÁLTAL TETT LÉPÉSEK:
37. SZEMÉLYZET LÉTSZÁMA/NEMZETISÉGE:
38. KÉRJÜK, CSATOLJON A JELENTÉSHEZ – RÖVID LEÍRÁST/TELJES KÖRŰ JELENTÉST/HAJÓPARANCSNOKI – SZEMÉLYZETI NYILATKOZATOT A TÁMADÁSRÓL/FÉNYKÉPEKET, HA VANNAK



**Az Adeni-öbölben és szomália partjainál végrehajtott kalóztámadásoktól való elrettentésre szolgáló bevált gyakorlati intézkedéseket kiegészítő további iránymutatások a halászati tevékenységet végző hajók részére**

*I. Ajánlások halászati övezetekben tartózkodó hajók részére*

1. A nem szomáliai halászhajók kerüljék a Szomália partjaitól 200 tengeri mérföldön belül történő tevékenységet vagy áthaladást, függetlenül attól, hogy arra vonatkozóan rendelkeznek-e engedéllyel.
2. Ne kezdjenek halászati tevékenységbe, ha a radar azonosítatlan hajók jelenlétét jelzi.
3. Ha a kalózok által jellemzően használt típusú poliészter szkiffeket észlelnek, teljes sebességgel távolodjanak tőlük, a széllel szemben a tenger felé haladva, hogy megnehezítsék a kalózok hajózását.
4. Kerüljék az éjszakai megállást, legyenek éberek, és tartsanak fenn őrséget a hídon, a fedélzeten és a géptérben.
5. A halászati műveletek során, amikor a hajó veszélyeztetettebb, legyenek éberek és tartsanak fenn radaros őrséget, hogy a hatóságnak a lehető legtöbb idő álljon rendelkezésére, ha támadás van folyamatban.
6. Éjszakai hajózás során csak a kötelező navigációs és biztonsági fényeket használják, így kerülve el, hogy a világítás fénye odavonzza a kalózokat, akik olykor radar nélküli hajókban leselkednek áldozatukra.
7. Míg a hajó éjszakai halászat közben sodródik, őrködjenek a hídon, a fedélzeten és a géptérben. Csak a kötelező navigációs és biztonsági fényeket használják. A motor álljon készen azonnali indulásra.
8. Maradjanak távol az azonosítatlan hajóktól.
9. A lehető legkevesebbet használják az URH-t, hogy a kalózok ne hallgassák le a rádiókommunikációt, és hogy megnehezítsék a helyük meghatározását.
10. Aktiválják az AIS-t, ha tengeri felderítő repülőgépek működnek a területen, hogy megkönnyítsék az azonosítást és a nyomon követést.

*II. Azonosítás*

1. A vezetőknek kifejezetten javasoljuk, hogy a Szomália partjainál végzett tevékenység teljes idejére regisztrálják a halászhajóikat az MSCHOA-nál. Ennek keretében lehetőség szerint közöljék a fedélzeten lévő személyzet teljes névsorát és a hajó szándékait.
2. A területen történő áthaladás vagy az ott végzett halászati műveletek előtt tartsanak képzést.
3. Ha a halászhajók fel vannak szerelve VMS-eszközökkel, a vezető biztosítson az MSCHOA számára hozzáférést a VMS-adatokhoz.
4. A halászhajók ne haladjanak át olyan területen, amelyre vonatkozóan azt a tájékoztatást kapták, hogy ott gyanús kalóz „anyahajókat” azonosítottak, és minden eszközrel használjanak fel az olyan nagy vagy kis hajók mozgásának mielőbbi észlelésére, amelyek gyanúsak lehetnek.
5. A halászhajók az ATALANTA művelet vagy más nemzetközi vagy nemzeti kalóztámadások elleni művelet keretében működő repülőgépek vagy hajók kérésére mindig azonosítsák magukat.
6. A katonai, kereskedelmi és halászhajóknak késedelem nélkül válaszoljanak a megközelített halászhajóktól kapott minden azonosítási kérelemre (hogy megkönnyítsék a korai cselekvést, és így lehetővé váljon a menekülés, különösen ha a hajó épp halászik).

*III. Támadás esetén*

1. Támadás esetén vagy gyanús hajó észlelésekor értesítsék a hatóságokat (UKMTO és MSCHOA) és a flotta többi tagját.
2. Közöljék a hajó (szárazföldön tartózkodó) másodparancsnokának az elérhetőségét, akinek a hajóra vonatkozó ismeretei hozzájárulhatnak a katonai beavatkozás sikeréhez.

*Ajánlások kizárólag erszényes kerítőhálós hajók részére*

3. A személyzet minden tagja hagyja el a fedélzetet és az árbockosarat.
4. Ha a kalózok átvették a hajó felett az irányítást és az erszényes kerítőháló ki van vetve, kérjék a kalózokat, hogy engedjék meg a háló behúzását. Ha ezt megengedik, kövessék a háló elrakására vonatkozó utasításokat, és a félreértéseket elkerülendő magyarázzák el a berendezés működését.