

PRIPOROČILA

PRIPOROČILO KOMISIJE

z dne 11. marca 2010

o ukrepih za samozaščito ter preprečevanje piratskih napadov in oboroženega ropanja ladij

(Besedilo velja za EGP)

(2010/159/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 292 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Zaradi vedno pogostejših piratskih napadov ob somalski obali je Odbor za varnost na morju Mednarodne pomorske organizacije (IMO) na svoji 86. seji, ki je potekala od 27. maja do 5. junija 2009, z več okrožnicami sprejel vrsto ukrepov, s katerimi je posodobil veljavna splošna priporočila o ukrepih za preprečevanje piratskih napadov in oboroženega ropanja ladij oziroma opredelil posebne ukrepe za preprečevanje piratskih napadov v Adenskem zalivu in ob somalski obali.
- (2) Z okrožnico MSC.1/Circ.1334 z dne 23. junija 2009 je določil „glavne smernice za lastnike, upravljalce, kapitane in posadko ladij o preprečevanju in odpravljanju piratskih napadov in oboroženega ropanja ladij“. Ta okrožnica vsebuje vrsto ukrepov, ki se lahko sprejmejo na krovu ladij za preprečitev napadov v vseh okoliščinah in ki v primeru dejanskih napadov čim bolj zmanjšajo nevarnost za posadko in ladjo.
- (3) Okrožnica MSC.1/Circ.1332 z dne 16. junija 2009 vsebuje t. i. ukrepe za „najboljše prakse upravljanja“ za izogibanje, odvratanje in upočasnjevanje piratskih napadov v Adenskem zalivu in ob somalski obali („najboljše prakse za izogibanje, odvratanje in upočasnjevanje piratskih napadov v Adenskem zalivu in ob somalski obali“), ki so jih pripravili partnerji pomorskega sektorja na prostovoljni osnovi in ki jih pogodbene stranke zaradi nujnosti obvladovanja nevarnosti ob somalski obali podpirajo in spodbujajo. Partnerji pomorskega sektorja so te ukrepe posodobili in jih kot 2. različico razširili z okrožnico MSC.1/Circ. 1335 z dne 29. septembra 2009.
- (4) Čeprav ukrepi iz okrožnice IMO niso ne obvezni ne zavezujoči, je zaradi očitne potrebe po večji varnosti na morju potrebno, da se ladje, ki plujejo pod zastavami držav članic v primeru, da so namenjene v plovna območja z visoko nevarnostjo piratskih napadov in oboroženega ropanja, pred njimi čim bolje zaščitijo ter pri tem upoštevajo trenutno znanje in izkušnje.
- (5) Piratski napadi in oboroženi ropi ladij so po naravi pogosto nasilna dejanja, ki ne glede na trenutni položaj ob somalski obali, v Adenskem zalivu in Indijskem oceanu v več regijah sveta predstavljajo veliko nevarnost.
- (6) Od leta 1991, ko je Mednarodni urad za pomorstvo začel zbirati podatke, je bilo število piratskih napadov v letu 2008 največje in je obsegalo 293 napadov na ladje, 49 ugrabitev, 889 talcev, 11 ubitih, 21 pogrešanih in razglašanih za mrtve. Od leta 2008 se je število napadov in ugrabljenih ladij povečalo zlasti ob somalski obali, v Adenskem zalivu in Indijskem oceanu. Pirati so napadli in zasedli številne ladje, posadko pa vzeli za talce in v zameno za njeno osvoboditev zahtevali odkupnino. Ujetništvo običajno traja več tednov ali celo več mesecev, kar je nesprejemljivo in nevzdržno za zajeto posadko.
- (7) Število napadov v Indijskem oceanu in Adenskem zalivu se je od začetka leta 2009 kljub kratkemu poletnemu premoru, ki so ga povzročili monsun in z njim povezani težki pogoji plovbe za pirate, povečalo. Pirati so leta 2009 napadli najmanj 164 ladij ter jih od tega 48 zajeli.
- (8) V „najboljših praksah upravljanja“ je pomorskim družbam in ladjam priporočeno, da se pred prečkanjem Adenskega zaliva registrirajo na internetni strani Centra za varnost na morju Afriškega roga (<http://www.mschoa.org>). Registrirane ladje prejmejo vse razpoložljive informacije o položaju v tem plovbnem območju, sledijo pa jim oborožene sile operacije EU NAVFOR-ATALANTA, zaradi česar je nevarnost napadov manjša. Vendar pa več kot tretjina ladij, ki prečka zaliv, še vedno ni registrirana

pri Centru za varnost, ki zato ne more izvajati ukrepov za varno prečkanje tega območja.

- (9) Svet Evropske unije je 15. junija 2009 sklenil, da bo s 13. decembrom 2009 za eno leto podaljšal vojaško operacijo Evropske unije EU NAVFOR-ATALANTA in tako prispeval k odvratanju, preprečevanju ter odpravljanju piratskih napadov in oboroženega ropanja ob somalski obali. Ta vojaška operacija je prva pomorska operacija v okviru evropske varnostne in obrambne politike (EVOP). Svet je namreč potrdil, da piratstvo ob somalski obali še naprej predstavlja veliko nevarnost za plovbo v tem območju.
- (10) Ker preventivni ukrepi, priporočeni v okrožnicah MSC.1/Circ. 1334 in MSC.1/Circ. 1335, dopolnjujejo ukrepe v okviru operacije EU NAVFOR-ATALANTA, lahko njihovo učinkovito in usklajeno izvajanje samo še dodatno poveča učinkovitost ukrepov za pomorsko zaščito, ki jih je sprejel Svet za preprečevanje piratskih napadov ob somalski obali.
- (11) Za izvajanje ukrepov, katerih namen je zagotoviti večjo varnost na morju, so pristojne države članice, ki dodelijo in zagotovijo vsa za to potrebna sredstva –

SPREJELA NASLEDNJE PRIPOROČILO:

1. Države članice naj zagotovijo učinkovito in usklajeno izvajanje preventivnih ukrepov, s katerimi bodo ukrepale v primeru nevarnosti, ki ji bodo izpostavljene ladje pri piratskih napadih in oboroženemu ropanju. Te ukrepe, ki so že bili pregledani in konsolidirani, je močno podprla tudi Mednarodna pomorska organizacija (IMO) in partnerji pomorskega sektorja.
2. *Splošni ukrepi*
 - 2.1 Države članice naj upravljalce, ki so se pri njih registrirali, obvestijo o vsebini okrožnice MSC.1/Circ. 1334, sprejeti na

86. seji Odbora za varnost na morju Mednarodne pomorske organizacije (IMO) in o v njej določenih posodobljenih preventivnih ukrepih za samozaščito, ki naj bi jih izvajale ladje in pomorske družbe, da bi v skladu z določbami Mednarodnega kodeksa o zaščiti ladij in pristanišč (kodeks ISPS) v primeru nevarnosti preprečile piratske napade in oboroženo ropanje.

- 2.2 Države članice naj zagotovijo, da imajo ladje dovolj številčno in dovolj usposobljeno posadko, kot to določa predpis 4.28 dela B kodeksa ISPS, ki je s členom 3(5) Uredbe (ES) št. 725/2004 Evropskega parlamenta in Sveta postal zavezujoč⁽¹⁾.

3. *Posebni ukrepi za izboljšanje položaja ob somalski obali*

- 3.1 Države članice naj upravljalce, ki so se pri njih registrirali, obvestijo o vsebini okrožnice MSC.1/Circ. 1332, sprejeti na 86. seji Odbora za varnost na morju Mednarodne pomorske organizacije (IMO) in dopolnjeni z okrožnico MSC.1/Circ. 1335, s katero so bile na svetovni ravni uvedene „najboljše prakse upravljanja“ za izogibanje, odvratanje in upočasnjevanje piratskih napadov v Adenskem zalivu in ob somalski obali, ki jih redno objavljajo in posodablajo partnerji pomorskega sektorja.

- 3.2 Države članice naj sprejmejo vse potrebne ukrepe, s katerimi bodo zagotovile, da bodo razširile najboljše prakse za odvratanje piratskih napadov ob somalski obali, vsebovane v prilogi tega priporočila, objavljale njihove redne posodobitve ter preverile izvajanje ukrepov.

V Bruslju, 11. marca 2010

Za Komisijo
Siim KALLAS
Podpredsednik

⁽¹⁾ UL L 129, 29.4.2004, str. 6.

PRILOGA

Najboljše prakse za odvratanje piratstva v Adenskem zalivu in ob somalski obali**(2. različica – avgust 2009)**

V prizadevanju za odpravljanje piratstva v Adenskem zalivu in ob somalski obali podpirajo naslednje mednarodne organizacije pomorskega sektorja najboljše prakse upravljanja, navedene v nadaljevanju:

1. Mednarodno združenje neodvisnih lastnikov tankerjev (International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANKO)
2. Mednarodna zbornica za plovbo (International Chamber of Shipping - ICS)
3. Mednarodni pomorski forum naftnih družb (Oil Companies International Marine Forum - OCIMF)
4. Baltski in mednarodni pomorski svet (Baltic and International Maritime Council - BIMCO)
5. Mednarodno združenje upravljalcev plinskih tankerjev in terminalov (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators - SIGTTO)
6. Mednarodno združenje ladjarjev za prevoz suhega tovora (INTERCARGO)
7. Mednarodna skupina klubov za zaščito in odškodovanje (International Group of Protection and Indemnity Clubs - IGP&I)
8. Mednarodno združenje družb za križarjenja (Cruise Lines International Association - CLIA)
9. Mednarodna zveza za pomorsko zavarovanje (International Union of Marine Insurers - IUMI)
10. Skupni odbor za vojne zadeve (Joint War Committee - JWC) in Skupni odbor za ladje (Joint Hull Committee - JHC)
11. Mednarodni urad za pomorstvo (International Maritime Bureau - IMB)
12. Mednarodna zveza transportnih delavcev (International Transport Workers Federation - ITF)

Najboljšo poslovno prakso podpirajo tudi:

13. Center za pomorsko varnost v Afriškem rogu (Maritime Security Centre Horn of Africa - MSCHOA)
14. Organizacija Združenega kraljestva za pomorsko trgovino (UK Maritime Trade Organisation - UKMTO Dubaj)
15. Pomorski urad za povezovanje (Maritime Liaison Office - MARLO)

Predlagane prakse načrtovanja in izvajanja za lastnike, upravljalce, upravitelje in kapitane ladij, ki plujejo po Adenskem zalivu in ob somalski obali*Namen*

1. Ta dokument naj bi vseboval najboljše prakse upravljanja (Best Management Practices - BMP), ki naj bi podjetjem in ladjam pomagale pri preprečevanju in odvratanju piratskih napadov in upočasnjevanju uspešnih napadov v Adenskem zalivu in ob somalski obali. Organizacije, ki so bile vključene v posvetovanje, predstavljajo veliko večino ladjarjev in upravljalcev ladij, ki to regijo prečkajo.
2. Te organizacije bodo svoje člane spodbujale, naj uporabljajo te najboljše prakse, in si prizadevale, da jih bodo razširile med drugimi zainteresiranimi akterji v pomorskem sektorju kot najboljše prakse za preprečevanje piratstva v regiji. Ta dokument dopolnjuje navodila iz okrožnice MSC. 1/Circ. 1334 organizacije IMO MSC.

Značilne vrste napadov in pridobljene izkušnje

1. V letu 2008 in prvi polovici leta 2009 je število piratskih napadov na trgovske ladje v Adenskem zalivu in ob somalski obali kot tudi na širšem območju severozahodnega Indijskega oceana naraslo. Na začetku je bila večina napadov strnjena v severnem delu Adenskega zaliva, nato pa so o pojavih poročali tudi ob vzhodnih somalski obali.

2. Iz analize uspešnih napadov je razvidno, da pirati izkoriščajo naslednje skupne šibke točke:
 - (a) nizko hitrost
 - (b) nizko nadvodje
 - (c) neustrezno načrtovanje in postopke
 - (d) vidno nizko stopnjo pripravljenosti in/ali pomanjkanje očitnih samozaščitnih ukrepov
 - (e) očitno počasno odzivnost ladje.
3. Običajno se pri napadih uporabljata dva ali več majhnih hitrih (do 25 vozlov) odprtih čolnov/t. i. „skifov“, ki se pogosto približajo z levega boka in/ali krme.
4. Uporaba piratske „matične ladje“, tj. večje ladje, ki prevažata osebe, opremo, zaloge in manjše plovilo za napade, omogoča uspešno izvajanje napadov tudi v večji oddaljenosti od obale.
5. Največja budnost mora biti ob svitu in mraku, ker se večina napadov zgodi v tem času.
6. Plovila višje hitrosti (15 in več vozlov) ne bi smela predpostavljati, da so varna pred napadom, čeprav je hitrost učinkovita oblika obrambe. V prizadevanju, da bi kapitane ladij prisilili zmanjšati hitrost, so pirati v tem območju začeli uporabljati majhno orožje in ročne raketomete (RPG). V takih okoliščinah se je za učinkovito izkazalo ohranjanje polne hitrosti.
7. Večino poskusov ugrabitev ladij je odbila posadka ladje, ki je vnaprej načrtovala in vadila prehod ter dobro uporabila pasivne varnostne ukrepe.
8. Vremenske razmere in razmere na morju prav tako močno vplivajo na sposobnost napadalcev. Hitrost vetra več kot 18 vozlov in valovi, višji od dveh metrov, se štejejo za zadostno zaščito za vsa plovila, razen najbolj ranljivih, zlasti kadar kapitani v celoti upoštevajo najboljše prakse upravljanja.

Priporočene najboljše prakse upravljanja

1. Uvod

- (a) Ob priznavanju stalne in popolne pravice kapitana, da sprejme ustrezne ukrepe za izogibanje, odvratanje in upočasnjevanje piratskih napadov v tej regiji, je ta dokument, v katerem so zbrane najboljše prakse upravljanja, namenjen ladjarjem in upraviteljem ladij, kapitanom in njihovim posadkam.
- (b) Vsi ukrepi iz tega dokumenta se ne morejo uporabljati za vsako ladjo. Zato se priporoča, da se kot del analize opravi ocena, da se ugotovi, katera najboljša praksa upravljanja je za posamezno ladjo najprimernejša. Vendar pa so se na splošno za učinkoviti izkazali naslednji ukrepi:

2. Pred prečkanjem – splošno načrtovanje

(a) Splošno

- (i) Prva kontaktna točka za ladje v regiji je UKMTO Dubaj. UKMTO Dubaj, ki ima stik z ladjami ter sodeluje neposredno z MSCHOA in pomorskimi poveljniki na morju, deluje kot dnevni vmesnik med kapitani in vojsko. UKMTO Dubaj potrebuje redno posodobljene podatke o položaju in nameranih premikih ladij. Te informacije uporablja zato, da pomorskim enotam pomaga obdržati natančno sliko o ladjevju (za dodatne informacije glej glosar v Prilogi A).
- (ii) Center za pomorsko varnost v Afriškem rogu (MSCHOA) je organ oboroženih sil EU za načrtovanje in usklajevanje (EU NAVFOR) v Adenskem zalivu in ob somalski obali (glej glosar v Prilogi A).
- (iii) Pomorski urad za povezovanje (MARLO) deluje kot kanal za izmenjavo informacij med skupnimi pomorskimi silami (Combined Maritime Forces - CMF) in skupnostjo trgovskih ladij v regiji (glej glosar v Prilogi A).
- (iv) Pred prečkanjem tega zelo nevarnega območja morata ladjar in kapitan na podlagi najnovejših razpoložljivih informacij oceniti verjetnost in morebitne posledice piratskih napadov na ladjo. Kot izid te ocene tveganja morata opredeliti ukrepe za preprečevanje, omejevanje in obvladovanje, pri čemer se zakonske zahteve dopolnijo z dodatnimi ukrepi za preprečevanje piratstva.

- (v) Podjetje mora v postopke kriznega vodenja vključiti ustrezne ukrepe za odvratanje nevarnosti piratstva, in sicer tako, da uvede prakse IMO in druge prakse, kolikor so primerne glede na okoliščine in vrsto ladje.
- (vi) Pred prečkanjem je treba vnaprej obvestiti pomorske organe, da lahko ti ugotovijo ranljivost in načrtujejo primerno zaščito. To se doseže predvsem z:
1. Začetnim sporočilom UKMTO Dubaj (e-pošta ali telefaks).
 2. Začetnim sporočilom MARLO (e-pošta ali telefaks).
 3. Če se načrtuje prečkanje Adenskega zaliva ali plovba v območju med 12° S, 58° V in 10° J pa tudi: prijava premikanja ladje pri MSCHOA (spletno, z e-pošto ali telefaksom).
- (vii) Ob uvedbi ukrepov za preprečitev vkrcanja piratov je najpomembnejša varnost posadke in potnikov.
- (b) Načrtovanje, ki ga opravi podjetje
- Zelo priporočljivo je, da se upravitelji in/ali operativni oddelek prijavijo za dostop do oddelkov, ki imajo na spletni strani MSCHOA omejen dostop (www.mschoa.eu), pregledajo tam navedene informacije in jih po potrebi sporočijo ladjevju.
- (i) 4-5 dni pred vstopom plovila v mednarodni priporočeni tranzitni koridor (International Recommended Transit Corridor - IRTC) ali območje med 12° S, 58° V in 10° J, preverite, ali ste pri MSCHOA vložili „registracijo premikanja plovila“ (spletno, z e-pošto ali telefaksom). Opomba: To lahko stori ladja ali podjetje.
 - (ii) Preglejte varnostno oceno ladje (Ship Security Assessment - SSA) in izvajanje varnostnega načrta ladje (Ship Security Plan - SSP) v skladu z Mednarodnim kodeksom o varnosti ladij in v lukah (International Ship and Port Facility Code - ISPS), da preprečite nevarnost piratskih napadov.
 - (iii) Varnostni uslužbenec podjetja (Company Security Officer - CSO) naj preveri, ali je za prečkanjem dela z visokim tveganjem na voljo načrt za obratovanje v nepredvidljivih razmerah, ali je bila izvedena vaja zanj in ali sta o njem poučena kapitan in varnostni častnik ladje (Ship Security Officer - SSO).
 - (iv) Upoštevajte morska območja, ki so razglašena za posebej nevarna območja.
 - (v) Kapitan zagotovi navodila za priporočene in možne načine prečkanja območja (skupni prehod, skupni prehod s spremstvom, nacionalni konvoj itd.).
 - (vi) Za posadko izvajajte redne tečaje usposabljanja.
 - (vii) Podjetje lahko po lastni presoji uporabi dodatne zasebne varnostnike, vendar se uporaba oboroženih stražarjev odsvetuje.
 - (viii) Za izboljšanje učinkovitosti nadzora po potrebi povečajte število osebja.
 - (ix) Pred prečkanjem zelo nevarnih območij na ladji po potrebi namestite samozaščitne naprave (Self Protection Measures - SPM).
- (c) Načrtovanje, ki ga opravi ladijski kapitan:
- (i) Pri vstopu v območje poročanja med Suezom, 78° V in 10° J, pripravite začetno sporočilo za UKTMO Dubaj in MARLO (glej tabelo za načrtovanje proti piratstvu Q6099).
 - (ii) 4-5 dni pred vstopom v IRTC ali območje med 12° S, 58° V in 10° J, preverite, ali ste pri MSCHOA vložili „registracijo premikanja plovila“ (spletno, z e-pošto ali telefaksom). Opomba: To lahko stori ladja ali podjetje. Če registracijo izpolni podjetje, se mora kapitan pri podjetju prepričati, da so sporočeni podatki pravilni.
 - (iii) Pred prečkanjem območja je priporočljivo posadko natančno poučiti.
 - (iv) Izkazalo se je, da je protipiratski načrt za obratovanje v nepredvidljivih razmerah najučinkovitejši, kadar se izvede vnaprej. Usposabljanje izvedite pred prihodom v območje, preglejte načrt in posadko poučite o njenih dolžnostih, vključno s poznavanjem alarmnega signala, ki označuje piratski napad.

- (v) Kapitanom se svetuje, da pripravijo tudi načrt za komuniciranje v kriznih razmerah ter vanj vključijo vse pomembne številke za klice v sili (npr. telefonske številke MSCHOA, IMB PRC, CSO itd. – glej seznam kontaktov v prilogi B) in vnaprej pripravljena sporočila, ki morajo biti hitro dosegljiva ali stalno prikazana blizu oglasne deske
- (vi) Opredelite politiko AIS ladje. SOLAS kapitanu omogoča, da po lastni presoji izključi AIS, če meni, da njegova uporaba povečuje ranljivost ladje. Seveda se za zagotavljanje informacij zaradi sledenja pomorskih sil v Adenskem zalivu priporoča, da se prenos AIS nadaljuje, vendar naj se omeji na identiteto ladje, položaj, smer, hitrost, navigacijski položaj in informacije o varnosti. Tudi v vodah ob somalski obali je odločitev prepuščena kapitanovi presoji, vendar mornarica trenutno svetuje popolno izključitev. V primeru dvoma se lahko posvetujete z MSCHOA.
3. Načrtovanje potovanja pred prečkanjem
- (a) Ladjam svetujemo, da med nahajanjem v območju svoj opoldanski položaj, smer, hitrost, ocenjeni in dejanski čas prihoda sporočijo UKMTO Dubaj in MARLO.
- (b) Ladjam tudi svetujemo, da sporočila pošiljajo pogosteje, kadar plujejo v območjih, ki so znana kot zelo nevarna/piratska, ter dodatno poročajo ob prečkanju točke A ali B v Adenskem zalivu, kot je prikazano v tabeli Q6099 o načrtovanju proti piratstvu.
- (c) V Adenskem zalivu
- (i) EUNAVFOR ladjam priporoča, da med prečkanjem ne zapuščajo IRTC. Ladje, ki plujejo proti zahodu, naj se usmerijo proti severnemu delu koridorja, ladje, ki plujejo proti vzhodu, pa proti južnemu delu. V primeru skupinskega prečkanja (Group Transit - GT) Adenskega zaliva, najdete navodila o času in hitrosti na spletnih straneh MSCHOA.
- (ii) Ladje naj se med prečkanjem izogonej vstopu v jemenske teritorialne vode (Yemeni Territorial Waters - YTWs). Razlog za to je običajno mednarodno pravo, ker mednarodne (nejemenske) vojaške sile ne morejo ščititi ladij, napadenih v jemenskih teritorialnih vodah.
- (iii) Od ladij se lahko zaprosi, da svoje načrte za prečkanje spremenijo glede na nasvete MSCHOA o usmerjanju.
- (iv) Med skupinskim prečkanjem naj ladje ne pričakujejo stalnega spremstva vojne ladje. Vendar pa bodo vse vojne ladje v Adenskem zalivu, ki so del EUNAVFOR ali se z njim usklajujejo, seznanjene o skupnih prečkanjih Adenskega zaliva in bodo imele dostop do vseh informacij o ranljivih ladjah.
- (v) MSCHOA kapitanom priporoča, da prečkanje najbolj nevarnih območij načrtujejo ponoči (ladjam v tem primeru ustrezno svetuje MSCHOA). Ponoči je bilo zelo malo uspešnih napadov.
- (d) Zunaj Adenskega zaliva
- (i) Ladje, ki plujejo ob vzhodni somalski obali, naj obiščejo spletno stran MSCHOA ali UKMTO Dubaj, da bi prejele najnovejše nasvete glede smeri.
- (ii) Kapitani naj UKMTO Dubaj še naprej sproti obveščajo o smeri ladje in podrobnostih.
- (e) Seznam uporabnih kontaktov je naveden v prilogi B.
4. Pred plovbo – obrambni ukrepi
- (a) Ob upoštevanju števila mož posadke je treba dovolj zgodaj prilagoditi redno delo na ladji, da je na straži dobro spočita in dobro poučena posadka z dovolj stražarji. Kapitan in častniki straže morajo poznati vpliv cikcakastih manevrov na krovu svoje ladje (v vseh razmerah na morju) in zlasti možni vpliv takih manevrov na zmanjšanje hitrosti plovila.
- (b) Med prečkanjem Adenskega zaliva in plutjem ob somalski obali preučite, ali je treba zunanje komunikacije (radijske sprejemnike, telefone in informacije AIS) omejiti samo na bistvene komunikacije ter informacije SOLAS, potrebne za varnost in zaščito.
- (c) Pripravljenost in razpoložljivost posadke povečajte z uporabo dodatnih pomožnih strojev, vključno z generatorji in motorji za krmarjenje.
- (d) Povečajte število mož v opazovalnicah/na mostu.
- (e) Zasedite strojnico.
- (f) Zavarujte in nadzorujte dostop do mostu, strojnice, prostora s krmilom in vseh nastanitvenih/notranjih prostorov. Ocenite nevarnost vseh možnih dostopnih točk (vrata, line, zračnike itd.) in jih ustrezno zavarujte, posebej kadar se možna dostopna točka šteje za dovolj veliko, da napadalcu omogoči vstop. Pri prehodu čez zelo nevarna območja mora biti dostop do nastanitvenih in notranjih delovnih prostorov ter izhod iz njih omejen na eno vstopno točko. Noben uporabljen ukrep ne sme ovirati zasilnega IZHODA iz notranjega prostora, medtem ko mora ta ostati zavarovan pred dostopom piratov od zunaj.

- (g) V izrednih razmerah se lahko vojne ladje dosežejo prek UKW kanala 16 (varnostni kanal 08).
- (h) Preverite, ali so vse lestve in zunanja oprema pospravljeni ali se še vedno nahajajo na krovu.
- (i) Preverite, ali so vnaprej nameščene samozaščitne naprave še ustrezno opremljene in ali delujejo, kot je to potrebno. Upoštevajte, da lahkočasne naprave delujejo nenatančno in zato nudijo zmanjšano raven zaščite.
- (j) Če ima ladja sorazmerno nizko nadvodje, preverite, ali lahko povečate širino stranic ter tako preprečite oprijem kavljev za privlečenje ladje. Na spletni strani MSCHOA najdete primere takih ukrepov.
- (k) Priporoča se, da določite zbirno mesto za piratski napad, t. i. „trdnjavo“, in da na vajah preizkusite zaklepanje, s čimer odložite zavzetje ladje in pridobite čas. Najboljše je, če se zbirno mesto ne nahaja v bližini zunanjih neprepustnih pregrad in lin na krovu. Zaradi trenutnih stalnih razprav o uporabi trdnjav in načinih njihove uporabe naj komandanti redno izmenjujejo informacije z MSCHOA.
- (l) Preučite uporabo lutk ob ograjah za simulacijo dodatnih opazovalnic. Če oblika ladje pri opazovalnicah ustvarja slepe točke in se to ugotovi v varnostni oceni, naj jih posadka nadzoruje.
- (m) Črpalke in/ali cevi naj bodo vedno pod pritiskom in pripravljene za izpraznitev čez krov okrog ladje, zlasti na najšibkejših točkah.
- (n) Preučiti je treba tudi postavitev vodne zavese okrog ladje, da se dodatno odvrne vkrcanje piratov na ladjo.
- (o) Pretehtajte uporabo bodeče žice/fizičnih ovir okrog krme/najnižjih točk dostopa, pri čemer zagotovite, da člani posadke niso v nevarnosti in je zasilni izhod prost.
- (p) Pretehtajte uporabo opreme za pasivni defenzivni odpor.
- (q) Pretehtajte uporabo optičnih naprav, ki se lahko uporabljajo ponoči.
- (r) Uporabljajte CCTV (če je del opreme).

5. Med prečkanjem – operacije

- (a) Pri uporabi samozaščitnih naprav (SPM) posadka ne sme biti izpostavljena nepotrebni nevarnosti.
- (b) Vsem ladjam, ki plujejo po Adenskem zalivu, se priporoča, da uporabljajo IRTC ter upoštevajo nasvete MSCHOA GT in urnike, objavljene na spletni strani MSCHOA.
- (c) Mornarje opozarjamo tudi na okrožnico IMO SN.1 Circ. 281 z dne 4. avgusta 2009, „Informacija o mednarodno priznanem tranzitnem koridorju (IRTC) za ladje, ki prečkajo Adenski zaliv“, v kateri je zapisano, da lahko vojaške oblasti mednarodno priznani tranzitni koridor spreminjajo glede na obstoječe razmere. Pomorščakom se zato priporoča, da se na spletni strani „MSCHOA“ <http://www.mschoa.org> seznanijo s posodobljenimi informacijami in plovbnimi opozorili, javljenimi za to območje.
- (d) V primeru skupinskega prehoda skozi IRTC: plujete s hitrostjo skupinskega prehoda, vendar ne pozabite tehnične omejitve ladje. (Trenutno se priporoča, da se priključite skupinskemu prehodu s 14 vozli, če je polna morska hitrost vaše ladje 16 vozlov, in da preostala 2 vozla predstavljata rezervo.)
- (e) V primeru, da se niste odločili za skupinski prehod skozi IRTC: v zelo nevarnem območju obdržite polno hitrost na morju. (Trenutno se priporoča, da hitrosti zaradi priključitve skupinskemu prehodu ne zmanjšujete, če ladja doseže polno hitrost več kot 18 vozlov.) Namesto tega obdržite polno hitrost in čim večji del zelo nevarnega območja preplujete v temi.)
- (f) Spoštujte Mednarodni pravilnik o preprečevanju trčenj na morju. Kapitani naj pri vstopanju v IRC in izstopanju iz njega ne ovirajo varne plovbe drugih plovil. Navigacijske luči ponoči ne smete ugasniti. Upoštevajte navodila organa države zastave.
- (g) Krov naj bo osvetljen le toliko, kolikor je to potrebno zaradi varnosti. Osvetljena senčna območja na ladijskem trupu lahko povečajo območje vidnosti iz opazovalnic, vendar so dopustna samo takrat, kadar so združljiva z varno plovbo. Če okrog ladje opazite sumljivo dejavnost, preučite takojšnjo uporabo ladijskih žarometov „na daljinsko upravljanje“, če so ti na voljo in če menite, da so primerni; uporaba žarometov lahko preseneti in odvrne morebitni napad. (Trenutno se priporoča, da med tranzitom plujete samo z navigacijskimi lučmi.)

- (h) Na mostu namestite fotografije piratskih „matičnih ladij“. Če ste jih opazili, to takoj sporočite. O vseh sumljivih matičnih ladjah, ki jih opazite, poročajte UKMTO Dubaj in IMB PRC. (Primer poročila o piratstvu za posredovanje takih informacij ali poročila o vsakem drugem napadu ali opažanju najdete v Prilogi C.)
- (i) Kapitan naj čim prej oceni nevarnost. Kakor hitro ugotovi, da obstaja nevarnost, takoj pokliče UKMTO Dubaj.
- (j) Sumljive ladje opazujte dobro z vsemi razpoložljivimi sredstvi, zlasti s krme in obeh strani krme.
- (k) Posadko zaščitite pred izpostavljanjem nepotrebnih nevarnosti. Med plovbo po zelo nevarnem območju se lahko na krovu opravlja samo nujno delo. Kapitani naj v temi posadko zadržujejo čim bolj proč od zunanjih prostorov na krovu, obenem pa naj zagotovijo, da se ves čas izvaja popolno in ustrezno opazovanje.
- (l) Z lučmi, alarmnimi zvonci in dejavnostmi posadke sumljivim piratom sporočite, da ste jih odkrili.
- (m) Na trgu so na voljo različne dodatne življenjsko nenevarne obrambne naprave, ki bi jih lahko uporabili, seveda pa morajo podjetja oceniti njihove prednosti glede na posebne značilnosti in ranljivost ladje.

6. V primeru piratskega napada

- (a) Upoštevajte pripravljene načrt ladje za obratovanje v nepredvidljivih razmerah.
- (b) Aktivirajte načrt za komuniciranje v izrednih razmerah in o napadu takoj obvestite prvo posamezno kontaktno točko za primer napada, tj. UKMTO Dubaj. (MSCHOA bo kot stražni center za pomorsko varnost s stalno posadko za piratske napade v regiji še naprej deloval kot pomožna kontaktna točka v primeru napada).
- (c) Aktivirajte varnostni alarmni sistem ladje (Ship Security Alert System - SSAS), ki bo opozoril varnostnega uslužbenca podjetja in državo zastave. Poročila po napadu je treba čim prej poslati vsem ustreznim centrom za poročanje piratskih napadov, kakor je pojasnjeno v oddelku 9.
- (d) Če je kapitan med prehodom čez piratsko območje uveljavil svojo pravico do izključitve sistema za samodejno identifikacijo (Automatic Identification System - AIS), mora ta sistem ob piratskem napadu ponovno vključiti.
- (e) Vključite zvočni alarm v sili in razglasite „piratski napad“ (PA) v skladu z načrtom ladje za obratovanje v kriznih razmerah.
- (f) Prek UKW kanala 16 (in varnostnega kanala 08, ki ga spremljajo pomorske enote) pošljite klic „na pomoč“. Prek sistema DSC (Digital Selective Calling - selektivni digitalni klic) in po potrebi Inmarsat-C pošljite sporočilo v stiski. Vzpostavite telefonsko zvezo z UKMTO Dubaj.
- (g) Preprečite približevanje čolnov ladji s spreminjanjem smeri in povečevanjem hitrosti, če je to mogoče ⁽¹⁾. Pirati imajo težave pri vkrcanju na ladjo, ki:
 - (i) potuje z več kot 15 vozli;
 - (ii) manevrira - kapitani naj čim prej začnejo izvajati neprekinjeno majhne cikcakaste manevre, pri čemer naj ohranijo hitrost, da dodatno odvrnejo vkrcanje. Poskušajte povečati izpostavljenost piratov vetru/valovom ter uporabljajte valove ladijskega premca in preplavljanje krme, da piratskemu čolnu onemogočite plutje vzdolž ladje. Kapitani in častnik straže (Officer of the Watch - OOW) morata poznati obnašanje ladje pri vodenju in manevriranju. Posebno pozornost morata nameniti učinkom spreminjanja smeri krmila in njihovim morebitnim posledicam za hitrost ladje.
- (h) Za obrambo uporabite gasilsko črpalko.
- (i) Preučite, ali je smiselno vključiti naprej obrnjene luči na krovu ter tako zagotoviti opozarjanje na vašo ladjo in prihajajočim vojaškim silam pomoč pri pozitivni identifikaciji ladje kot napadenega plovila.
- (j) Zberite vso preostalo posadko v skladu z načrtom ladje za obratovanje v nepredvidljivih razmerah.

⁽¹⁾ Če lahko do prihoda vojaških sil pridobite na času, pirati pogosto napad prekinijo. Zato je bistveno, da se zgodaj prijavite pri MSCHOA, upoštevate urnike za skupinske prehode in vaš položaj sporočite UKMTO Dubaj: s tem povečate verjetnost, da bo mornarica v primeru napada v bližini.

7. Ob vkrcanju piratov

- (a) Preden se pirati polastijo mostu, obvestite UKMTO Dubaj in, če čas dopušča, tudi podjetje.
- (b) Ne upirajte se, saj lahko to privede do nepotrebnega nasilja in škoduje posadki.
- (c) Če je treba evakuirati most/strojnico, ustavite glavni motor in odstraniti vse prehode, če je mogoče, ladjo pa usmerite stran od drugih ladij.
- (d) Ostanite mirni in popolnoma sodelujte s pirati.
- (e) Zagotovite, da vsa posadka, razen skupine na mostu, ostane skupaj na enem mestu.
- (f) Poskrbite, da je v zaklenjeni „trdnjavi“ na razpolago notranja zaščita/kritje v primeru, da bi pirati poskušali izsiliti vstop. Vstopne točke/vrata in line na krovu/okna naj bodo proste – ne upirajte se vstopu piratov. Za komuniciranje z ustreznimi organi uporabite komunikacijska sredstva v trdnjavi.

8. V primeru vojaške akcije

- (a) Posadko je treba obvestiti, naj med vojaško akcijo NE uporablja fotoaparatorov z bliskavico.
- (b) Če vojaško osebje ukrepa na krovu ladje, mora celotno osebje ostati sklonjeno nad krov, si z obema rokama pokriti glave, da je dobro vidno, da so njihove dlani prazne.
- (c) Bodite pripravljeni odgovarjati na vprašanja o identiteti in stanju na ladji.
- (d) Zavedajte se, da angleščina ni jezik vseh pomorskih enot v regiji.
- (e) Vojaške sile lahko na začetku spravijo na varno vse osebe, ki jih opazijo. To je standardna praksa. Osebje ladje poučite, naj to pričakuje in ga pripravite na popolno sodelovanje v začetnih fazah vojaške akcije na ladji.

9. Poročanje po dogodku (referenčna Priloga C)

- (a) Po vsakem piratskem napadu ali sumljivi dejavnosti je zelo pomembno, da MSCHOA, UKMTO DUBAJ in IMB pošljete podrobno poročilo o dogodku.
- (b) To bo omogočilo popolno analizo, ugotovitev trendov piratstva ter oceno piratske tehnike ali sprememb taktike kot tudi izdajo ustreznih opozoril za druge trgovske ladje v bližini.
- (c) Kapitani naj izpolnijo standardni obrazec poročila, ki ga vsebuje Priloga C.

Posodabljanje najboljših poslovnih praks

1. Pričakuje se, da se bodo najboljše prakse upravljanja redno posodabljale glede na operativne izkušnje in pridobljeno znanje. Podpisniki tega dokumenta si bodo prizadevali za redna srečanja, na katerih bodo te prakse posodobili, popravke pa poslali svojim članom in drugim zainteresiranim organizacijam.
 2. V primeru dvomov obiščite spletno stran MSCHOA, kjer so objavljene ustrezne dodatne informacije (pri tem upoštevajte, da informacij niso potrdile vse zgoraj naštetih organizacije).
-

PRILOGA A

GLOSAR

Vloga vključenih usklajevalnih organov in njihovi odnosi.

EUNAVFOR

EUNAVFOR je usklajevalni organ, ki upravlja Center za pomorsko varnost (Afriški rog). Vse informacije in podrobnosti o stikih najdete na spletni strani MSCHOA.

MSC (HOA) Center za pomorsko varnost (Afriški rog)

MSCHOA je ustanovila Evropska unija (EU) v okviru evropske varnostne in obrambne politike z namenom, da bi preprečevala piratstvo na območju Afriškega roga. MSCHOA je začel delovati z ustanovitvijo EU NAVCO septembra 2008. Ta usklajevalna celica s sedežem v Bruslju je vzpostavila stike s številnimi predstavniki pomorske skupnosti in zagotovila usklajevanje s silami EU v regiji. Novembra 2008 je Svet Evropske unije z ustanovitvijo pomorske misije EU NAVFOR ATALANTA, katere cilj je preprečevati in odvracati piratske napade in zagotavljati pomoč trgovskemu ladjevju v regiji, napravil pomemben nadaljnji korak za izboljšanje pomorske varnosti v obalnih vodah Somalije.

UKMTO Dubaj – Organizacija za pomorsko trgovino (ZK)

Urad Organizacije ZK za pomorsko trgovino (UKMTO Dubaj) v Dubaju deluje kot kontaktna točka za povezovanje organizacij pomorskega sektorja s skupnimi vojaškimi silami (CMF). UKMTO Dubaj upravlja tudi sistem prostovoljnega poročanja, v okviru katerega se trgovske ladje spodbuja, da pošljejo dnevno poročilo o svojem položaju in pričakovanem času prihoda (ETA) v naslednje pristanišče, kadar plujejo v regiji med Suezom, 78° V in 10° J. UKMTO Dubaj nato ladjam sledi, informacije o položaju pa pošlje na sedeža CMF in EU. Nove pomembne ustrezne informacije, ki se nanašajo na komercialni promet, se lahko nato pošljejo ladjam neposredno namesto prek služb podjetij, kar izboljšuje odzivnost na dogodke in prihrani čas.

Za dodatne informacije ali vključitev v sistem prostovoljnega poročanja pišite UKMTO Dubaj: UKMTO@eim.ae

PRILOGA B

Uporabni kontakti

UKMTO Dubaj

| | |
|-----------------|-----------------|
| E-pošta | UKMTO@eim.ae |
| Telefon | + 971 505523215 |
| Mobilni telefon | |
| Telefaks | + 971 43065710 |
| Teleks | (51) 210473 |

MSCHOA

| | |
|-------------------------------|--|
| Poročanje prek spletne strani | www.mschoa.org |
| Telefon | + 44 (0) 1923958545 |
| Telefaks | + 44 (0) 1923958520 |
| E-pošta | postmaster@mschoa.org |

IMB PRC

| | |
|-----------------|--|
| E-pošta | piracy@icc-ccs.org |
| Telefon | + 60 320310014 |
| Mobilni telefon | |
| Telefaks | + 60 320785769 |
| Teleks | MA34199 IMBPC1 |

MARLO

| | |
|-----------------|--|
| E-pošta | Marlo.Bahrain@me.navy.mil |
| Telefon | + 973 17853927 |
| Mobilni telefon | + 973 39442117 |

PRILOGA C

POROČILO PO DOGODKU – POROČILO O PIRATSKEM NAPADU

Podatki o plovilu

| |
|--|
| 1. IME LADJE: |
| 2. Št. IMO: |
| 3. ZASTAVA: |
| 4. KLICNI ZNAK: |
| 5. VRSTA LADJE: |
| 6. TONAŽA: BRT: NRT DWT: |
| 7. LASTNIKI (NASLOV IN KONTAKT): |
| 8. UPRAVITELJI (NASLOV IN KONTAKT): |
| 9. ZADNJE PRISTANIŠČE/NASLEDNJE PRISTANIŠČE: |
| 10. PODATKI O TOVORU: (VRSTA/KOLIČINA) |

Podatki o dogodku

| |
|---|
| 11. DATUM IN ČAS DOGODKA: LT UTC |
| 12. POLOŽAJ: ŠIR.: (S/J) DOLŽ.: (V/Z) |
| 13. NAJBЛИŽJI MEJNIK/KRAJ: |
| 14. PRISTANIŠČE/MESTO/OBMOČJE SIDRIŠČA: |
| 15. DRŽAVA/NAJBЛИŽJA DRŽAVA: |
| 16. STANJE (SIDRIŠČE/ZASIDRANA/PLUJE): |
| 17. LASTNA HITROST LADJE: |
| 18. NADVODJE LADJE MED NAPADOM: |
| 19. VREME MED NAPADOM (DEŽ/MEGLA/PRŠEC/JASNO ITD., VETER (HITROST IN SMER); MORJE/VIŠINA VALOVANJA): |
| 20. VRSTE NAPADA (VKRCANJE/POSKUS): |
| 21. POSLEDICE ZA POSADKO, LADJO IN TOVOR: ALI JE KAKŠEN ČLAN POSADKE RANJEN/UBIT: UKRADENI PREDMETI/DENAR: |
| 22. OBMOČJE, KJER JE BILA LADJA NAPADENA: |
| 23. ZADNJI UGOTOVLJENI PREMIDI PIRATOV/SUMLJIVEGA PLOVILA: |

Podrobnosti o sovražni strani

| |
|-------------------------------|
| 24. ŠTEVILO PIRATOV/ROPARJEV: |
| 25. OBLAČILA/VIDEZ: |
| 26. GOVORJENI JEZIK: |
| 27. UPORABLJENO OROŽJE: |
| 28. POSEBNE LASTNOSTI: |
| 29. UPORABLJENO PLOVILO: |
| 30. NAČIN PRIBLIŽANJA: |
| 31. TRAJANJE NAPADA: |
| 32. NAPADALEN/NASILEN: |

Dodatne podrobnosti

| |
|---|
| 33. IZVEDENI UKREPI KAPITANA IN POSADKE: |
| 34. ALI STE O DOGODKU OBVESTILI OBALNE OBLASTI? V PRIMERU DA, KOGA? |
| 35. IZBRANA KOMUNIKACIJA Z LADJO, KI POROČA: USTREZNA OBALNA RADIJSKA POSTAJA IDS/HF/MF/VHF/INMARSAT (IN KODA OCEANSKEGA OBMOČJA)/MMSI |
| 36. UKREPI, KI SO JIH IZVEDLI ORGANI: |
| 37. ŠTEVILO OSEBJA/NACIONALNOST: |
| 38. TEMU POROČILU PRILOŽITE KRATEK OPIS/POPOLNO POROČILO/IZJAVO KAPITANA – POSADKE O NAPADU/POSNETE FOTOGRAFIJE, ČE OBSTAJAJO. |

Dodatna navodila za ribiška plovila kot dodatek najboljši poslovni praksi za odvrčanje piratstva v Adenskem zalivu in ob somalski obali

I. Priporočila za plovila v ribolovnih conah

1. Nesomalska ribiška plovila naj se izogibajo obratovanju ali plutju v razdalji 200 nm od somalske obale ne glede na to, ali imajo ribolovna dovoljenja.
2. Ne začnite z ribolovom, kadar radar kaže prisotnost neidentificiranih čolnov.
3. Če opazite poliestrski čoln vrste, ki jo običajno uporabljajo pirati, se jim s polno hitrostjo umaknite s plutjem proti vetru in morju, da jim otežite plovbo.
4. Izogibajte se ustavljanju ponoči, bodite pozorni in obdržite stražo na mostu, krovu in v strojnici.
5. Med ribolovom je plovilo ranljivejše, zato ostanite pozorni in ohranite radarsko opazovanje, da bi lahko organe v primeru napada čim prej obvestili.
6. Pri nočni plovbi uporabljajte samo obvezne navigacijske in varnostne luči, da preprečite, da bi sij razsvetljave privabil pirate, ki včasih ne uporabljajo radarjev in samo prežijo.
7. Kadar pri nočnem ribolovu ladja pluje s tokom, ohranite stražo na mostu, krovu in v strojnici. Uporabljajte samo obvezne navigacijske in varnostne luči. Motor mora biti pripravljen za takojšnji zagon.
8. Ne približujte se neidentificiranim ladjam.
9. Čim manj uporabljajte VHF, da se izognete prisluškovanju piratov in otežite lokalizacijo.
10. Kadar v območju deluje pomorsko patroljno letalo, aktivirajte AIS, da olajšate identifikacijo in sledenje.

II. Identifikacija

1. Upravljalcem priporočamo, da ribiška plovila prijavijo pri MSCHOA za celotno obdobje obratovanja ob somalski obali. To pomeni, da je treba posredovati popoln seznam članov posadke na krovu in načrtovanih dejavnosti na ladji, če je to mogoče.
2. Pred prehodom ali ribolovom v tem območju opravite usposabljanje.
3. Kadar koli so ribiška plovila opremljena z napravami VMS, mora njihov upravljalca MSCHOA zagotoviti dostop do podatkov VMS.
4. Ribiška plovila naj se izogibajo plutju skozi območja, o katerih so bila obveščena, da so v njih identificirane sumljive piratske „matične ladje“, in naj uporabijo vsa sredstva za čimprejšnje odkrivanje vseh premikov velikih ali majhnih plovil, ki bi lahko bila sumljiva.
5. Ribiška plovila se morajo na zahtevo letal ali ladij iz operacije ATALANTA in drugih mednarodnih ali nacionalnih protipiratskih operacij vedno identificirati.
6. Vojaška, trgovska in ribiška plovila se morajo na zahtevo za identifikacijo ribiškega plovila, kateremu se približujejo, takoj odzvati (da omogočijo zgodnje ukrepanje in omogočijo umik, zlasti ob morebitnem ribolovu).

III. V primeru napada

1. V primeru napada ali če opazite sumljivo plovilo, opozorite organe (UKMTO in MSCHOA) in ostala plovila v skupini.
2. Pošljite kontaktne podatke o drugem kapitanu ladje (na kopnem), katerega poznavanje plovila bi lahko prispevalo k uspehu vojaškega posega.

Priporočila samo za plovila z zaporno plavarico

3. Evakuirajte vse osebe s krova in izvidniške točke na jamboru.
4. Če so se pirati polastili plovila in je zaporna plavarica razgrnjena, predlagajte piratom, naj vam dovolijo pobrati mreže. Če je pobiranje zaporne plavarice dovoljeno, upoštevajte navodila za njeno natovarjanje in pojasnite delovanje naprave, da bi se izognili nesporazumom.