

ODPORÚČANIA

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 11. marca 2010

o sebaobranných a preventívnych opatreniach proti pirátstvu a ozbrojeným útokom voči plavidlám

(Text s významom pre EHP)

(2010/159/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

(1) Vzhľadom na opätovný nárast pirátstva pri pobreží Somálska prijal Výbor pre námornú bezpečnosť Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) na svojom 86. zasadnutí 27. mája až 5. júna 2009 súbor opatrení prostredníctvom niekoľkých obežníkov, ktorými sa buď aktualizujú platné všeobecné odporúčania týkajúce sa boja proti pirátstvu a ozbrojeným lúpežiam voči plavidlám, alebo sa definujú zvláštne opatrenia, ktorých cieľom je čeliť pirátstvu v Adenskom zálive a pri pobreží Somálska.

(2) V obežníku MSC.1/Circ.1334 z 23. júna 2009 sa uvádzajú „Hlavné zásady určené pre vlastníkov, prevádzkovateľov, kapitánov a posádky plavidiel týkajúce sa predchádzania pirátstvu a ozbrojeným lúpežiam plavidiel a ich potláčania“. V tomto obežníku sa preberajú všetky opatrenia, ktoré sa môžu prijať na palube plavidiel za každých okolností, aby sa zabránilo útokom, alebo pokiaľ k nim dôjde, aby sa maximálne znížilo riziko pre posádku a plavidlo.

(3) V obežníku MSC.1/Circ.1332 zo 16. júna 2009 sa preberajú opatrenia označené ako „najlepšie postupy riadenia s cieľom zabrániť pirátstvu v Adenskom zálive a pri pobreží Somálska, obmedziť ho alebo od neho odradiť“ („Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia“), ktoré vypracovali partneri námorného odvetvia na dobrovoľnom základe a zmluvné strany ich podporili a napomáhali vzhľadom na naliehavosť hrozieb pri pobreží Somálska. Partneri námorného odvetvia zaktualizovali tieto opatrenia v 2. verzii, ktorá bola uverejnená v obežníku MSC.1/Circ. 1335 z 29. septembra 2009.

(4) Aj keď tieto opatrenia zhrnuté v obežníkoch IMO nie sú povinné a záväzné, evidentný záujem na zlepšení námornej bezpečnosti vedie k zabezpečeniu toho, aby plavidlá plaviace sa pod vlajkou niektorého z členských štátov boli čo možno najlepšie oboznámené so súčasnými znalosťami v prípade, že sa nachádzajú v zónach s vysokým rizikom pirátstva a ozbrojených útokov.

(5) Pirátstvo a ozbrojené útoky proti plavidlám sú často násilné a okrem súčasnej situácie pri pobreží Somálska, v Adenskom zálive a v Indickom oceáne predstavujú vážnu hrozbu v niekoľkých oblastiach sveta.

(6) Údaje za rok 2008 týkajúce sa pirátstva sú najvyššie od roku 1991, keď ich začal Medzinárodný námorný úrad evidovať, a uvádza sa v nich 293 útokov na plavidlá, 49 zajatých, 889 námorníkov zobratých za rukojemníkov, 11 zabitých, 21 nezvestných a pravdepodobne mŕtvych. Od roku 2008 sa útoky na plavidlá a ich únosy znásobili najmä pri pobreží Somálska, v Adenskom zálive a v Indickom oceáne. Piráti napadli a zadržali mnoho plavidiel s posádkami v očakávaní výplaty výkupného za ich prepustenie. Doba zajatia trvá niekoľko týždňov alebo dokonca niekoľko mesiacov a pre zajatých námorníkov je to neprijateľné a ťažko znesiteľné.

(7) Od začiatku roku 2009 sa zistil nárast útokov v Indickom oceáne a Adenskom zálive, a to aj napriek relatívnemu poklesu počas leta, spôsobenému monzúnom a ťažkými plavebnými podmienkami pre pirátov. V roku 2009 podnikli piráti minimálne 164 útokov, 48 z nich skončilo zajatím plavidla.

(8) V „najlepších postupoch riadenia“ sa odporúča námorným spoločnostiam a plavidlám, aby sa pred prejazdom Adenským zálivom zaregistrovali na internetovej stránke Strediska pre námornú bezpečnosť v Africkom rohu (<http://www.mschoa.org>). Zaregistrované plavidlá dostávajú všetky dostupné informácie týkajúce sa situácie v tejto plavebnej zóne a sledujú ich sily operácie EU NAVFOR-ATALANTA, čo znižuje riziká útokov. Viac ako tretina prechádzajúcich plavidiel sa však v Stredisku pre námornú bezpečnosť v Africkom

rohu stále neregistruje a v dôsledku toho nemôžu využívať opatrenia, ktoré sa zaviedli pre zabezpečenie ich prejazdu touto zónou.

- (9) Dňa 15. júna 2009 sa rozhodla Rada Európskej únie predĺžiť na dobu jedného roku, od 13. decembra 2009, vojenskú operáciu Európskej únie EU NAVFOR-ATALANTA s cieľom prispieť k prevencii, potlačaniu pirátstva a ozbrojených lúpeží pri pobreží Somálska a odrádzaniu od nich. Táto vojenská operácia je prvou námornou operáciou uskutočnenou v rámci Európskej bezpečnostnej a obrannej politiky (EBOP). Rada skonštatovala, že pirátstvo pri somálskom pobreží aj naďalej predstavuje vážnu hrozbu pre námornú plavbu v tejto zóne.
- (10) Z dôvodu ich doplnkovosti ku krokom podniknutým v rámci operácie EU NAVFOR-ATALANTA môže účinné a harmonizované zavedenie preventívnych opatrení, odporučených obežníkmi MSC.1/Circ. 1334 a MSC.1/Circ. 1335, iba prispieť k efektívnosti činnosti námornej ochrany, o ktorej rozhodla Rada v boji proti pirátstvu pri pobreží Somálska.
- (11) Je na členských štátoch, aby zrealizovali opatrenia na posilnenie námornej bezpečnosti a uistili sa, že na tento účel prideliť a poskytnúť všetky potrebné prostriedky,

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Členské štáty sa vyzývajú, aby dbali na účinné a harmonizované uplatňovanie preventívnych opatrení s cieľom čeliť hrozbám, ktorým môžu byť plavidlá vystavené pri pirátstve a ozbrojených útokoch. Tieto už zhrnuté a skonsolidované opatrenia získali veľkú podporu od Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) a partnerov námorného odvetvia.
2. *Všeobecné opatrenia*
 - 2.1. Členské štáty sa vyzývajú, aby oboznámili u nich zaregistrovaných prevádzkovateľov s obežníkom MSC.1/Circ.

1334, prijatým na 86. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), v ktorom sa uvádzajú a aktualizujú preventívne sebaobranne opatrenia, ktoré by mali plavidlá a námorné spoločnosti prijať v boji proti pirátstvu a ozbrojeným útokom kdekoľvek, kde takéto nebezpečenstvo hrozí, v súlade s ustanoveniami Medzinárodného kódexu pre bezpečnosť lodí a prístavných zariadení (kódex ISPS).

- 2.2. Členské štáty sa vyzývajú, aby preverili predovšetkým skutočnosť, či majú plavidlá výkonnú posádku v dostatočnom počte v súlade s pravidlom 4.28 časti B kódexu ISPS, ktoré sa stalo záväzným na základe článku 3 ods. 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 725/2004 ⁽¹⁾.

3. *Zvláštne opatrenia pre situáciu pri pobreží Somálska*

- 3.1. Členské štáty sa vyzývajú, aby oboznámili u nich zaregistrovaných prevádzkovateľov s obežníkom MSC.1/Circ. 1332, prijatým na 86. zasadnutí Výboru pre námornú bezpečnosť Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), doplneným obežníkom MSC.1/Circ. 1335, v ktorých sa na medzinárodnej úrovni preberajú „najlepšie postupy riadenia s cieľom zabrániť pirátstvu v Adenskom zálive a pri pobreží Somálska, odradiť od neho, alebo ho obmedziť“, ktoré partneri námorného odvetvia pravidelne zverejňujú a zabezpečujú ich pravidelnú aktualizáciu.

- 3.2. Členské štáty sa vyzývajú, aby prijali všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie zverejňovania a pravidelných aktualizácií a na kontrolu realizácie najlepších postupov riadenia na odrádzanie od pirátstva pri pobreží Somálska, ktoré sa uvádzajú v prílohe k tomuto odporúčaniu.

V Bruseli 11. marca 2010

Za Komisiu
Siim KALLAS
podpredseda

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 6.

PRÍLOHA

**Najlepšie postupy riadenia v rámci boja proti pirátstvu v Adenskom zálive a pri somálskom pobreží
(2. verzia – august 2009)**

Najlepšie postupy riadenia v úsilí čeliť pirátstvu v Adenskom zálive a pri somálskom pobreží podporujú títo medzinárodní zástupcovia v odvetví:

1. Medzinárodné združenie nezávislých majiteľov cisternových plavidiel (INTERTANKO)
2. Medzinárodná komora lodnej dopravy (ICS)
3. Medzinárodné námorné fórum naftových spoločností (OCIMF)
4. Baltská a medzinárodná námorná rada (BIMCO)
5. Spoločnosť medzinárodných prevádzkovateľov cisternových lodí na prepravu plynu a terminálov (SIGTTO)
6. Medzinárodné združenie vlastníkov lodí na prepravu suchého nákladu (INTERCARGO)
7. Medzinárodná skupina klubov na ochranu a odškodnenie (IGP&I)
8. Medzinárodné združenie spoločností zabezpečujúcich okružné plavby (CLIA)
9. Medzinárodná únia námorných poisťovateľov (IUMI)
10. Spoločný vojnový výbor (JWC) a Spoločný výbor pre lodné dopravné prostriedky (JHC)
11. Medzinárodná námorná kancelária (IMB)
12. Medzinárodná federácia pracovníkov v doprave (ITF)

Tieto najlepšie postupy riadenia podporujú tiež:

13. Stredisko pre námornú bezpečnosť v Africkom rohu (MSCHOA)
14. Námorná obchodná organizácia Spojeného kráľovstva (UKMTO Dubaj)
15. Námorná styčná kancelária (MARLO)

Odporúčané postupy plánovania a prevádzky pre majiteľov, prevádzkovateľov, manažérov a kapitánov lodí plávajúcich tranzitom cez Adenský záliv a pri somálskom pobreží*Účel*

1. Účelom tohto dokumentu je poskytnúť najlepšie postupy riadenia (NPR), aby sa spoločnostiam a lodiam pomohlo vyhnúť sa pirátskym útokom, odraziť pirátske útoky a oddialiť úspešné útoky v Adenskom zálive (AZ) a pri somálskom pobreží. Organizácie, s ktorými bol tento dokument konzultovaný, predstavujú prevažujúcu väčšinu vlastníkov a prevádzkovateľov lodí plávajúcich tranzitom cez túto oblasť.
2. Tieto organizácie budú svojich členov podporovať, aby využívali tieto NPR, a budú sa snažiť rozšíriť ich na ďalšie záujmy v plavbe, ako sú NPR pre boj s pirátstvom v tejto oblasti. Tento dokument dopĺňa usmernenia poskytnuté v obežníku IMO MSC.1/Circ. 1334.

Typické formy útokov a získané poučenia

1. Počas roku 2008 a v prvej polovici roku 2009 sa v celom AZ a pri somálskom pobreží, ako aj v severozápadných vodách Indického oceánu vyskytol zvýšený počet pirátskych útokov na obchodné lode. Väčšina útokov sa zozáčiatku sústreďovala okolo severnej strany AZ, ale dochádzalo k nim aj pri východnom pobreží Somálska.

2. Analýza úspešných útokov ukazuje, že piráti využívajú tieto spoločné prvky zraniteľnosti:
 - a) malá rýchlosť;
 - b) nízky voľný bok lode;
 - c) neprimerané plánovanie a postupy;
 - d) viditeľne nízka pracovná pohotovosť a/alebo zjavný nedostatok prostriedkov na vlastnú ochranu;
 - e) ak je zrejme pomalá reakcia lode.
3. Pri útokoch na otvorené lode/lahké člny sa všeobecne používajú dve alebo viac malých rýchlostí (do 25 uzlov) v útokoch, ktoré často prichádzajú z ľavej prednej strany a/alebo z kormy lode.
4. Používanie pirátskej „materskej lode“, čo je väčšia loď, ktorá má na palube personál, vybavenie, zásoby a menšie útočné plavidlo, umožnilo úspešné podnikanie útokov vo väčšej vzdialenosti od pobrežia.
5. Ostražitosť by mala byť väčšia za ranného brieždenia a za súmraku, pretože väčšina útokov sa uskutočnila v tejto dobe.
6. Plavidlá o vyššej rýchlosti (15 uzlov a viac) by nemali predpokladať, že sú bezpečné pred útokom, ale rýchlosť je účinná forma ochrany. V oblasti sa použila strelba z ľahkých strelných zbraní, granáty s raketovým pohonom (RPG), aby sa kapitáni plavidiel zastrašili a aby znížili rýchlosť plavidiel. Ukázalo sa, že udržiavanie plnej rýchlosti na mori je za takýchto okolností účinné.
7. Väčšinu pokusov o únos odrazili lodné posádky, ktoré vopred plánovali plavbu, absolvovali výcvik na ňu a použili pasívne protiopatrenia s dobrým výsledkom.
8. Schopnosť útočníkov zasiahnuť značne ovplyvňujú aj poveternostné podmienky a podmienky na mori. Sila vetra presahujúca 18 uzlov a výška vln viac ako 2 metre sa považujú za dostatočné na zaistenie ochrany pre všetky plavidlá okrem najzraniteľnejších, najmä ak kapitáni vezmú plne do úvahy najlepšie postupy riadenia.

Odporúčané najlepšie postupy riadenia

1. Úvod

- a) Aj keď sa uznáva absolútna voľnosť rozhodovania kapitána, ktorý môže v tejto oblasti vždy podľa vlastného uváženia prijať príslušné opatrenia na zamedzenie pirátskych útokov, na odradenie od nich alebo na ich zdržanie, tento dokument o najlepších postupoch je určený vlastníkom, prevádzkovateľom a kapitánom lodí a ich posádkam.
- b) Nie všetky opatrenia, ktorými sa zaoberá tento dokument, musia byť použiteľné pre každú loď. Preto sa ako súčasť analýzy rizika odporúča posúdenie s cieľom určiť, ktoré z NPR budú pre loď najvhodnejšie. Ako účinné sa však všeobecne osvedčili tieto:

2. Pred tranzitnou plavbou – všeobecné plánovanie

a) Všeobecné informácie

- i) UKMTO Dubaj je v tejto oblasti prvým kontaktným miestom pre lode. UKMTO Dubaj zaisťuje každodenné spojenie medzi kapitánmi a ozbrojenými silami, komunikuje s loďami a je v priamom spojení s MSCHOA a vojenskými veliteľmi na mori. UKMTO Dubaj vyžaduje pravidelnú aktualizáciu polohy a predpokladaného pohybu lodí. Tieto informácie používa na pomoc pre námorné jednotky v udržovaní presného obrazu o plavbe. (Ďalšie podrobnosti pozri v slovníku v prílohe A.)
- ii) Stredisko pre námornú bezpečnosť v Africkom rohu (MSCHOA) je plánovací a koordinačný orgán pre vojenské sily EÚ (EUNAVFOR) v Adenskom zálive a v oblasti pri somálskom pobreží. (Pozri slovník v prílohe A.)
- iii) Námorná styčná kancelária (MARLO) pôsobí ako sprostredkovateľ výmeny informácií medzi Spojenými námornými silami (CMF) a spoločenstvom obchodnej plavby v oblasti. (Pozri slovník v prílohe A.)
- iv) Pred tranzitnou plavbou cez vysoko rizikovú oblasť by vlastníci a kapitáni mali uskutočniť vlastné posúdenie rizika, aby vyhodnotili pravdepodobnosť a dôsledky pirátskych útokov na loď na základe najnovších dostupných informácií. Výsledkom tohto posúdenia rizika by malo byť určenie opatrení na zamedzenie, zmiernenie a obnovu a bude znamenať spojenie štatutárnych požiadaviek s doplňujúcimi opatreniami na boj s pirátstvom.

- v) Postupy krízového riadenia spoločnosti by sa mali považovať za primerané opatrenia, aby sa mohlo čeliť hrozbe pirátstva tým, že sa prijímú postupy odporúčané organizáciou IMO a iné postupy odporúčané v tomto odvetví, ktoré sú vhodné za konkrétnych okolností a pre konkrétny typ lode.
- vi) Vojenské námorné orgány vyžadujú predbežné oznámenie o zamýšľanej plavbe plavidla, aby mohli určiť jej zraniteľnosť a naplánovať vhodnú ochranu. Dosahuje sa to predovšetkým:
1. Úvodnou správou pre UKMTO Dubaj (elektronickou poštou alebo faxom).
 2. Úvodnou správou pre MARLO (elektronickou poštou alebo faxom).
 3. Okrem toho, ak sa plánuje tranzitná plavba cez Adenský záliv alebo v oblasti vymedzenej 12° severnej šírky, 58° východnej dĺžky a 10° južnej šírky: registrovaním pohybu plavidla v MSCHOA (buď online, elektronickou poštou alebo faxom).
- vii) Aj keď by sa mali prijať opatrenia, aby sa pirátom zamedzilo nalodenie na palubu, najdôležitejšia je bezpečnosť posádky a cestujúcich.
- b) Plánovanie v spoločnosti
- Rozhodne sa odporúča, aby sa manažéri a/alebo prevádzkové oddelenie zaregistrovali s cieľom získať prístup do tajnej časti internetovej stránky MSCHOA (www.mschoa.eu), aby preskúmali informácie, ktoré sú tam obsiahnuté, a aby ich príslušným spôsobom oznámili svojej flotile.
- i) Štyri až päť dní pred tým, než plavidlo vstúpi do medzinárodného odporúčaného tranzitného koridoru (IRTC) alebo do oblasti vymedzenej 12 stupňami severnej šírky alebo 58 stupňami východnej dĺžky alebo 10 stupňami južnej šírky, zaistiť, aby organizácii MSCHOA bola predložená „Registrácia pohybu plavidla“ (online, elektronickou poštou alebo faxom). Poznámka: Môže to podať buď loď, alebo spoločnosť.
 - ii) Preskúmať posúdenie bezpečnosti lode (SSA) a realizáciu plánu bezpečnosti lode (SSP) tak, ako to vyžaduje Kódex medzinárodných lodí a prístavných zariadení (ISPS) s cieľom čeliť hrozbe pirátstva.
 - iii) Bezpečnostnému dôstojníkovi spoločnosti (CSO) sa odporúča zaistiť, aby pohotovostný plán pre vysoko rizikovú plavbu bol zavedený, aby sa plnil, aby sa vysvetlil kapitánovi a bezpečnostnému dôstojníkovi lode (SSO) a aby sa s nimi prerokoval.
 - iv) Byť informovaný o morských oblastiach, ktoré boli vyhlásené ako oblasti s mimoriadne vysokým rizikom.
 - v) Poskytnúť svojmu kapitánovi lode usmernenia týkajúce sa prioritných a dostupných metód tranzitnej plavby v oblasti (skupinový tranzit, sprevádzaný skupinový tranzit, národný konvoj atď.).
 - vi) Uskutočňovať pravidelný výcvik posádky.
 - vii) Použitie ďalších súkromných stráží sa ponecháva na uváženie spoločnosti, ale neodporúča sa použitie ozbrojených stráží.
 - viii) Posúdiť ďalšie zdroje pre zvýšenie počtu členov strážnej služby.
 - ix) Pred tranzitnou plavbou cez oblasti s vysokým rizikom zvážiť vybavenie lodí prostriedkami na vlastnú ochranu (SPM).
- c) Plánovanie kapitána lode:
- i) Oznámenie „Úvodnej správy“ organizáciám UKMTO Dubaj a MARLO (elektronickou poštou alebo faxom) pri vstupe do vyhlásenej oblasti medzi Suezom a 78 stupňami východnej dĺžky a 10 stupňami južnej šírky, pozri diagram plánovania proti pirátstvu Q6099.
 - ii) Štyri až päť dní pred vstupom do IRTC alebo do oblasti vymedzenej 12 stupňami severnej šírky, 58 stupňami východnej dĺžky alebo 10 stupňami južnej šírky zaistiť, aby organizácii MSCHOA bola podaná „Registrácia pohybu plavidla“ (online, elektronickou poštou alebo faxom). Poznámka: Môže ju podať buď loď, alebo spoločnosť. Keď ju spoločnosť vyplní, kapitáni by sa mali so svojimi spoločnosťami presvedčiť, že organizácia MSCHOA správne zaregistrovala ich podrobné údaje.
 - iii) Pred tranzitnou plavbou v oblasti sa odporúča, aby posádka bola dôkladne poučená.
 - iv) Pohotovostný plán proti pirátstvu sa ukázal ako najúčinnjší, keď sa zaviedol dopredu. Pred vstupom do oblasti sa uskutočňuje nácvik, preskúmava plán a všetok personál je poučený o svojich povinnostiach vrátane oboznámenia s výstražným signálom oznamujúcim pirátsky útok.

- v) Kapitánom sa odporúča pripraviť tiež núdzový plán spojenia, ktorý obsahuje všetky dôležité núdzové kontaktné čísla a dopredu pripravené správy, ktoré by mali byť pohotovo k dispozícii alebo by sa mali trvale zobrazovať vedľa komunikačného panelu (napr. telefónne čísla MSCHOA, IMB PRC, CSO atď. – pozri zoznam kontaktov v prílohe B).
- vi) Stanovíť zásady automatického identifikačného systému (AIS) lode: SOLAS umožňuje kapitánovi podľa jeho uváženia vypnúť AIS, ak sa domnieva, že jeho používanie zvyšuje zraniteľnosť lode. Aby sa však námorným vojenským silám poskytli informácie pre lokalizáciu v AZ, odporúča sa, aby prenos AIS pokračoval ďalej, ale aby sa obmedzil na identitu, polohu, kurz, rýchlosť a navigačnú situáciu lode a na informácie týkajúce sa bezpečnosti. Rozhodnutie pri somálskom pobreží sa zase ponecháva na uváženie kapitána, ale vojenské námorníctvo v súčasnej dobe odporúča úplne systém vypnúť. V prípade pochybností si to možno overiť v organizácii MSCHOA.

3. Plánovanie pred tranzitnou plavbou

- a) V prípade plavby v oblasti sa plavidlám odporúča oznámiť svoju poludňajšiu polohu, kurz, rýchlosť, odhadnutú a skutočnú dobu príchodu do UKMTO Dubaj a MARLO.
- b) Plavidlám sa tiež odporúča, aby zvýšili početnosť týchto správ, keď plávajú v oblastiach, ktoré sú známe vysokým rizikom/pirátskymi útokmi, a aby oznámili, keď prechádzajú cez bod A alebo B v AZ, ako je to znázornené na diagrame proti pirátstvu Q6099.
- c) V AZ
 - i) EUNAVFOR naliehavo odporúčajú, aby lode plávali v IRTC. Lode smerujúce na západ by sa mali držať severnej časti koridoru a lode smerujúce na východ južnej časti koridoru. Usmernenia pre skupinový tranzit (GT) v AZ týkajúce sa doby a rýchlostí sú na internetovej stránke MSCHOA, ak sa predpokladá GT.
 - ii) Lode by sa mali v tranzite vyhnúť vstupu do jemenských teritoriálnych vôd (YTW). Je to z dôvodov medzinárodného obyčajového práva, pretože medzinárodné vojenské (nejemenské) sily nemôžu chrániť lode napadnuté v jemenských teritoriálnych vodách.
 - iii) Lode sa môžu požiadať o úpravu plánov plavby tak, aby zodpovedali trase odporúčanej organizáciou MSCHOA.
 - iv) Lode by nemali očakávať, že počas GT ich bude stále sprevádzať vojnová loď. Ale všetky vojnové lode v AZ, či už sú súčasťou EUNAVFOR, alebo sú s nimi koordinované, budú informované o GT v AZ a budú mať prístup k všetkým podrobným údajom o zraniteľnom loďstve.
 - v) MSCHOA naliehavo odporúča kapitánom, aby vyvinuli všetky snahy pre plánovanie dôb tranzitnej plavby cez vysoko rizikové oblasti AZ v nočnej dobe (MSCHOA to lodiam oznámi). V noci došlo k veľmi málo úspešným útokom.
- d) Mimo AZ
 - i) Lode plávajúce pri východnom pobreží Somálska by sa mali pozrieť na internetovú stránku MSCHOA alebo UKMTO Dubaj, aby získali najnovšie odporúčanie trasy.
 - ii) Kapitáni by mali UKMTO Dubaj ešte obvyklým spôsobom oznámiť posledné aktualizované údaje o kurze lode a ďalšie podrobnosti.
- e) Zoznam užitočných podrobných kontaktných údajov je obsiahnutý v prílohe B.

4. Pred tranzitom – obranné opatrenia

- a) S prihliadnutím na úrovne obsadenia lodí posádkami zaistiť, že každodenné práce na lodi sa budú vykonávať s dostatočným predstihom, aby dobre oddýchnutá a poučená posádka držala strážnu službu a aby bol k dispozícii dostatočný počet členov strážnej služby. Kapitán a strážni dôstojníci by mali byť oboznámení s vplyvom kľukatého manévrovania na palube ich konkrétnej lode (za všetkých podmienok na mori), a najmä s vplyvom, ktorý toto manévrovanie môže mať za zníženej rýchlosti plavidla.
- b) Počas tranzitu v AZ a plavby pri somálskom pobreží zvážiť minimalizovanie vonkajšej komunikácie (rádiá, mobilné telefóny a informácie AIS) iba na nevyhnutnú komunikáciu týkajúcu sa bezpečnosti a zabezpečenia a na informácie SOLAS.
- c) Zvýšiť pohotovosť a rezervu spustením ďalších pomocných zariadení vrátane generátorov a kormidelných motorov.
- d) Zvýšiť hliadky/obsadiť lodný mostík členmi posádky.
- e) Obsadiť strojovňu členmi posádky.
- f) Zaistiť a kontrolovať prístup na lodný mostík, do strojovne, kormidelné a do všetkých ubytovacích/vnútorých priestorov. Všetky potenciálne prístupové miesta (dvere, lodné okná, vetracie otvory) by sa mali posúdiť z hľadiska rizika a náležite zaistiť, najmä ak sa potenciálne prístupové miesto považuje za dostatočne veľké, aby sa útočník dostal tadiaľ dovnútra. V tranzitnej plavbe cez vysoko rizikové oblasti by sa prístup do a z ubytovacích priestorov a priestorov pre vnútorné práce mal obmedziť na jedno prístupové miesto. Žiadne použité opatrenia by nemali zahradziť núdzový VÝCHOD z vnútorného priestoru, aj keď bude zabezpečený proti vstupu pirátov zvonku.

- g) V prípade nebezpečenstva možno kontaktovať vojnové lode na 16. kanále VHF (záložný kanál 08).
- h) Skontrolovať, či všetky rebríky a vonkajšie zariadenia sú zložené alebo vytiahnuté na palubu.
- i) Skontrolovať, či prostriedky na vlastnú ochranu, ktoré boli zavedené dopredu, sú bezpečne namontované a či fungujú podľa ich určenia. Mať na pamäti, že dočasné prostriedky nemusia pracovať naplno, takže môžu poskytovať iba zníženú úroveň ochrany.
- j) Ak má loď pomerne nízky voľný bok, zvážte možnosť zväčšiť šírku palubného zábradlia, aby sa zabránilo uchytaniu hákov. Príklady takýchto opatrení si pozrite na internetovej stránke MSCHOA.
- k) Odporúča sa určiť vybrané miesta alebo „bašty“ pirátskych útokov a nacvičiť blokovacie postupy, aby sa zdržal prístup k riadeniu lode a získal čas. V ideálnom prípade by mali byť mimo vonkajších priehradiek a lodných okien. Keďže prebieha diskusia o používaní vybraných miest útokov a metódach ich využitia, kapitánom sa odporúča, aby si túto otázku pravidelne overovali v organizácii MSCHOA.
- l) Zvážiť použitie figurín na koľajniciach na simulovanie ďalších hliadok. Ak však konštrukčné riešenie lode vytvára čierne miesta v zornom poli a v posúdení bezpečnosti sa zistí toto riziko, môže sa to kompenzovať obsadením členmi posádky.
- m) Odporúča sa, aby protipožiarné čerpadlá a/alebo hadice boli pod tlakom a pripravené na kropenie cez palubu okolo plavidla, a to najmä na najzraniteľnejších miestach.
- n) Pozornosť by sa mala tiež venovať vytváraniu vodnej clony okolo plavidla, aby sa ďalej zamedzilo nalodeniu.
- o) Zvážiť používanie drôtených lán/fyzických prekážok okolo kormy lode/najnižších miest prístupu primeraných pre bezpečnosť a únik posádky.
- p) Zvážiť používanie pasívneho obranného vybavenia.
- q) Zvážiť zaistenie optiky na videnie za šera, ktorá sa používa za tmy.
- r) Zapnúť kamery pre uzatvorené televízne okruhy – CCTV (ak sú namontované).

5. V tranzite – prevádzka

- a) Lodná posádka by nemala byť vystavená prílišnému riziku, keď používa prostriedky na vlastnú ochranu (SPM).
- b) Všetky lode v AZ sa naliehavo vyzývajú, aby používali IRTC a dodržiavali odporúčanie MSCHOA na GT a doby plavby tak, ako je to vyhlásené na internetovej stránke MSCHOA.
- c) Námorníci sa upozorňujú tiež na obežník IMO SN.1 Circ. 281 zo 4. augusta 2009, „Informácie o medzinárodne uznávanom tranzitnom koridore (IRTC) pre lode plávajúce tranzitom cez Adenský záliv“, kde sa odporúča, aby vojenské orgány menili IRTC v závislosti od prevažujúcich okolností. Námorníci sa preto vyzývajú, aby si najnovšie informácie alebo výstrahy pre plavbu vyhlásené pre túto oblasť vyhľadali na internetovej stránke „MSCHOA“ <http://www.mschoa.org>
- d) Ak sa hodláte plaviť v skupinovom tranzite (GT) cez IRTC: Plavte sa tranzitom pri rýchlosti skupinového tranzitu, ale buďte si vedomí obmedzení lode. (Napríklad v súčasnej dobe sa odporúča, že ak je vaša plná rýchlosť 16 uzlov, zvážte v skupinovom tranzite plavbu o rýchlosti 14 uzlov a 2 uzly si ponechajte v rezerve.)
- e) Ak sa nehodláte plaviť v GT cez IRTC: Pri plavbe cez vysoko rizikóvu oblasť si zachovajte plnú rýchlosť na mori. (V súčasnej dobe sa odporúča, že ak je vaša plná rýchlosť na mori vyššia ako 18 uzlov, neznižujte ju v prípade GT. Radšej si zachovajte plnú rýchlosť na mori a snažte sa čo najrýchlejšie preplávať tranzitom cez vysoko rizikóvu oblasť, pokiaľ možno za tmy.)
- f) Lode by mali vždy spĺňať Medzinárodné pravidlá pre zabránenie zrážkam na mori. Kapitáni by sa mali snažiť nesťažovať ostatným plavidlám bezpečnú plavbu, keď prichádzajú do IRTC a keď ho opúšťajú. Navigačné svetlá by sa nemali v noci vypínať. Dodržujte usmernenia, ktoré vydal príslušný orgán vlajkového štátu.
- g) Zaisťte len také osvetlenie paluby, ktoré je potrebné pre bezpečnosť. Osvetlenie v tieňových zónach okolo lodného trupu môže rozšíriť oblasť viditeľnosti pre hliadku, ale len ak je v súlade s bezpečnou plavbou. Ak spozorujete podozrivé dianie okolo plavidla, zvážte okamžité použitie „diaľkovo ovládaných“ svetlometov lode, pokiaľ sú namontované a pokiaľ sa považujú za vhodné; použitie svetlometov môže zastaviť možný útok a odradiť od neho. (Vojenské námorné sily v súčasnej dobe odporúčajú tranzitnú plavbu len s navigačnými svetlami.)

- h) Majte na lodnom mostíku fotografie pirátskych „materských lodí“. Keď ich spozorujete, okamžite to hláste. Každé spozorovanie podozrivých materských lodí nahláste UKMTO Dubaj a IMB PRC. (Príklad hlásenia pirátstva určeného na odovzdávanie takých informácií alebo nahlásenie akéhokoľvek iného útoku či pozorovania – pozri prílohu C.)
- i) Kapitán by sa mal snažiť čo najskôr hrozbu vyhodnotiť. Len čo kapitán nadobudne presvedčenie, že loď je ohrozená, mal by ihneď zavolať UKMTO Dubaj.
- j) Všetkými dostupnými prostriedkami si udržujte dobrý výhľad na podozrivé plavidlo, a to najmä z kormy a zo všetkých strán lode.
- k) Chráňte posádku pred vystavením prílišnému riziku. V tranzitnej plavbe cez vysoko rizikovú oblasť by sa na palube mali vykonávať len nevyhnutné práce. Za tmy by kapitáni mali podľa možnosti držať členov posádky ďalej od vonkajších palubných priestorov, aj keď dbajú na ich povinnosť udržovať si vždy úplný a náležitý výhľad.
- l) Používajte svetlá, zvonenie na poplach a aktivitu posádky na varovanie podozrivých pirátov, že ste ich spozorovali.
- m) K dispozícii sú rôzne iné doplňujúce, komerčne dostupné, nesmrtonosné obranné prostriedky, ktoré by bolo možné zvážiť; mali by ich však posúdiť spoločnosti podľa skutkovej podstaty a konkrétnych charakteristík, ako aj zraniteľnosti danej lode.

6. V prípade útoku pirátov

- a) Dodržujte dopredu spracovaný pohotovostný plán lode.
- b) Aktivujte núdzový plán komunikácie a ihneď nahláste útok jedinému hlavnému kontaktnému miestu pre prípad útoku, ktorým je UKMTO Dubaj. (MSCHOA ako stredisko pre dohľad nad bezpečnosťou na mori z hľadiska pirátskych útokov v oblasti, ktoré je trvale obsadené personálom, bude aj naďalej fungovať ako záložný kontaktný bod v prípade útoku).
- c) Aktivujte lodný výstražný bezpečnostný systém (SSAS), ktorý bude varovať bezpečnostného dôstojníka vašej spoločnosti a vlajkový štát. Hlásenia po útoku by sa mali podať čo najrýchlejšie príslušným strediskám pre hlásenie pirátskych útokov tak, ako je to vysvetlené v oddiele 9.
- d) Ak kapitán využil svoje právo vypnúť automatický identifikačný systém (AIS) počas tranzitu cez pirátsku oblasť, mal by sa tento systém zapnúť, keď na loď zaútočia piráti.
- e) Spustíte núdzový poplach a ohláste „pirátsky útok“ (PA) v súlade s pohotovostným plánom lode.
- f) Vyšlite tiesňové volanie na 16. kanále VHF (a záložnom kanále 08, ktoré monitorujú jednotky vojenského námorníctva). Prípadne pošlite núdzovú správu cez systém digitálneho selektívneho volania – DSC a Inmarsat-C. Nadviažte telefonické spojenie s UKMTO Dubaj.
- g) Zabráňte obklúčeniu člnov na lodi zmenou kurzu a zvýšením rýchlosti, ak je to možné⁽¹⁾. Piráti majú veľké ťažkosti dostať sa na palubu lode, ktorá:
 - i) pláva o vyššej rýchlosti ako 15 uzlov;
 - ii) manévruje – odporúča sa, aby kapitáni čo najskôr zahájili nepretržité manévrovanie kľúčovaním v malých zákrutách s cieľom zabrániť nalodeniu na palubu, aj keď sa pritom udržuje rýchlosť. Zvážte zvýšené vystavenie pirátov vetru/vlnám a použitie vlny na prove a kropenie kormy, aby sa obmedzil príchod pirátskych síl pozdĺž lode. Kapitáni a strážni dôstojníci (OOW) by mali byť informovaní o charakteristikách manipulácie a manévrovania s plavidlom. Mimoriadna pozornosť by sa mala venovať účinkom rôznych kormidelných povelov a vplyvu, ktoré môžu mať na rýchlosť lode.
- h) Uveďte do činnosti obranné prostriedky za pomoci protipožiarnych čerpadiel.
- i) Posúďte zapnutie predných palubných svetiel s cieľom upozorniť na vaše plavidlo a prispieť k tomu, aby vás vojenské sily pri príchode spoľahlivo identifikovali ako plavidlo vystavené útoku.
- j) Nechajte nastúpiť všetkých ostatných členov posádky v súlade s pohotovostným plánom lode.

⁽¹⁾ Možnosť získať čas, dokiaľ neprídu vojenské sily, často vedie k prerušeniu útoku pirátov. Preto je veľmi dôležité, aby ste sa včas registrovali v MSCHOA, používali doby plavby skupinového tranzitu a aktualizovali svoju polohu v UKMTO Dubaj; je tak väčšia pravdepodobnosť, že vojenská námorná pomoc bude v dobe útoku pirátov blízko.

7. Keď sa piráti nalodia na palubu

- a) Skôr, ako piráti získajú prístup na lodný mostík, informujte UKMTO Dubaj, a pokiaľ to čas dovoľí, aj spoločnosť.
- b) Nekladte odpor; mohlo by to viesť k zbytočnému násiliu a zraneniu posádky.
- c) Ak sa musí lodný mostík/strojovňa evakuovať, mal by sa hlavný motor zastaviť; podľa možnosti by sa plavidlo malo vzdialiť a malo by sa plaviť s odstupom od ostatných lodí.
- d) Zachovajte pokoj a plne s pirátmi spolupracujte.
- e) Zabezpečte celú posádku okrem skupiny členov posádky na lodnom mostíku, zostaňte všetci spolu na jednom mieste.
- f) Ak je na zablokovanom „prístupovom mieste“ k dispozícii zaisťovacia vnútorná ochrana/kryt v prípade, že sa piráti snažia vynútiť si vstup na loď. Nechajte prístupové miesto/dvere a lodné okná/okná voľné – nebráňte vstupu. Používajte metódy núdzovej komunikácie z prístupových miest pre spojenie s orgánmi.

8. V prípade vojenskej akcie

- a) Posádke by sa malo odporúčať, aby nikdy NEPOUŽÍVALA fotoaparáty s bleskom, keď prebieha akákoľvek vojenská akcia.
- b) Ak príslušníci armády podnikajú zásah na palube lodí, všetok personál by sa mal držať dole na palube a zakryť si hlavu obidvoma rukami, ktoré sú viditeľné a prázdne.
- c) Buďte pripravení odpovedať na otázky o vašej totožnosti a postavení na palube.
- d) Uvedomte si, že angličtina nie je pracovným jazykom všetkých jednotiek vojenského námorníctva v tejto oblasti.
- e) Vojenské sily môžu zozáčiarku zaistiť všetky osoby, na ktoré narazia. Je to obvyklá prax. Inštruujte o tom lodný personál a pripravte ho na to, aby to očakával a aby počas počiatočných fáz vojenského zásahu na palube plne spolupracoval.

9. Podanie správy po udalosti (referenčná príloha C)

- a) Po každom pirátskom útoku alebo podozrivej aktivite je dôležité podať podrobnú správu o udalosti organizáciám MSCHOA, UKMTO DUBAJ a IMB.
- b) Tým sa zaisťujú komplexná analýza, určia sa trendy v pirátskych aktivitách a umožní sa tiež hodnotenie pirátskych metód alebo zmien v ich taktike a okrem toho sa zabezpečí, že pre ostatné obchodné lode, ktoré sa nachádzajú v blízkosti, sa budú môcť vydať príslušné varovania.
- c) Kapitáni sa preto žiadajú, aby vyplnili štandardizovaný formulár správy o pirátstve obsiahnutý v prílohe C.

Aktualizácia najlepších postupov riadenia

1. Predpokladá sa, že tieto NPR sa budú pravidelne aktualizovať na základe prevádzkových skúseností a získaných poučení. Strany tohto dokumentu sa budú snažiť dodržiavať pravidelnú aktualizáciu týchto NPR a rozosielať revízie svojim príslušným členom a iným zainteresovaným organizáciám.
2. V prípade pochybností navštívte internetovú stránku MSCHOA, na ktorej budú vždy uverejnené príslušné doplňujúce informácie (s tým, že ich nemusia schváliť všetky vyššie uvedené organizácie).

PRÍLOHA A

SLOVNÍK

Úlohy a vzájomné vzťahy zúčastnených koordinačných orgánov.

EUNAVFOR

EUNAVFOR je koordinačný orgán, ktorý prevádzkuje Stredisko pre námornú bezpečnosť (Africký roh). Všetky informácie a podrobné kontaktné údaje sú uvedené na internetovej stránke MSCHOA.

MSC (HOA) Stredisko pre námornú bezpečnosť (Africký roh)

Organizáciu MSCHOA založila Európska únia (EÚ) ako súčasť iniciatívy európskej bezpečnostnej a obrannej politiky pre boj s pirátstvom v Africkom rohu. Táto práca začala vytvorením EÚ NAVCO v septembri 2008. Koordinačná bunka, ktorá pracuje v Bruseli, nadviazala spojenie s širokým okruhom námorného spoločenstva a zaisťuje koordináciu s vojenskými silami EÚ operujúcimi v oblasti. V novembri 2008 urobila Rada Európskej únie hlavný krok k vytvoreniu vojenskej námornej misie EUNAVFOR ATALANTA – s cieľom zvýšiť námornú bezpečnosť pri somálskom pobreží prostredníctvom zamedzovania a odvracania pirátskych útokov a napomáhania v ochrane obchodných lodí v tejto oblasti.

UKMTO Dubaj – Námorné obchodné operácie (Spojené kráľovstvo)

Kancelária Námorných obchodných operácií Spojeného kráľovstva (UKMTO Dubaj) v Dubaji pôsobí ako kontaktné miesto pre spojenie odvetvia so spojenými vojenskými silami (CMF). UKMTO Dubaj tiež spravuje systém dobrovoľných hlásení, na základe ktorého sa obchodným lodiam odporúča, aby v tranzitnej plavbe cez oblasť vymedzenú Suezom a 78° východnej dĺžky a 10° južnej šírky zasielali každodenné správy s uvedením svojej polohy a očakávanej doby príchodu (ETA) do ich ďalšieho prístavu. UKMTO Dubaj potom lode sleduje a informácie o ich polohe odovzdáva CMF a do sídla EÚ. Príslušné informácie, ktoré sa objavujú a ktoré ovplyvňujú obchodnú dopravu, sa potom môžu odovzdať priamo lodiam skôr ako kanceláriám spoločností a môžu zlepšiť reakciu na akúkoľvek udalosť a ušporiť čas.

Pre ďalšie informácie alebo pripojenie k systému dobrovoľných hlásení kontaktujte UKMTO Dubaj: UKMTO@eim.ae

PRÍLOHA B

Užitočné podrobné kontaktné údaje

UKMTO Dubaj

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

MSCHOA

Cez internetovú stránku pre hlásenia	www.mschoa.org
Telefón	+ 44 1923958545
Fax	+ 44 1923958520
E-mail	postmaster@mschoa.org

IMB PRC

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

MARLO

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

PRÍLOHA C

NÁSLEDNÁ SPRÁVA – SPRÁVA O PIRÁTSKOM ÚTOKU

Náležitosti plavidla/podrobné údaje

1. MENO LODE:
2. ČÍSLO IMO:
3. VLAJKA:
4. VOLACÍ ZNAK:
5. TYP LODE:
6. TONÁŽ: GRT (BRT): NRT (ČRT): DWT (HRUBÁ NOSNOSŤ LODE V TONÁCH):
7. VLASTNÍCI (ADRESA A PODROBNÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE):
8. MANAŽÉRI (ADRESA A PODROBNÉ KONTAKTNÉ ÚDAJE):
9. POSLEDNÝ PRÍSTAV/ĎALŠÍ PRÍSTAV:
10. PODROBNÉ ÚDAJE O NÁKLADE: (DRUH/MNOŽSTVO)

Podrobné údaje o udalosti

11. DÁTUM A ČAS UDALOSTI: LT – MIESTNY ČAS UTC – SVETOVÝ KOORDINOVANÝ ČAS
12. POLOHA: LAT – ZEMEPISNÁ ŠÍRKA: (N/S – SEVERNÁ/JUŽNÁ) ZEMEPISNÁ DĹŽKA: (E/W – VÝCHODNÁ/ZÁPADNÁ)
13. NAJBLIŽŠÍ ORIENTAČNÝ BOD/POLOHA:
14. PRÍSTAV/MESTO/KOTVISKO:
15. KRAJINA/NAJBLIŽŠIA KRAJINA:
16. STAV (PRÍSTAVISKO/KOTVISKO/PLAVBA):
17. VLASTNÁ RÝCHLOSŤ LODE:
18. VOLNÝ BOK LODE POČAS ÚTOKU:
19. POČASIE POČAS ÚTOKU (DÁŽĎ/HMLA/HMLOVÝ OPAR, JASNO/ATĎ., VIETOR (RÝCHLOSŤ A SMER), MORE/VÝŠKA DLHÝCH MORSKÝCH VĹN):
20. DRUHY ÚTOKU (NALODENIE NA PALUBU/POKUS O ÚTOK):
21. NÁSLEDKY PRE POSÁDKU, LOĎ A NÁKLAD: ŽIADNY ČLEN POSÁDKY NEBOL ZRANENÝ/ZABITÝ: POLOŽKY/POPLATKY V HOTOVOSTI:
22. OBLASŤ, KDE DOŠLO K ÚTOKU NA LOĎ:
23. POSLEDNÉ SPOZOROVANÉ POHYBY PIRÁTOV/PODOZRIVÉHO PLAVIDLA

Podrobné údaje o prepadovej skupine

24. POČET PIRÁTOV/LUPIČOV:
25. OBLEČENIE/FYZICKÝ VZHĽAD:
26. JAZYK, KTORÝM HOVORILI:
27. POUŽITÉ ZBRANE:
28. ODLIŠUJÚCE PODROBNOSTI:
29. POUŽITÉ PLAVIDLO:
30. SPÔSOB PRIBLIŽENIA:
31. DOBA TRVANIA ÚTOKU:
32. AGRESÍVNI/NÁSILNÍ:

Ďalšie podrobnosti

33. OPATRENIA, KTORÉ UROBILI KAPITÁN A POSÁDKA:
34. BOLA UDALOSŤ NAHLÁSENÁ POBREŽNÉMU ORGÁNU? AK ÁNO, KTORÉMU?
35. PREDNOSTNÉ SPOJENIE S LOĎOU PODÁVAJÚCOU HLÁSENIE: PRÍSLUŠNÁ POBREŽNÁ RÁDIOSTANICA/HF/MF/VHF/SIGNÁL IDENTIFIKAČNÝCH ÚDAJOV – IDS INMARSAT (A NÁMORNÝ KÓD OBLASTI)/IDENTIFIKÁTOR NÁMORNEJ MOBILNEJ SLUŽBY – MMSI
36. OPATRENIE, KTORÉ UROBILI ORGÁNY:
37. POČET ČLENOV POSÁDKY/ŠTÁTNA PRÍSLUŠNOSŤ:
38. PRIPOJTE K TEJTO SPRÁVE – STRUČNÝ OPIS/ÚPLNÚ SPRÁVU/STANOVISKO KAPITÁNA – ČLENOV POSÁDKY/FOTOGRAFIE, AK BOLI UROBENÉ.

Ďalšie usmernenia pre plavidlá zapojené do činností rybolovu, ktoré dopĺňajú najlepšie postupy riadenia v rámci boja proti pirátstvu v Adenskom zálive a pri somálskom pobreží

I. Odporúčania pre plavidlá v rybolovných oblastiach

1. Nesomálske rybárske lode by sa mali vyhýbať činnosti rybolovu alebo tranzitu do vzdialenosti 200 námorných míľ od Somálska nezávisle od toho, či im boli vydané povolenia na túto činnosť, alebo nie.
2. Nezačínajte rybolovné činnosti, ak radar ukazuje prítomnosť neidentifikovaných člnov.
3. Ak spozorujete polyesterové člny takého typu, ktorý obvykle používajú piráti, plnou rýchlosťou sa od nich vzdialte a plávajte do vetra a mora, aby ste im sťažili plavbu.
4. Vyhňte sa zastaveniu v noci, buďte ostražití a držte strážnu službu na lodnom mostíku, na palube a v strojovni.
5. Počas rybolovných činností, keď je plavidlo zraniteľnejšie, buďte ostražití a držte strážnu službu pri radare, aby ste orgánom poskytli čo najviac správ, keď prebieha útok.
6. Počas nočnej plavby používajte iba povinné navigačné a bezpečnostné svetlá, aby ste zamedzili tomu, že svetelný jas upúta pirátov, ktorí sú niekedy na člnoch bez radaru a iba číhajú okolo.
7. Keď sa loď počas nočného rybolovu pohybuje pomaly, držte strážnu službu na lodnom mostíku, na palube a v strojovni. Používajte len povinné navigačné a bezpečnostné svetlá. Motor musí byť pripravený na okamžité spustenie.
8. Držte sa ďalej od neidentifikovaných lodí.
9. VHF používajte čo najmenej, aby ste zamedzili tomu, že vás budú počuť piráti a aby ste im sťažili určenie vašej polohy.
10. Aktivujte AIS, keď v oblasti operujú námorné prieskumné lietadlá, aby ste napomohli svojej identifikácii a lokalizácii.

II. Identifikácia

1. Manažérom sa naliehavo odporúča, aby svoje rybárske plavidlá zaregistrovali v MSCHOA na celú dobu činnosti pri somálskom pobreží. Malo by to zahŕňať oznámenie úplného zoznamu členov posádky na palube a podľa možnosti zábery s plavidlom.
2. Uskutočnite výcvik pred plavbou alebo rybolovnými činnosťami v oblasti.
3. Vždy, keď sú rybárske plavidlá vybavené systémom pre monitorovanie plavidiel – VMS, ich manažér by mal organizácii MSCHOA poskytnúť prístup k údajom VMS.
4. Rybárske plavidlá by sa mali vyhnúť plavbe cez oblasti, o ktorých boli informované, že v nich bola identifikovaná podozrivá pirátska „materská loď“, a mali by použiť všetky prostriedky, aby čo najskôr zistili akýkoľvek pohyb veľkých alebo malých plavidiel, ktoré by mohli byť podozrivé.
5. Na žiadosť lietadiel alebo lodí z operácie ATLANTA alebo z inej medzinárodnej alebo národnej operácie proti pirátom by sa rybárske plavidlá mali vždy identifikovať.
6. Vojenské, obchodné a rybárske plavidlá by mali bezodkladne odpovedať na každú žiadosť rybárskeho plavidla o identifikáciu, ku ktorej sa približujú (aby sa pomohlo včasnému úniku, najmä ak plavidlo loví ryby).

III. V prípade útoku

1. V prípade útoku alebo spozorovania podozrivého plavidla upozorníte príslušné orgány (UKMTO a MSCHOA) a ostatné lode.
2. Oznámte podrobné kontaktné údaje o druhom kapitánovi lode (ktorý je na zemi), ktorého znalosti plavidla by mohli prispieť k úspechu vojenského zásahu.

Odporúčania len pre plavidlá používajúce vlečné siete

3. Evakuujte všetok personál z paluby a zo sťažňového koša.
4. Ak piráti prevzali kontrolu nad plavidlom a vlečné siete sú rozhodené, vyzvite pirátov, aby umožnili ich vytiahnutie. Ak povolia vytiahnutie vlečných sietí, dodržte pokyny pre ich uloženie a vysvetlite fungovanie ich riadiaceho mechanizmu, aby sa zamedzilo nedorozumeniu.