

IETEIKUMI

KOMISIJAS IETEIKUMS

(2010. gada 11. marts)

par paš aizsardzības pasākumiem, kā arī pirātu uzbrukumu un kuģu bruņotas laupīšanas novēršanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/159/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

- (1) Pirātu uzbrukumu skaitam Somālijas piekrastē arvien pieaugot, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Jūras drošības komiteja savā 86. sesijā, kas norisinājās no 2009. gada 27. maija līdz 5. jūnijam, pieņēma virkni pasākumu, izdodot vairākus apkārtrakstus, kuros vai nu tika atjaunināti vispārīgie spēkā esošie ieteikumi attiecībā uz pasākumiem cīņai pret pirātu uzbrukumiem un kuģu bruņotām laupīšanām, vai arī tika identificēti specifiski pasākumi, kuru nolūks ir vērsties pret pirātisma aktiem Adenas līcī un Somālijas piekrastē.
- (2) 2009. gada 23. jūnija apkārtrakstā MSC.1/Circ. 1334 ir izklāstītas "vadlīnijas kuģu īpašniekiem, ekspluatantiem, kapteiņiem un kuģu apkalpes locekļiem par pirātisma un kuģu bruņotas laupīšanas novēršanu un izskaušanu." Šajā apkārtrakstā ir uzskaitīts visaptverošs tādu pasākumu kopums, ko var īstenot uz kuģiem jebkādos apstākļos, lai izvairītos no uzbrukumiem un, ja šādi uzbrukumi notiktu, maksimāli mazinātu apdraudējumu apkalpei un kuģim.
- (3) 2009. gada 16. jūnija apkārtrakstā MSC.1/Circ. 1332 ir izklāstīta "pārvaldības paraugprakse", lai izvairītos no pirātu uzbrukumiem Adenas līcī un Somālijas piekrastē, pirātus no uzbrukumiem atturētu, kā arī šādus uzbrukumus novēlotu ("Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia"), kuru pēc brīvprātīgas iniciatīvas izstrādājušas jūrniecības nozares organizācijas un kuru atbalstījušas un sekmējušas līdzējas puses sakarā ar to, cik steidzami risināms ir šis jautājums par cīņu pret uzbrukumiem Somālijas piekrastē. Jūrniecības nozares organizācijas šos pasākumus atjaunināja, izstrādājot to 2. redakciju, kuru publicēja 2009. gada 29. septembra apkārtrakstā MSC.1/Circ. 1335.
- (4) Lai gan šie SJO apkārtrakstos izklāstītie pasākumi nav nedz obligāti, nedz saistoši, tomēr – tā kā ir tik būtiski uzlabot kuģošanas drošību – kuģiem, kas peld ar kādas dalībvalsts karogu, ir jānodrošina vislabākā iespējamā paš aizsardzība, izmantojot pašreiz pieejamo zinātību gadījumos, kad šie kuģi atrodas zonās, ko raksturo paaugstināts pirātu uzbrukumu un bruņotu laupīšanu risks.
- (5) Pirātu uzbrukumi un kuģu bruņotas laupīšanas nereti pēc sava rakstura ir vardarbīgi un rada nopietnu risku vairākos pasaules reģionos, ne tikai Somālijas piekrastē, Adenas līcī un Indijas okeānā.
- (6) Skaitliskie dati par pirātu uzbrukumiem 2008. gadā ir visaugstākie kopš 1991. gada, kad Starptautiskais Jūrniecības birojs sāka šādus datus apkopot, proti, reģistrēti 293 uzbrukumi kuģiem, 49 sagūstīšanas gadījumi, gūstā saņemti 889 jūrnieki, 11 nogalināti, 21 pazudis bez vēsts un tiek uzskatīts par bojā gājušu. Kopš 2008. gada uzbrukšanas kuģiem un kuģu nolaupīšanu skaits ir īpaši pieaudzis Somālijas piekrastē, Adenas līcī un Indijas okeānā. Ir notikuši daudzi pirātu uzbrukumi kuģiem, pirāti kuģus ir sagūstījuši, kuģu apkalpi saņēmuši kā ķīlniekus, līdz par viņu atbrīvošanu ir samaksāta izpirkuma maksa. Gūsta periods ilgst vairākas nedēļas vai pat vairākus mēnešus, un sagūstītajiem jūrniekiem šis laiks ir dramatisks un traumējošs.
- (7) Kopš 2009. gada sākuma ir konstatēts uzbrukumu skaita pieaugums Indijas okeānā un Adenas līcī, neraugoties uz īso pārtraukumu pagājušā vasarā, kas bija skaidrojams ar lietus periodu un tam raksturīgajiem sliktajiem kuģošanas apstākļiem. Pirāti 2009. gadā ir veikuši vismaz 164 uzbrukumus, un 48 no tiem kuģis ir bijis sagūstīts.
- (8) Saskaņā ar "pārvaldības paraugpraksi" kuģniecības uzņēmumiem un kuģiem ir rekomendēts pirms Adenas līča šķērsošanas reģistrēties Āfrikas Raga Kuģniecības drošības centra tīmekļa vietnē <http://www.mschoa.org>. Reģistrējušies kuģi saņem visu rīcībā esošo informāciju par situāciju šajā kuģošanas reģionā, un tos izseko ES NAVFOR-ATLANTA misijas spēki, tādējādi samazinot uzbrukuma

iespējamības risku. Tomēr vairāk nekā trešdaļa tranzītā esošo kuģu šajā Āfrikas Raga Kuģniecības drošības centrā joprojām neregistrējas, kā rezultātā nevar gūt labumu no pasākumiem, kas ieviesti tranzīta drošības garantēšanai šajā zonā.

- (9) Eiropas Savienības Padome 2009. gada 15. jūnijā pieņēma lēmumu par vēl vienu gadu no 2009. gada 13. decembra pārdzināt Eiropas Savienības militārās misijas EU NAVFOR-ATALANTA darbību, lai palīdzētu Somālijas piekrastē novērst pirātu uzbrukumus un bruņotas laupīšanas gadījumus, pirātus no šādas rīcības atturētu un šādus uzbrukumus izskaustu. Šī militārā operācija ir pirmā jūras misija Eiropas drošības un aizsardzības politikas (EDAP) ietvaros. Padome uzskata, ka pirātu uzbrukumi Somālijas piekrastē joprojām apdraud jūras transportu šajā reģionā.
- (10) Tā kā apkārtrakstos MSC.1/Circ. 1334 un MSC.1/Circ. 1335 ierosinātie preventīvie pasākumi papildina pasākumus, kas īstenoti ES NAVFOR-ATALANTA misijas ietvaros, to efektīva un saskaņota īstenošana var uzlabot to jūras aizsardzības pasākumu efektivitāti, kurus pieņēmusi Padome cīņai pret pirātismu Somālijas piekrastē.
- (11) Dalībvalstīm ir jāīsteno pasākumi, lai uzlabotu jūras drošību un garantētu, ka šim mērķim tiek piešķirti un nodrošināti visi nepieciešamie līdzekļi,

IR PIEŅĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

1. Dalībvalstis ir aicinātas nodrošināt šo preventīvo pasākumu efektīvu un saskaņotu piemērošanu, lai tādējādi vērstos pret apdraudējumu, ar kuru var nākties saskarties kuģiem pirātu uzbrukumu un bruņotu laupīšanu gadījumos. Šie pasākumi, kas jau ir inventarizēti un konsolidēti, ir saņēmuši aktīvu atbalstu no Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) un jūrnieceības nozares partnerorganizācijām.

2. Vispārīgi pasākumi

- 2.1. Dalībvalstis ir aicinātas to teritorijā reģistrētos operatorus informēt par apkārtrakstu MSC.1/Circ. 1334, kas pieņemts Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) Jūras drošības komitejas 86. sesijā un kurā izklāstīts un atjaunināts tādu preventīvu pašaizsardzības pasākumu kopumus, kurus kuģi un kuģošanas sabiedrības ir aicinātas īstenot cīņai pret pirātu uzbrukumiem un bruņotu laupīšanu ikreiz, kad šāds risks pastāv, saskaņā ar Starptautiskā Kuģu un ostu iekārtu drošības kodeksa (ISPS Kodeksa) noteikumiem.
- 2.2. Dalībvalstis jo īpaši ir aicinātas pārbaudīt, vai kuģu apkāpes komandas ir pareizi komplektētas gan efektivitātes, gan skaita ziņā saskaņā ar ISPS Kodeksa B daļas 4.28. noteikumu, kura ievērošanu nosaka par obligātu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 725/2004 ⁽¹⁾ 3. panta 5. punkts.
3. Īpaši pasākumi saistībā ar situāciju Somālijas piekrastē
- 3.1. Dalībvalstis ir aicinātas to teritorijā reģistrētos operatorus informēt par apkārtrakstu MSC.1/Circ. 1332, kas pieņemts Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (SJO) Jūras drošības komitejas 86. sesijā, kas papildināts ar apkārtrakstu MSC.1/Circ. 1335 un kas starptautiskā mērogā apstiprina pasākumus, proti, tā saukto "pārvaldības paraugpraksi, lai izvairītos no pirātu uzbrukumiem Adenas līcī un Somālijas piekrastē, pirātus no uzbrukumiem atturētu, kā arī šādus uzbrukumus novēlotu", ko jūrnieceības nozares organizācijas regulāri publicē un regulāri atjaunina.
- 3.2. Dalībvalstis ir aicinātas pieņemt visus vajadzīgos pasākumus, lai šā ieteikuma pielikumā izklāstītā pārvaldības paraugprakse pirātu uzbrukumu novēršanai Somālijas piekrastē tiktu izplatīta, regulāri atjaunināta un tās īstenošana – pārbaudīta.

Briselē, 2010. gada 11. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks

Siim KALLAS

⁽¹⁾ OV L 129, 29.4.2004., 6. lpp.

PIELIKUMS

Pārvaldības paraugprakse pirātu uzbrukumu izskaušanai Adenas līcī un Somālijas piekrastē
(2. versija – 2009. gada augusts)

Šo paraugpraksi cīņai pret pirātu uzbrukumiem Adenas līcī un Somālijas piekrastē ir atbalstījušas turpmāk norādītās starptautiskās jūrmniecības nozares organizācijas:

- 1) Starptautiskā neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācija (INTERTANKO)
- 2) Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS)
- 3) Starptautiskais Naftas uzņēmumu jūras forums (OCIMF)
- 4) Baltijas un starptautiskā jūras padome (BIMCO)
- 5) Starptautisko gāzes tankkuģu un gāzes terminālu ekspluatantu sabiedrība (SIGTTO)
- 6) Sauskravas kuģu īpašnieku starptautiskā asociācija (INTERCARGO)
- 7) *International Group of Protection and Indemnity Clubs (IGP&I)*
- 8) Starptautiskā Kruīzu līniju asociācija (CLIA)
- 9) Starptautiskā kuģošana apdrošinātāju savienība (IUMI)
- 10) *Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)*
- 11) Starptautiskais Jūrmniecības birojs (IMB)
- 12) Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF)

Šo pārvaldības paraugpraksi atbalsta arī:

- 13) Āfrikas Raga Kuģošanas drošības centrs (MSCHOA)
- 14) Apvienotās Karalistes Jūras tirdzniecības darījumu birojs (Dubaijas UKMTO)
- 15) Jūras sakaru birojs (MARLO)

Rekomendētā plānošanas un ekspluatācijas prakse to kuģu īpašniekiem, ekspluatantiem, pārvaldniekiem un kapteiņiem, kas šķērso Adenas līci vai kuģo Somālijas piekrastē

Mērķis

1. Šā dokumenta nolūks ir sniegt pārvaldības paraugpraksi (PPP), lai palīdzētu jūras transporta uzņēmumiem un kuģiem izvairīties no pirātu uzbrukumiem, atturētu no uzbrukumiem un aizkavētu izdevušos/realizētus uzbrukumus Adenas līcī (AL) un Somālijas piekrastē. Organizācijas, ar kurām šis dokuments tika apspriests, pārstāv lielāko vairākumu to kuģu īpašnieku un ekspluatantu, kas šo reģionu šķērso tranzītā.
2. Šīs organizācijas aicinās to locekļus izmantot šo paraugpraksi un centīsies arī to popularizēt citām jūras transporta nozarē iesaistītajām aprindām kā labāko paraugpraksi cīņai pret pirātu uzbrukumiem šajā reģionā. Šis dokuments papildina vadlīniju principus, kuri sniegti Starptautiskās Jūrmniecības organizācijas (SJO) apkārtņrakstā MSC.1/Circ.1334.

Tipiskie uzbrukumu profili un gūtā mācība

1. Adenas līcī, Somālijas piekrastē, kā arī visā Indijas okeāna ziemeļrietumu daļā 2008. gadā un 2009. gada pirmajā pusgadā pieauga pirātu uzbrukumu skaits tirdzniecības kuģiem. Sākotnēji lielākā daļa uzbrukumu koncentrējās Adenas līča ziemeļu daļā, bet pēc tam tie notika arī lielākā attālumā no Somālijas austrumu krasta.

2. Īstenotu uzbrukumu analīze liecina, ka pirāti izmanto šādus raksturīgus "vājos punktus":
 - a) mazs ātrums;
 - b) zemi brīvsāni;
 - c) nepiemērota plānošana un procedūras;
 - d) acīmredzami vāja gatavība trauksmei un/vai pašsaprotamu paš aizsardzības pasākumu izstrūkums;
 - e) no kuģa puses uzskatāmi vērojama lēna reakcija.
3. Parasti uzbrukumos tiek izmantotas vismaz divas mazas ātrgaitas (ar ātrumu līdz 25 mezgliem) vaļējas laivas jeb mazās motorlaivas ("skiffs"), kas bieži vispirms pietuvojas kreisajam pakalējam sektoram un/vai pakalējam.
4. Lielākā attālumā no krasta ir īstenoti uzbrukumi, izmantojot pirātu bāzes kuģi, proti, lielāku kuģi, uz kura atrodas personāls, aprīkojums, krājumi, un mazāku laivu uzbrukšanai.
5. Vislielākā modrība jāuztur rītausmā un ap saulrieta laiku, jo lielākā daļa uzbrukumu ir norisinājusies šajā laikā.
6. Nav pamata uzskatīt, ka ātrgaitas kuģiem (ar ātrumu 15 mezgli un vairāk) uzbrukt nevar; tomēr ātrums ir efektīvs aizsardzības veids. Šajā reģionā kuģu kapteiņu iebaidīšanas nolūkā, lai tos piespiestu samazināt ātrumu, ir izmantoti arī mazkalibra ieroči un reaktīvie granātmetēji ("Rocket Propelled Grenades", RPG). Šādos apstākļos visefektīvākais līdzeklis ir izrādījis pilna jūras ātruma saglabāšana.
7. Lielāko daļu uzbrukumu mēģinājumu ir izdevies novērst tādām kuģu apkalpēm, kas šo tranzīta šķērsojumu ir iepriekš plānojušas, ir bijušas tam attiecīgi sagatavotas un ir sekmīgi piemērojušas pasīvos pretpasākumus.
8. Līdztekus citiem nosacījumiem, pirātu spēja uzbrukt ir atkarīga arī no laika apstākļiem un jūras viļņošanās. Tiek pieņemts, ka vējš ar ātrumu lielāku par 18 mezgliem un vairāk par 2 metriem augsti viļņi nodrošina pietiekamu aizsardzību visiem kuģiem (it sevišķi tad, ja šo kuģu kapteiņi pilnā mērā ņem vērā pārvaldības paraugprakses ieteikumus), izņemot tos kuģus, kas ietilpst visaugstākajā riska grupā.

Ierosinātā pārvaldības paraugprakse

1. Ievads

- a) Vienlaikus pilnībā atzīstot kuģa kapteiņa absolūtu brīvību jebkurā laikā pieņemt attiecīgus pasākumus, lai izvairītos no pirātu uzbrukumiem šajā reģionā, lai pirātus no šādiem uzbrukumiem atturētu vai lai tos aizkavētu, šis dokuments par paraugpraksi ir adresēts kuģu īpašniekiem, kuģu ekspluatantiem, kapteiņiem un apkalpes komandām.
- b) Šajā dokumentā apsvērtie pasākumi nav obligāti attiecināmi uz visiem kuģiem. Tāpēc riska analīzes ietvaros ir ierosināts veikt izvērtējumu, lai noteiktu, kuri no šiem PPP pasākumiem attiecīgajam kuģim ir vispiemērotākie. Tomēr turpmākie pasākumi ir izrādījušies efektīvi visos gadījumos.

2. Pirms tranzīta – vispārēja plānošana

- a) Vispārīgi
 - i) Dubaijas UKMTO ir galvenais kuģu kontaktpunkts šajā reģionā. Dubaijas UKMTO nodrošina kuģu kapteiņu un militāro spēku parastos sakarus; UKMTO sazinās ar kuģiem un uztur tiešus sakarus ar MSCHOA un jūras spēku komandieriem jūrā. Dubaijas UKMTO ir nepieciešama regulāri atjaunināta informācija par kuģu atrašanās vietu un paredzēto kustību. UKMTO izmanto šo informāciju, lai jūras spēku vienībām palīdzētu uzturēt precīzu kopainu par kuģu pārvietošanos. (Papildu informācijai sk. glosāriju A pielikumā.)
 - ii) Kuģošanas drošības centrs (Āfrikas Rags) (MSCHOA) ir plānošanas un koordinēšanas iestāde ES vadībā esošajām jūras spēku vienībām (ES NAVFOR) Adenas līcī un Somālijas piekrastes apgabalā. (Sk. glosāriju A pielikumā.)
 - iii) Jūras sakaru birojs (Marine Liaison Office (MARLO)) funkcionē kā platforma informācijas apmaiņai starp kombinētajiem jūras spēkiem (CMF) un komerciālās kuģniecības kopienu šajā reģionā. (Sk. glosāriju A pielikumā.)
 - iv) Pirms paaugstināta riska zonas šķērsošanas kuģa īpašniekam un kapteinim vajadzētu veikt savu riska analīzi, lai uz jaunākās pieejamās informācijas pamata novērtētu, vai kuģi varētu apdraudēt pirātu uzbrukumi un kādas varētu būt šādu uzbrukumu sekas. Riska analīzes rezultātiem vajadzētu identificēt pasākumus, kas būtu īstenojami, lai no šādiem uzbrukumiem izvairītos, mazinātu to sekas un nodrošinātu atgriešanos ierastajā kārtībā, kas, savukārt, nozīmēs normatīvo priekšrakstu kombinēšanu ar papildu pasākumiem cīņai pret pirātu uzbrukumiem.

v) Uzņēmumu krīzes pārvaldības procedūrās būtu jāparedz piemēroti pasākumi, lai pienācīgi sagatavotos pirātu uzbrukumam iespējamībai, pieņemot SJO un citu nozares struktūru ieteikto paraugpraksi, kas būtu piemērota specifiskiem apstākļiem un attiecīgā tipa kuģiem.

vi) Kuģošanas atbildīgās iestādes ir laikus jāinformē par kuģa nodomu veikt tranzītu, lai tās varētu identificēt problemātiskos apgabalus un plānot pienācīgu aizsardzību. Galvenokārt ir runa par šādiem pasākumiem:

1) sākotnējo ziņojumu (pa e-pastu vai faksu) Dubaijas UKMTO;

2) sākotnējo ziņojumu (pa e-pastu vai faksu) MARLO;

3) līdztekus minētajam, ja kuģis paredz šķērsot Adenas līci vai kuģot teritorijā, ko norobežo 12° ziemeļu platuma paralēle un 10° dienvidu platuma paralēle un kas atrodas uz 58° austrumu garuma meridiāna: reģistrēt šo kuģa kustību MSCHOA (vai nu tiešsaistē, vai nu pa e-pastu vai faksu).

vii) Protams, ir jāparedz pasākumi, lai nepieļautu, ka pirāti nokļūst uz kuģa klāja, bet apkalpes un pasažieru drošībai ir prioritāra nozīme.

b) Uzņēmuma veiktā plānošana

Ļoti ieteicams pārvaldniekiem un/vai vadības departamentam reģistrēties MSCHOA (www.mschoa.eu) tīmekļa vietnē, lai varētu piekļūt šā portāla ierobežotās piekļuves sadaļām, pārlūkot tur ietverto informāciju un, ja vajadzīgs, darīt to zināmu savai flotei.

i) 4 līdz 5 dienas pirms kuģa ienākšanas starptautiski rekomendētajā tranzīta koridorā (IRTC) vai teritorijā, ko norobežo 12° ziemeļu platuma paralēle un 10° dienvidu platuma paralēle un kas atrodas uz 58° austrumu garuma meridiāna, ir jāpārlicinās par to, ka par to ir paziņots (tiešsaistē, pa e-pastu vai faksu) MSCHOA, izmantojot kuģa kustības reģistrācijas veidlapu (*Vessel Movement Registration*). Piezīme: šo paziņošanu var veikt vai nu kuģis, vai arī uzņēmums.

ii) Pārskatīt kuģa drošības novērtējumu (SSA) un kuģa drošības plāna (SSP) izpildi, kā paredzēts starptautiskajā kuģu un ostu iekārtu kodeksā (ISPS) cīņai pret pirātu uzbrukumiem.

iii) Personai, kas atbild par drošību uzņēmumā (*Company Security Officer (CSO)*), jāgādā par to, lai būtu sagatavots plāns rīcībai ārkārtas gadījumos, šķērsojot paaugstināta riska apgabalus, lai šis plāns būtu izskaidrots, pārbaudīts mācību vingrinājumos un apspriests ar kuģa kapteini un ar personu, kas atbild par drošību uz kuģa (*Ship Security Officer (SSO)*).

iv) Būt lietas kursā par to, kuras zonas jūrā ir pasludinātas par paaugstināta riska zonām.

v) Kuģu kapteiņiem sniegt vadlīnijas attiecībā uz to, kādas metodes būtu vēlamas piemērot, šķērsojot šo reģionu (minētās teritorijas šķērsošana grupās, eskortēts grupas tranzīts, valsts konvojs u. c.).

vi) Periodiski rīkot apkalpes mācību sesijas.

vii) Uzņēmumi var izmantot papildus privāto drošības apsargu pakalpojumus, bet bruņotu sargu pakalpojumus izmantot nav vēlams.

viii) Apsvērt iespēju piesaistīt papildu resursus sardzes sastāva palielināšanai.

ix) Paredzēt pirms paaugstināta riska zonu šķērsošanas apriņķot kuģus ar pašaizsardzības pasākumiem (SPM).

c) Kuģa kapteiņa veiktā plānošana

i) Ienākot ziņojuma zonā no Suecas līdz 78° austrumu garuma meridiāna un 10° dienvidu platuma paralēles krustpunktam (sk. pirātisma apkarošanas karti Q6099), nosūtīt "sākotnējo ziņojumu" Dubaijas UKMTO un MARLO (pa e-pastu vai faksu).

ii) 4–5 dienas pirms ienākšanas starptautiski rekomendētajā tranzīta koridorā (IRTC) vai zonā, ko norobežo 12° ziemeļu platuma paralēle un 10° dienvidu platuma paralēle un kas atrodas uz 58° austrumu garuma meridiāna, pārlicināties par to, lai MSCHOA centrs tiktu attiecīgi informēts (tiešsaistē, pa e-pastu vai faksu), izmantojot šim nolūkam paredzēto veidlapu (*Vessel Movement Registration*). Piezīme: šo paziņošanu var izdarīt vai nu kuģis, vai arī uzņēmums. Ja to veic uzņēmums, kuģu kapteiņiem jāpārbauda, vai MSCHOA informācija par kuģi ir nosūtīta pareizi.

iii) Pirms attiecīgā reģiona šķērsošanas ir ieteicams, lai apkalpe būtu visaptveroši informēta.

iv) Pieredze liecina, ka, ja ārkārtas plāns rīcībai uzbrukumam gadījumā ir iepriekš īstenots, tas ir visefektīvākais. Ja pirms ierašanās attiecīgajā teritorijā plāns ir mācībās izmēģināts, pēc tam pārskatīts un visi apkalpes locekļi ir sapāmuši norādījumus par to pienākumiem un, galvenais, prot atpazīt trauksmes signālu, kas vērta par pirātu uzbrukumu.

- v) Ir ieteicams, lai kuģu kapteiņi sagatavotu plānu saziņai ārkārtas situācijās, kurā tiktu ietverti visi svarīgākie tālruna numuri, pa kuriem jāzvana ārkārtas gadījumos, un lai jau ir iepriekš sagatavoti ziņojumi, kas tādējādi būtu gatavi, pa rokai vai pastāvīgi atrastos sakaru paneļa tuvumā (piemēram, MSCHOA, IMB PRC, CSO u. c. tālrunu numuri, sk. B pielikumā ietverto kontaktinformāciju).
- vi) Definēt kuģa politiku attiecībā uz automātiskās identifikācijas sistēmām (AIS): SOLAS konvencijā ir atļauts kuģu kapteiņiem izslēgt AIS, ja uzskata, ka šīs sistēmas izmantošana mazina kuģa drošību. Tomēr, lai jūras spēkiem sniegtu informāciju par kuģa atrašanās vietu Adenas līcī, ir rekomendēts AIS pārraidi nepārtraukt, bet to reducēt līdz informācijai par kuģa identifikāciju, atrašanās vietu, uzņemto kursu, ātrumu, navigācijas statusu un ar drošību saistīto informāciju. Arī kuģojot Somālijas piekrastē, lēmums attiecībā uz AIS ir jāpieņem kuģa kapteinim, bet pašreizējā jūras spēku rekomendācija ir to izslēgt pilnībā. Šaubu gadījumā to var pārbaudīt MSCHOA.

3. Pirms tranzīta brauciena plānošanas

- a) Kuģojot šajā reģionā, kuģi ir aicināti paziņot Dubaijas UKMTO un MARLO par savu atrašanās vietu pusdienlaikā, uzņemto kursu, ātrumu, paredzēto un faktisko ierašanās laiku.
- b) Kuģojot šādās augsta riska/pirātu apdraudētajās zonās, kuģi ir aicināti šādus ziņojumus iesniegt biežāk un nosūtīt jaunus ziņojumus, sasniedzot Adenas līča A vai B punktu, kā tas atspoguļots pirātisma apkarošanas kartē Q6099.
- c) Adenas līcī
 - i) EUNAVFOR strikti iesaka kuģiem šķērsot līci, izmantojot IRTC – starptautiski rekomendēto tranzīta koridoru. Kuģiem, kas kuģo rietumu virzienā, vajadzētu turēties koridora ziemeļu daļā, savukārt austrumu virzienā kuģojošajiem kuģiem – turēties dienvidu daļā. Ja kuģi paredz šķērsot Adenas līci grupu tranzītā, ir ieteicams iepazīties ar vadlīnijām attiecībā uz grafiku un tranzīta ātrumu, kas atrodamas MSCHOA tīmekļa vietnē.
 - ii) Šķērsojot līci, kuģiem vajadzētu izvairīties no ieešanas Jemenas teritoriālajos ūdeņos (YTW). Saskaņā ar starptautiskajām paražu tiesībām starptautiskie militārie spēki (kas nav Jemenas militārie spēki) kuģus, kam uzbrukts YTW, aizsargāt nevar.
 - iii) Kuģiem var tikt lūgts izdarīt pielāgojumus šķērsošanas plānā atbilstoši MSCHOA maršrutēšanas rekomendācijām.
 - iv) Kuģiem jāpieņem zināšanai, ka grupas tranzīta laikā tos ne vienmēr pavada karakuģis. Bet visi karakuģi, kas atrodas Adenas līcī (neraugoties uz to, vai tie ietilpst EUNAVFOR, vai arī to darbības tiek ar EUNAVFOR koordinētas), ir lietas kursā par Adenas līci šķērsojošajām tranzīta grupām, un tiem ir pieejama visaptveroša informācija par visaugstākās riska grupas kuģiem.
 - v) MSCHOA strikti iesaka kuģu kapteiņiem darīt visu, lai atbilstoši plānam Adenas līča visaugstākā riska zonas tiktu šķērsotas nakts laikā (MSCHOA kuģiem nodrošinās vadlīnijas). Jo ir maz uzbrukumu, kuri pirātiem izdevušies nakts laikā.
- d) Ārpus Adenas līča
 - i) Kuģiem, kas kuģo Somālijas austrumu piekrastē, vajadzētu iepazīties ar MSCHOA tīmekļa vietnē sniegto informāciju vai konsultēties ar Dubaijas UKMTO, lai iegūtu visjaunākos ieteikumus par maršrutēšanu.
 - ii) Kā parasti kuģu kapteiņiem ir jāturpina sniegt jaunākās ziņas Dubaijas UKMTO par kuģa kursu un ar to saistīto detalizēto informāciju.
- e) Saraksts ar noderīgu kontaktinformāciju ir iekļauts B pielikumā.

4. Pirms tranzīta – aizsargpasākumi

- a) Ņemot vērā apkalpes locekļu skaitu, jānodrošina, lai ierastā kārtība uz kuģa tiktu laikus pielāgota, lai sardzē būtu komandas locekļi, kas ir labi atpūtušies, labi informēti un lai to skaits ir pietiekams. Kuģa kapteinim un sardzes virsniekiem jābūt pazīstamiem ar līkloču manevru ietekmi uz konkrēto kuģi (visos jūras apstākļos) un jo īpaši to, kāda ir šādu manevru ietekme uz kuģa ātruma samazināšanu.
- b) Šķērsojot Adenas līci un kuģojot Somālijas piekrastē, ierobežot līdz minimumam ārējos sakarus (radio, mobilo tālrunu un AIS informācijas sakarus), pieļaujot tikai visbūtiskākos ar drošību un aizsardzību saistītos sakarus un vienīgi SOLAS konvencijā paredzēto informāciju.
- c) Uzlabot gatavību un izmantot redundanci, laikus iedarbinot palīgiekārtas, tostarp generatorus un stūres dzinējus.
- d) Palielināt sargu skaitu/ apkalpes locekļu skaitu uz komandtilta.
- e) Gādāt par to, lai mašīntelpā pastāvīgi atrastos attiecīgais personāls.
- f) Kontrolēt piekļuvi komandtiltam, mašīntelpai, stūres iekārtu telpai un visām dzīvojamajām/ iekšējām telpām, un nodrošināt to aizsardzību. Ir jāveic visu potenciālo piekļuves punktu (durvju, iluminatoru, atveru u. c.) riska novērtējums, un tie ir attiecīgi jāaizsargā, jo īpaši tad, ja potenciālais piekļuves punkts ir uzskatāms par pietiekami lielu, lai uzbrucējs pa to varētu iekļūt. Šķērsojot paaugstināta riska zonas, iekļuvei apkalpes dzīvojamās telpās un iekšējās darba telpās (un izejai no tām) jāparedz tikai viena vienīga ieeja. Ieviesto pasākumu rezultātā nekādā gadījumā nedrīkst nobloķēt avārijas izeju iekšējās telpās, bet vienlaikus ir jānodrošina tās aizsardzība pret pirātu iekļūšanu.

- g) Kritiskā situācijā sazināties ar karakuģiem var pa VHF 16. kanālu (rezervei – pa 8. kanālu).
- h) Pārbaudīt, vai visi trapi un aizborta aprīkojams ir sastiprināts vai atrodas uz klāja.
- i) Pārbaudīt, vai iepriekš uzstādītie pašaizsardzības līdzekļi joprojām ir stingri nostiprināti un darbojas, kā paredzēts. Neaizmirst, ka pagaidu iekārtas var kļūt vaļīgākas un, attiecīgi, var nodrošināt tikai pazeminātu aizsardzības līmeni.
- j) Ja kuģim ir salīdzinoši zemi brīvsāni, apsver iespēju paplašināt margapmales, lai neļautu aiz tās aizķerties ar abordāžas āķi. Sk. MSCHOA tīmekļa vietni uzskatāmiem šāda tipa pasākumu piemēriem.
- k) Ir ieteicams pirātu uzbrukuma gadījumam paredzēt sapulcēšanās punktu jeb “citadeli” un izmēģināt noslēgšanas procedūras, lai aizkavētu piekļuvi kuģa vadībai un šādi iegūtu laiku. Šim sapulcēšanās punktam ideālā gadījumā jābūt nostatus no ārējām starpsienām un iluminatoriem. Tā kā par “citadeļu” izmantošanu un to, ar kādām metodēm tās izmanto, joprojām notiek diskusijas, kuģu kapteiņiem tiek ieteikts regulāri šo informāciju pārbaudīt MSCHOA.
- l) Apsvērt iespēju pie margām izmantot manekenus, lai tādā veidā simulētu papildu sargus. Tomēr, ja kuģa projekta dēļ uz tā ir “aklie punkti”, kurus novērotāji nevar pārraudzīt, un ja drošības izvērtējumā atklājas, ka tie varētu būt potenciālie riska punkti, šādās vietās būtu jāizmanto faktiski sargi.
- m) Ir ieteicams, lai ugunsdzēsības sūkņi un/vai šļūtenes būtu zem spiediena un lai tie būtu gatavi strūklas izsviešanai pāri bortam ap kuģi, jo īpaši visapdraudētākajos punktos.
- n) Jāparedz arī iespēja izveidot ūdens aizkaru ap kuģi, lai neļautu pirātiem nokļūt uz kuģa klāja.
- o) Apsvērt iespēju arī izmantot asmeņstiepli (“razor wire”)/fiziskus šķēršļus ap piekļuves punktiem kuģa pakalgalā/ zemākajos punktos, ņemot vērā kuģa apkalpes drošību un evakuācijas iespējas.
- p) Apsvērt iespēju izmantot pasīvās aizsardzības aprīkojumu.
- q) Apsvērt iespēju nodrošināties ar optiskajiem līdzekļiem redzamībai naktī, ko izmanto, kamēr tumšs.
- r) Ieslēgt videonovērošanas sistēmu (CCTV) (ja tāda uzstādīta).

5. Tranzīta laikā – darbības

- a) Īstenojot pašaizsardzības pasākumus (“Self Protective Measures”, SPM) kuģa apkalpi nedrīkstētu pakļaut pārmērīgam riskam.
- b) Visiem kuģiem, kas kuģo Adenas līcī, ir stingri ieteikts izmantot starptautiski rekomendēto tranzīta koridoru (IRTC), kā arī ievērot MSCHOA rekomendāciju attiecībā uz tranzītu grupā (GT) un grafiku, kā izsludināts MSCHOA tīmekļa vietnē.
- c) Jūrā atrodošos personu uzmanība tiek pievērsta arī SJO 2009. gada 4. augusta apkārtrakstam SN.1. Circ. 281 “Informācija par starptautiski rekomendēto tranzīta koridoru (IRTC) kuģiem, kas šķērso Adenas līci”, kurā ir norādīts, ka attiecīgos apstākļos militārās iestādes var IRTC mainīt. Tāpēc ir ieteicams iepazīties ar visjaunāko atjaunināto informāciju MSCHOA tīmekļa vietnē (<http://www.mschoa.org>) un būt lietas kursā par šajā apgabalā izplatītajiem navigācijas brīdinājumiem (NAV-warnings).
- d) Ja plānots piedalīties grupas tranzītā (GT) pa IRTC: kuģu grupas tranzīta ātrumā, bet patur prātā kuģa iespēju robežas. (Piemēram, ja kuģa pilns jūras ātrums ir 16 mezgli, ir ieteicams grupas tranzītā pārvietoties ar 14 mezglu ātrumu un atlikušos 2 mezglus saglabāt rezervē.)
- e) Ja nav plānots piedalīties grupas tranzītā (GT) pa IRTC: saglabā pilnu jūras ātrumu visu laiku, kamēr kuģis atrodas paaugstināta riska zonā. (Ja kuģa pilns jūras ātrums ir lielāks par 18 mezgliem, tad faktiski ir ieteikts ātrumu nesamazināt un grupas tranzītā nepiedalīties. Tā vietā ir ieteikts saglabāt pilnu jūras ātrumu un censties pa nakti šķērsot pēc iespējas lielāku paaugstinātā riska zonas daļu.)
- f) Kuģiem vienmēr ir jāievēro starptautiskie noteikumi par to, kā izvairīties no sadursmes jūrā. Kuģu kapteiņiem, ienākot IRTC un izejot no tā, jācenšas nekādā gadījumā neapdraudēt citu kuģu navigācijas drošību. Gaitas ugunis naktī nedrīkst izslēgt. Ir jāseko karoga valsts attiecīgās iestādes sniegtajām vadlīnijām.
- g) Klāja ugunis ieslēgt tikai tad, ja tas nepieciešams drošības apsvērumu dēļ. Apgaismojums ēnas zonās ap kuģa korpusu var paplašināt novērotāju redzamības zonu, bet tikai tādā gadījumā, ja tas atbilst navigācijas drošības nosacījumiem. Ja ap kuģi vērojamas aizdomīgas darbības, apsvērt iespēju nekavējoties izmantot kuģa “tālvadības” meklēšanas uguni, ja kuģim tādas ir; meklēšanas uguni izmantošana var pārsteigt un tādējādi pirātus no uzbrukuma atturēt. (Atbilstoši pašreizējai jūras spēku rekomendācijai tranzīta laikā ir ieteicams ieslēgt tikai gaitas uguni.)

- h) Uz kuģa komandtilta turēt pirātu bāzes kuģu fotogrāfijas. Pamanot kādu no šiem kuģiem, par to nekavējoties ir jāziņo. Par visiem šādiem izdarītiem novērojumiem, pamanot aizdomīgus bāzes kuģi, ziņot Dubaijas UKMTO un IMB PRC. (Sk. C pielikumu, kurā sniegts piemērs tam, kā sniedzami ziņojumi par pirātu uzbrukumiem vai jebkāda cita veida uzbrukumiem vai izdarītiem novērojumiem.)
- i) Kuģa kapteinim, cik vien laikus iespējams, jānovērtē esošie draudi. Tiklīdz kā kuģa kapteinis uzskata, ka draudi materializējas, nekavējoties jāzvana Dubaijas UKMTO.
- j) Izmantojot visus iespējamus līdzekļus, nodrošināt pietiekamu novērošanu, lai pamanītu aizdomīgus kuģus, jo īpaši kuģa pakalgalā un visos citos sektoros.
- k) Kuģa apkalpi nedrīkst pakļaut pārmērīgam riskam. Šķērsojot paaugstināta riska apgabalu, uz klāja drīkst notikt tikai neatliekami darbi. Ciktāl tas iespējams, kapteiņiem jāgādā par to, lai apkalpes locekļi ārējā klāja zonās nakts stundās neatrastos, bet vienlaikus jebkurā laikā jānodrošina pilnīga un attiecīga novērošana.
- l) Pamanot pirātus, izmantot gaismas, trauksmes zvanus un mobilizēt apkalpi, tādējādi pirātiem darot zināmu, ka tie ir pamanīti.
- m) Tirdzniecībā ir pieejami daudz dažādu cita veida aizsardzības līdzekļu, kas nav paredzēti nonāvēšanai, un to izmantošanu varētu apsvērt; tomēr uzņēmumiem šie pasākumi būtu jāizvērtē, ņemot vērā to īpašības, un jo īpaši attiecīgā kuģa iezīmes un drošumu.

6. Pirātu uzbrukuma gadījumā

- a) Ievērot kuģim sagatavoto plānu rīcībai ārkārtas gadījumā.
- b) Uzbrukuma gadījumā aktivizēt ārkārtas sakaru plānu un nekavējoties par to ziņot galvenajam vienotajam kontaktpunktam, t. i., Dubaijas UKMTO (MSCHOA – kā jūras drošības centrs, kas darbojas nepārtraukti un kas ir pirātu uzbrukumu novērošanas centrs šajā reģionā, – uzbrukuma gadījumā turpinās pildīt rezerves kontaktpunkta funkcijas).
- c) Aktivizēt kuģa drošības trauksmes sistēmu (SSAS), kas signalizēs šo uzbrukumu arī personai, kas atbild par drošību jūsu uzņēmumā, kā arī karoga valstij. Pēc uzbrukuma cik vien nekavējoties iespējams jānosūta ziņojums visiem attiecīgajiem centriem ziņošanai par pirātu uzbrukumiem, kā noteikts 9. sadaļā.
- d) Ja, šķērsojot tranzītā zonu, kurā notiek pirātu uzbrukumi, kuģa kapteinis izmanto savas tiesības izslēgt automātisko identifikācijas sistēmu (AIS), tad uzbrukuma gadījumā šī sistēma obligāti jāieslēdz atpakaļ.
- e) Jāieslēdz trauksmes signāls un jāveic ar skaļruni paziņojums par pirātu uzbrukumu saskaņā ar kuģa plānu rīcībai ārkārtas situācijās.
- f) Jāraida "Mayday" briesmu radiosignāls pa VHF 16. kanālu (un 8. rezerves kanālu, ko uzrauga karakuģi). Nosūtīt briesmu signālu, izmantojot DSC (ciparu selektīvā izsaukuma) sistēmu un attiecīgā gadījumā Inmarsat-C. Telefoniiski sazināties ar Dubaijas UKMTO.
- g) Izvairīties no motorlaivu pietuvošanās kuģim, ja iespējams, mainot kursu un palielinot ātrumu ⁽¹⁾. Pirātiem ir grūti nonākt uz kuģa klāja, ja tas:
 - i) atrodas gaitā ar ātrumu, kas lielāks par 15 mezgliem;
 - ii) manevrē: kapteiņiem ir ieteikts nekavējoties veikt nelielus līkloču manevrus, vienlaikus saglabājot ātrumu, lai tādējādi neļautu pirātiem uzkāpšanu uz kuģa. Iespējams arī lielākā mērā pakļaut pirātus vējam un/vai viļņiem un izmantot priekšgala viļņus un pakaljala ķīļa viļņus, lai tie nevarētu pietuvoties kuģa sāniem. Kapteiņiem un sardzes virsniekam (OOW) vajadzētu pārzināt kuģa manevrēšanas iezīmes. Īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, kādas sekas ir izmaiņām pavēlēs stūresviram un jo īpaši kā šādas izmaiņas ietekmē kuģa ātrumu.
- h) Kā aizsardzības līdzekli izmantot ugunsdzēsības sūkni.
- i) Apsvērt iespēju ieslēgt uz priekšu vērstās klāja uguns, lai pievērstu uzmanību jūsu kuģim un palīdzētu militārajiem spēkiem, kas ierodas notikuma vietā, konstatēt, ka kuģim tiek uzbrukts (pozitīvā identifikācija).
- j) Sapulcināt visu pārējo komandu saskaņā ar kuģa plānu rīcībai ārkārtas gadījumos.

⁽¹⁾ Ja ir iespējams novēlot uzbrukumu līdz militāro spēku ierašanās brīdim, pirāti nereti šādā gadījumā uzbrukumu izbeidz. Tāpēc ir tik ļoti svarīgi reģistrēties MSCHOA, izmantot grupu tranzīta grafiku un paziņot Dubaijas UKMTO atjaunināto informāciju par kuģa atrašanās vietu: tādējādi pirātu uzbrukuma gadījumā ir lielākas iespējas saņemt jūras spēku palīdzību.

7. Ja pirāti atrodas uz kuģa

- a) Pirms pirātu piekļūšanas komandtiltam, informēt Dubaijas UKMTO un, ja ir vēl laiks, arī uzņēmumu.
- b) Neizrādīt pretestību; pretošanās var izraisīt nevajadzīgu spēka pielietošanu un radīt draudus apkalpei.
- c) Ja komandtilts/mašīntelpa ir jāevakuē, izslēgt galveno dzinēju; ja iespējams, kuģis jāapstādina pilnībā un jāvirza drošā attālumā no citiem kuģiem.
- d) Saglabāt mieru un pilnībā sadarboties ar pirātiem.
- e) Nodrošināt, lai visa apkalpe, kas nav komandtilta komanda, turas kopā vienuviet.
- f) Ja apkalpe atrodas noslēgtā "citadelē", nodrošināt iekšēju aizsardzību/piesegšanu gadījumā, ja pirāti cenšas tajā ielauzties ar spēku. Ievērot distanci no ieejas punkta/durvīm un iluminatoriem/logiem; nepretoties, ja pirāti pa tiem ielaužas. Saziņai ar kompetentajām iestādēm izmantot "citadeles" ārkārtas saziņas metodes.

8. Militāro spēku iejaukšanās gadījumā

- a) Apkalpei ir jānorāda, ka pa to laiku, kamēr notiek militārā iejaukšanās, nekādā gadījumā NEDRĪKST izmantot fotoaparātus ar zibspuldzi.
- b) Ja militārie spēki sāk operāciju uz kuģa, visiem apkalpes locekļiem vajadzētu palikt zemā pozīcijā klāja līmenī, abas rokas aizlikt aiz galvas, lai rokas būtu redzamas un lai būtu redzams, ka tās ir tukšas.
- c) Esiet gatavi atbildēt uz jautājumiem par jūsu identitāti un to, kādā statusā jūs uz attiecīgā kuģa atrodaties.
- d) Pieņemiet zināšanai, ka ne visām jūras spēku vienībām šajā reģionā darba valoda ir angļu valoda.
- e) Militārie spēki sākumā var pārņemt kontroli pār visām personām to ceļā. Tāda ir ierastā prakse. Informējiet par to kuģa apkalpi un tam iepriekš sagatavojiet, lai tā būtu gatava pilnībā sadarboties militārās operācijas pirmajos posmos uz kuģa.

9. Ziņošana par incidentiem *a posteriori* (sk. C pielikumu)

- a) Pēc pirātu uzbrukuma vai jebkādas aizdomīgas situācijas ir ļoti svarīgi, lai MSCHOA, Dubaijas UKMTO un IMB par to saņemtu detalizētu ziņojumu.
- b) Tādējādi izdosies nodrošināt pirātu darbību visaptverošu analīzi un izdarīt secinājumus par vispārējām tendencēm, kā arī izvērtēt pirātu uzbrukumus izmantotās metodes vai izmaiņas to taktikā, turklāt nodrošinot, ka par to tiek attiecīgi brīdināti citi notikuma vietas tuvumā atrodošies tirdzniecības kuģi.
- c) Kapteiņi attiecīgi ir lūgti aizpildīt standartizēto veidlapu ziņošanai par pirātu uzbrukumiem, kas ietverta C pielikumā.

Pārvaldības paraugprakses atjaunināšana

- 1. Ir paredzēts, ka šī PPP tiks periodiski atjaunināta, pamatojoties uz gūto operatīvo pieredzi un gūto mācību. Organizācijas un struktūras, kas piedalījušās šā dokumenta sagatavošanā, centīsies regulāri tikties, lai atjauninātu šīs PPP, un izplatīs pārskatītās versijas to attiecīgajiem locekļiem un citām ieinteresētām organizācijām.
- 2. Ja rodas šaubas, MSCHOA tīmekļa vietnē vienmēr tiks publicēta saistošā papildu informācija (pieņemot zināšanai, ka šo informāciju visas iepriekš uzskaitītās organizācijas varbūt nebūs apstiprinājušas).

A PIELIKUMS

GLOSĀRIJS

Iesaistīto koordinācijas struktūru uzdevumi un savstarpējās attiecības.

EUNAVFOR

EUNAVFOR ir koordinācijas iestāde, kas vada Āfrikas Raga Kuģošanas drošības centru. Visas ziņas par šo iestādi, tostarp kontaktinformācija, atrodama MSCHOA tīmekļa vietnē.

MSC (HOA) Kuģošanas drošības centrs (Āfrikas Rags)

MSCHOA ir Eiropas Savienības (ES) veidojums Eiropas Drošības un aizsardzības politikas iniciatīvas ietvaros cīņai pret pirātu uzbrukumiem Āfrikas Ragā. Šī iniciatīva aizsākās ar ES NAVCO izveidi 2008. gada septembrī. Šī Briselē bāzētā koordinēšanas struktūra izveidoja saikni ar dažādiem kuģniecības nozares aprindu pārstāvjiem un nodrošināja koordināciju ar ES spēkiem, kas darbojas šajā reģionā. Eiropas Savienības Padome 2008. gada novembrī spēra nozīmīgu soli uz priekšu, izveidojot jūras misiju ES NAVFOR-ATALANTA nolūkā uzlabot kuģošanas drošību Somālijas piekrastē, novēršot pirātu uzbrukumus, pirātus no tiem atturot, kā arī palīdzot nodrošināt tirdzniecības kuģu drošību šajā reģionā.

Dubaijas UKMTO – Maritime Trade Operations (Apvienotā Karaliste)

AK jūras tirdzniecības darījumu birojs Dubaijā (Dubaijas UKMTO) ir kontaktpunkts nozares sakariem ar kombinētajiem militārajiem spēkiem (CMF). Dubaijas UKMTO arī administrē fakultatīvo ziņošanas sistēmu (*Voluntary Reporting Scheme*), kurai atbilstīgi tirdzniecības kuģi, – šķērsojot tranzītā reģionu no Suecas līdz 78° austrumu garuma meridiāna un 10° dienvidu platuma paralēles krustpunktam, – ir aicināti ik dienas nosūtīt ziņojumus, sniedzot informāciju par savu atrašanās vietu un prognozēto ierašanās laiku (ETA) nākamajā ostā. Šis birojs pēc tam nodrošina attiecīgu šo kuģu izsekošanu, un informāciju par to atrašanās vietu pēc tam nosūta kombinēto militāro spēku un ES attiecīgajām vadības struktūrām. Tādējādi jaunāko saistīto informāciju, kas ietekmē tirdzniecības satiksmi, var paziņot kuģiem tiešā veidā, nevis izmantojot rēdereju biroju starpniecību, kas savukārt ļauj uzlabot operatīvāti incidentu gadījumā un ietaupīt laiku.

Lai saņemtu plašāku informāciju vai lai pievienotos fakultatīvajai ziņošanas sistēmai, sazinieties ar Dubaijas UKMTO, rakstot uz e-pastu UKMTO@eim.ae

*B PIELIKUMS***Noderīga kontaktinformācija****Dubaijas UKMTO**

E-pasts:	UKMTO@eim.ae
Tālr.	+ 971 505523215
Mob. tālr.	
Fakss:	+ 971 43065710
Telekss:	(51) 210473

MSCHOA

Ziņojumiem izmantot šo tīmekļa vietni:	www.mschoa.org
Tālr.	+ 44 (0) 1923958545
Fakss	+ 44 (0) 1923958520
E-pasts:	postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-pasts:	piracy@icc-ccs.org
Tālr.	+ 60 320310014
Mob. tālr.	
Fakss	+ 60 320785769
Telekss:	MA34199 IMBPC1

MARLO

E-pasts:	Marlo.bahrain@me.navy.mil
Tālr.	+ 973 17853927
Mob. tālr.	+ 973 39442117

C PIELIKUMS

ZIŅOJUMS PAR TURPMĀKAJIEM PASĀKUMIEM – ZIŅOJUMS PAR PIRĀTU UZBRUKUMU

Ziņas par kuģi/detalizēta informācija

1. KUĢA NOSAUKUMS:
2. SJO Nr.:
3. KAROGS:
4. IZSAUKUMA SIGNĀLS:
5. KUĢA TIPS:
6. TONNĀŽA: <i>GRT</i> (bruto reģistra tonnāža): <i>NRT</i> (neto reģistra tonnāža): <i>DWT</i> (pilnā kravnesība):
7. ĪPAŠNIEKI (ADRESE UN KONTAKTINFORMĀCIJA):
8. PĀRVALDNIEKI (ADRESE UN KONTAKTINFORMĀCIJA):
9. PĒDĒJĀ OSTA/NĀKAMĀ OSTA:
10. ZIŅAS PAR KRAVU: (TIPS/DAUDZUMS)

Ziņas par incidentu

11. INCIDENTA DATUMS UN LAIKS:	<i>LT</i>	<i>UTC</i>
12. ATRAŠANĀS VIETA: PLATUMS: (Z/D) GARUMS: (A/R)		
13. TUVĀKĀ KRASTA ZĪME/ATRAŠANĀS VIETA:		
14. OSTA/PILSĒTA/ENKURVIETA:		
15. VALSTS/TUVĀKĀ VALSTS:		
16. STATUSS (PIETAUVOJIES/NOENKUROJIES/GAITĀ):		
17. UZBRUKUMĀ CIETUŠĀ KUĢA ĀTRUMS:		
18. KUĢA BRĪVSĀNI UZBRUKUMA LAIKĀ:		
19. LAIKA APSTĀKĻI UZBRUKUMA LAIKĀ (LIETUS/MIGLA/DŪMAKA/SKAIDRS LAIKS/U.C., VĒJŠ (ĀTRUMS UN VIRZIENS), JŪRA/VILŅU AUGSTUMS):		
20. UZBRUKUMA VEIDS (ĪSTENOTS UZBRUKUMS/UZBRUKUMA MĒĢINĀJUMS):		
21. SEKAS APKALPEI, KUĢIM UN KRAVAI: VAI KĀDS NO APKALPES IEVAINOTS/NOGALINĀTS: NOZAGTIE PRIEKŠMETI/NAUDA:		
22. ZONA, KURĀ KUĢIM UZBRUKTS:		
23. PĒDĒJIE NOVĒROJUMI ATTIECĪBĀ UZ PIRĀTIEM/AIZDOMĪGO KUĢI:		

Ziņas par uzbrucējiem

24. PIRĀTU/LAUPĪTĀJU SKAITS:
25. APĢĒRBS/ĀRĒJAIS IZSKATS:
26. VALODA, KĀDĀ TIE RUNĀJA:
27. IZMANTOTIE IEROČI:
28. ĪPAŠAS PAZĪMES:
29. IZMANTOTAIS KUĢIS:
30. PIETUVOŠANĀS METODE:
31. UZBRUKUMA NORISES ILGUMS:
32. AGRESIJA/VARMĀCĪBA:

Papildinformācija

33. KAPTEIŅA UN APKALPES RĪCĪBA:
34. VAI PAR INCIDENTU TĪKA ZIŅOTS PIEKRASTES VALSTS IESTĀDĒM? APSTIPRINOŠAS ATBILDES GADĪJUMĀ – KĀDAI IESTĀDEI TĪKA ZIŅOTS?
35. KĀDAM SAZIŅAS VEIDAM AR ZIŅOJUMA IESNIEDZĒJU KUĢI TIEK DOTA PRIEKŠROKA: ATTIECĪGĀ KRASTĀ RADIO STACIJA/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (+ OKEĀNA REĢIONA KODS)/MMSI
36. ATBILDĪGO IESTĀŽU VEIKTIE PASĀKUMI:
37. APKALPES LOCEKĻU SKAITS/TAUTĪBA:
38. LŪDZU, PIEVIENOT ŠIM ZIŅOJUMAM – KUĢA KAPTEIŅA/APKALPES ĪSU APRAKSTU/VISAPTVEROŠU ZIŅOJUMU PAR UZBRUKUMU/FOTOGRĀFIJAS (JA IR).

Papildu vadlīnijas zvejas darbībās iesaistītajiem kuģiem, kuras pievienotas pārvaldības paraugprakses apkopojumam, kura nolūks ir novērst pirātu uzbrukumus Adenas līcī un Somālijas piekrastē

I. Ieteikumi kuģiem zvejas zonās

1. Zvejas kuģiem, kas nav Somālijas zvejas kuģi, vajadzētu izvairīties zvejojot Somālijas piekrastē vai to šķērsot tranzītā attālumā, kas mazāks par 200 jūras jūdžiem, neatkarīgi no tā, vai tie ir saņēmuši zvejas atļauju vai nav.
2. Nesākt zveju, ja radars uzrāda neidentificētu laivu klātbūtni.
3. Pamanot poliestera motorlaivas (kuras parasti izmanto pirāti), maksimālā ātrumā no tām attālināties, virzoties pret vēju un pret viļņiem, lai pēc iespējas apgrūtinātu pirātu laivu virzīšanos.
4. Izvairīties no apstāšanās nakts laikā, saglabāt modrību un apsargāt komandtiltu, klāju un mašīntelpu.
5. Zvejas darbības laikā, kad kuģis ir visneaizsargātākais, saglabāt modrību un uzturēt radara uzraudzību, lai uzbrukuma gadījumā spētu par to nekavējoties ziņot attiecīgajām iestādēm.
6. Kuģojot naktī, izmantot tikai obligātās gaitas un drošības ugunis, tādējādi izvairoties no pārāk liela apgaismojuma, kas varētu piesaistīt pirātu uzmanību, kuri dažkārt tāpat braukā pa jūru laivās bez radariem.
7. Kamēr kuģis dreifē nakts zvejas laikā, nodrošināt apsardzi uz komandtilta, klāja un mašīntelpā. Izmantot tikai obligātās gaitas un drošības ugunis. Dzinējam jābūt darbības gatavībā, lai to varētu nekavējoties ieslēgt.
8. Izvairīties no neidentificētiem kuģiem.
9. Pēc iespējas izvairīties no VHF izmantošanas, lai to neizdzirdētu pirāti, un padarīt grūtāku atrašanās vietas noteikšanu.
10. Aktivizēt AIS, kad jūras patruļas lidmašīnas pārlido attiecīgo zonu, lai atvieglinātu identifikāciju un izsekojamību.

II. Identifikācija

1. Kuģu pārvaldniekiem tiek stingri ieteikts reģistrēt savus zvejas kuģus MSCHOA par visu laiku, kamēr notiek zvejas darbība Somālijas piekrastē. Cita starpā ir jāpaziņo pilns uz kuģa esošo apkalpes locekļu saraksts un, ja vien iespējams, kuģa nolūki.
2. Pirms šīs zonas šķērsošanas vai zvejošanas šajā zonā veikt attiecīgu apmācību.
3. Ja zvejas kuģis ir aprīkots ar VMS iekārtām, šā kuģa pārvaldniekam jānodrošina MSCHOA piekļuve VMS datiem.
4. Zvejas kuģiem vajadzētu izvairīties no kuģošanas zonās, ja tiem ir ziņots, ka šajās zonās identificēti aizdomīgi kuģi, kuri, iespējams, ir pirātu bāzes kuģi, un būtu jāizmanto visi līdzekļi, lai pēc iespējas laikus pamanītu jebkādu lielu vai mazu kuģu kustību, kas varētu būt aizdomīga.
5. Zvejas kuģiem vienmēr sevi jāidentificē, ja to pieprasa misijas ATALANTA lidmašīna vai kuģis vai ja to pieprasa kāda cita starptautiska vai nacionāla misija cīņai pret pirātiem.
6. Militārajiem, tirdzniecības un zvejas kuģiem vajadzētu nekavējoties atbildēt uz jebkādu identifikācijas pieprasījumu no zvejas kuģa, kam tas pietuvojies (lai tas varētu operatīvi rīkoties un izbēgt, jo īpaši ja tas notiek zvejas laikā).

III. Uzbrukuma gadījumā

1. Uzbrukuma gadījumā vai pamanot aizdomīgu kuģi, brīdināt par to attiecīgās iestādes (UKMTO un MSCHOA) un pārējo floti.
2. Paziņot kuģa otrā kapteiņa (kas atrodas krastā) kontaktinformāciju, jo no viņa zināšanām par kuģi var būt atkarīga militārās operācijas sekmīga izdošanās.

Īpašs ieteikums kuģiem zvejai ar riņķvadiem

3. Evakuēt visu personālu no klāja un novērošanas platformas masta.
4. Ja pirāti pārņēmuši kuģa vadību, bet riņķvadi ir ievietoti, lūgt pirātus ļaut riņķvadus izcelt. Ja pirāti atļauj riņķvadus izcelt, sekot iekraušanas instrukcijām un paskaidrot iekārtu darbību, lai izvairītos no pārpratumiem.