

REKOMMENDATIONER

KOMMISSIONENS REKOMMENDATION

av den 11 mars 2010

om åtgärder för självskydd samt förebyggande av piratdåd och väpnade rån mot fartyg

(Text av betydelse för EES)

(2010/159/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN UTFÄRDAR DENNA
REKOMMENDATION

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 292, och

av följande skäl:

- (1) Mot bakgrund av det ökande antalet piratdåd utanför Somalias kust antog IMO:s sjösäkerhetskommitté vid sitt 86:e möte den 27 maj–5 juni 2009 en rad olika åtgärder genom flera cirkulär, varigenom man dels aktualiserar de allmänna rekommendationer som gäller i fråga om åtgärder för att bekämpa piratdåd och väpnade rån mot fartyg, dels fastställer specifika åtgärder för att ingripa mot piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust.
- (2) I cirkulär MSC.1/Circ. 1334 av den 23 juni 2009 fastställs "riktlinjer för fartygsägare, fartygsoperatörer, befälhavare och fartygsbesättningar om förebyggande och bekämpande av piratdåd och väpnade rån mot fartyg". I detta cirkulär finns en omfattande uppsättning åtgärder som i alla lägen kan vidtas ombord på fartyg för att förhindra angrepp eller i största utsträckning minska riskerna för besättning och fartyg vid ett faktiskt angrepp.
- (3) I cirkulär MSC.1/Circ. 1332 av den 16 juni 2009 återges ett antal metoder kallade "bästa praxis för att undvika, avvärja eller fördröja piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust" ("Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia") som sjöfartsnäringen har tagit fram på frivillig basis och som de avtalsslutande parterna har främjat och uppmuntrat eftersom hoten utanför Somalia är en så angelägen fråga. Sjöfartsnäringen har uppdaterat dessa åtgärder i en andra version, som har distribuerats genom cirkulär MSC.1/Circ. 1335 av den 29 september 2009.
- (4) Åtgärderna i dessa cirkulär från IMO är visserligen inte av obligatorisk och bindande karaktär, men visar på ett tydligt intresse för att förbättra sjösäkerheten, och man bör naturligtvis se till att fartyg som för en medlemsstats flagg hålls så uppdaterade som möjligt om det aktuella kunskapsläget när de befinner sig i högriskområden för piratdåd och väpnade rån.
- (5) Piratdåd och väpnade rån mot fartyg är ofta våldsamma till sin natur och utgör ett allvarligt hot på många håll i världen, inte bara utanför Somalia, i Adenviken och Indiska oceanen med den situation som nu råder där.
- (6) Siffrorna för piratdåd under 2008 är de högsta sedan IMB (International Maritime Bureau) började föra statistik år 1991, med 293 fartygsangrepp, 49 tillfångatagna fartyg, 889 besättningsmän som tagits som gisslan, 11 dödade och 21 personer som försvunnit och antas vara döda. Sedan 2008 har antalet fartygsangrepp och fartygskapningar framför allt ökat utanför Somalia, i Adenviken och Indiska oceanen. Många fartyg har angripits och prejtats av pirater, som håller kvar besättningarna i avvaktan på att det betalas ut lösensummor när de friges. Fångenskapen varar i veckor, ibland till och med i månader, vilket är helt oacceptabelt och innebär svåra prövningar för de tillfångatagna besättningsmännen.
- (7) Sedan början av 2009 har ett ökat antal angrepp kunnat konstateras i Indiska oceanen och Adenviken. Detta trots att det varit relativt lugnt under sommaren till följd av monsunen och de försvårade navigationsförhållandena för piraterna. Under 2009 har piraterna genomfört minst 164 angrepp, varav 48 var fartygskapningar.
- (8) Enligt bästa praxis rekommenderas rederiföretag och fartyg att förhandsregistrera sig på webbplatsen för Maritime Security Center – Horn of Africa (<http://www.mschoa.org>) innan de går i transittrafik via Adenviken. Registrerade fartyg får all tillgänglig information om läget i detta navigationsområde och följs av styrkor från insatsen EU NAVFOR-ATALANTA, vilket minskar risken för

angrepp. Men mer än en tredjedel av fartygen i transitttrafik registrerar sig fortfarande inte via Maritime Security Center – Horn of Africa och kan därför inte ta del av de åtgärder som har införts för att trygga deras transitttrafik inom detta område.

- (9) Den 15 juni 2009 beslöt Europeiska unionens råd att förlänga EU:s militära insats EU NAVFOR-ATALANTA med ett år från och med den 13 december 2009 i syfte att bidra till avväring, förebyggande och bekämpande av piratdåd och väpnade rån utanför Somalias kust. Denna militära insats är den första som genomförs till sjöss inom ramen för den europeiska säkerhets- och försvarspolitik (ESFP). Rådet har nämligen konstaterat att piratdåd utanför den somaliska kusten har fortsatt att utgöra ett allvarligt hot mot sjöfarten inom detta område.
- (10) Eftersom ett effektivt och harmoniserat genomförande av de förebyggande åtgärder som rekommenderas i cirkulären MSC.1/Circ. 1334 och MSC.1/Circ. 1335 kompletterar de åtgärder som genomförs inom ramen för insatsen EU NAVFOR-ATALANTA, kan detta enbart leda till att den marina skyddsinsats som rådet har beslutat om i kampen mot piratdåden utanför Somalia blir ännu effektivare.
- (11) Det ankommer på medlemsstaterna att genomföra åtgärder som ska höja sjösäkerheten och se till att nödvändiga medel anslås och tillhandahålls för detta ändamål.

HÄRIGENOM REKOMMENDERAS FÖLJANDE.

1. Medlemsstaterna uppmanas att säkerställa en effektiv och harmoniserad tillämpning av de förebyggande åtgärderna för att hantera de hot som fartyg kan utsättas för i samband med piratdåd och väpnade rån. Dessa åtgärder, som redan har inventerats och konsoliderats, har fått ett brett stöd från IMO (Internationella sjöfartsorganisationen) och sjöfartsnäringen.
2. *Allmänna åtgärder*
 - 2.1 Medlemsstaterna uppmanas att se till att de operatörer som är registrerade hos dem får kännedom om cirkulär

MSC.1/Circ. 1334, som antogs vid IMO:s sjösäkerhetskommittés 86:e möte och som utgör en sammanställning och uppdatering av de förebyggande självskyddsåtgärder som fartyg och rederiföretag uppmanas vidta för att bekämpa piratdåd och väpnade rån när det förekommer sådana risker, i enlighet med vad som fastställs i Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden).

- 2.2 Medlemsstaterna uppmanas att bland annat kontrollera att fartygen är tillräckligt och effektivt bemannade i enlighet med regel 4.28 i del B i ISPS-koden, som blev obligatorisk i och med artikel 3.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 ⁽¹⁾.
3. *Specifika åtgärder som avser situationen utanför Somalias kust*
 - 3.1 Medlemsstaterna uppmanas att se till att de operatörer som är registrerade hos dem får kännedom om cirkulär MSC.1/Circ. 1332, antaget vid IMO:s sjösäkerhetskommittés 86:e möte och senare kompletterat genom cirkulär MSC.1/Circ. 1335, som på internationell nivå återger de åtgärder med beteckningen ”bästa praxis för att undvika, avvärja eller fördröja piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust” som sjöfartsnäringen regelbundet offentliggör och ska uppdatera regelbundet.
 - 3.2 Medlemsstaterna uppmanas att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna bästa praxis sprids, att regelbundna uppdateringar överförs och att genomförandet kontrolleras i syfte att avvärja piratdåd utanför Somalias kust. Bästa praxis återges i bilagan till denna rekommendation.

Utfärdad i Bryssel den 11 mars 2010.

På kommissionens vägnar

Siim KALLAS

Vice ordförande

⁽¹⁾ EUT L 129, 29.4.2004, s. 6.

BILAGA

**Bästa praxis för att avvärja piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust
(Version 2 – augusti 2009)**

I en strävan att motarbeta piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust har denna bästa praxis fått stöd av följande internationella företrädare för näringslivet:

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

Denna bästa praxis stöds även av:

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

Föreslagna metoder för planering och operativa åtgärder för fartygsägare, fartygsoperatörer, skeppsledning och befälhavare för fartyg som trafikerar Adenviken och utanför Somalias kust*Syfte*

1. Syftet med detta dokument är att tillhandahålla bästa praxis för att hjälpa rederiföretag och fartyg undvika, avvärja och fördröja piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust. De organisationer som har rådfrågats om detta dokument representerar det stora flertalet rederiföretag och fartygsoperatörer som trafikerar regionen.
2. Dessa organisationer uppmanar sina medlemmar att tillämpa denna praxis och kommer att göra sitt bästa för att sprida dem till andra rederiföretag i syfte att bekämpa piratdåd i regionen. Detta dokument utgör ett komplement till riktlinjerna i internationella sjöfartsorganisationens MSC-cirkulär MSC.1/Circ. 1334.

Karakteristiska överfall och lärdomar

1. Under 2008 och det första halvåret 2009 ökade antalet överfall på handelsfartyg i hela Adenviken och utanför Somalias kust samt i områden i nordvästra Indiska oceanen. Flertalet av överfallen skedde till en början i den norra delen av Adenviken, men överfall har sedan förekommit längre ut utanför Somalias östkust.

2. Analyser av genomförda överfall tyder på att följande vanligt förekommande svagheter utnyttjas av pirater:
 - a) Låg hastighet.
 - b) Lågt fribord.
 - c) Otillräcklig planering och bristfälliga rutiner.
 - d) Synligt låg beredskap och/eller avsaknad av självskyddsåtgärder.
 - e) Långsam reaktionstid ombord på fartyget.
3. Vid överfallen används vanligtvis två eller fler snabba (upp till 25 knop) öppna småbåtar som ofta närmar sig från babords låring och/eller akterifrån.
4. Användning av ett piratmoderfartyg, som är ett större fartyg med personal, utrustning, proviant och mindre anfallsfartyg, har gjort det möjligt att genomföra överfall på längre avstånd från land.
5. Störst vaksamhet bör iaktas vid gryning och skymning eftersom de flesta överfallen har skett under dessa tider på dygnet.
6. Snabbgående båtar (15 knop eller mer) bör inte antas vara säkra från överfall, däremot är hög hastighet ett effektivt försvar. Användning av handeldvapen och raketgevär (RPG) har förekommit i området för att försöka hota fartygens befälhavare och få dem att sänka hastigheten. Att bibehålla högsta hastighet under sådana omständigheter har visat sig vara effektivt.
7. De flesta kapningsförsöken har avväjts av fartygens besättning som har planerat och övat före genomfarten och använt sig av passiva motåtgärder med goda resultat.
8. Rådande väderlek och sjöförhållanden har även en stor betydelse för överfallarens möjlighet att agera. En vindstyrka på över 18 knop och en våghöjd på över två meter betraktas som tillräckligt för att utgöra skydd för alla utom de mest sårbara fartygen, i synnerhet där befälhavare till fullo följer denna bästa praxis.

Rekommenderad bästa praxis

1. Inledning

- a) Detta dokument med bästa praxis tillhandahålls för fartygsägare, fartygsoperatörer, befälhavare och deras besättningar. Trots detta har befälhavaren full frihet att vid varje tillfälle vidta lämpliga åtgärder för att undvika, avvärja eller fördröja piratdåd i området.
- b) Inte alla de metoder som nämns i detta dokument är relevanta för alla fartyg. Därför rekommenderas att det som en del av riskbedömningen görs en bedömning av vilka av de metoder i denna bästa praxis som är mest lämpade för fartyget. Följande har dock som regel visat sig vara effektiva:

2. Före genomfart – allmän planering

a) Allmänt

- i) UKMTO Dubai är den första kontaktpunkten för fartyg i regionen. Den dagliga kontakten mellan befälhavare och militären sker via UKMTO Dubai som kommunicerar med fartygen och har direktkontakt med MSCHOA och befälhavare till sjöss. UKMTO Dubai kräver regelbunden uppdatering av fartygens position och planerade kurs. De använder denna information för att hjälpa sjömiliteren få en exakt bild av sjöfarten. (Se ordlistan i bilaga A för ytterligare uppgifter.)
- ii) Det marina säkerhetscentrumet MSCHOA (Maritime Security Centre – of Africa) är det planerande och samordnande organet för EU:s insatsstyrkor (EU NAVFOR) i Adenviken och utanför Somalias kust. (Se ordlistan i bilaga A.)
- iii) MARLO (Marine Liaison Office) fungerar som en informationskanal mellan CMF (Combined Maritime Forces) och den kommersiella sjöfarten i området. (Se ordlistan i bilaga A.)
- iv) Innan fartyget går in i ett högriskområde bör fartygsägaren och befälhavaren baserat på den senaste informationen göra en egen riskbedömning för att bedöma sannolikheten för att bli överfallen av pirater och konsekvenserna av detta. Resultatet av riskbedömningen bör identifiera vilka åtgärder som kan vidtas för att förhindra överfall, begränsa följderna och återuppta seglingen. Detta innebär att man kombinerar lagstadgade krav med kompletterande metoder för att bekämpa piratdåd.

- v) I rederiföretagens krishanteringsmetoder bör ingå lämpliga åtgärder för att stå emot piratdåd genom att följa IMO:s och andra rekommenderade metoder i branschen alltefter rådande omständigheter och typ av fartyg.
- vi) Förhandsupplysning om ett fartygs avsedda genomfart krävs av de militära myndigheter så att de kan påvisa svagheter och planera för lämplig skyddsåtgärd. Detta uppnås främst genom följande:
1. Inledande rapport till UKMTO Dubai, via e-post eller fax.
 2. Inledande rapport till MARLO, via e-post eller fax.
 3. Dessutom, vid planerad genomfart i Adenviken eller navigering inom området 12° N, 58° O och 10° S: Registrering av fartygets kurs till MSCHOA, antingen online eller via e-post/fax.
- vii) Även om det bör vidtas åtgärder för att förhindra att pirater går ombord så kommer besättningens och passagerarnas säkerhet i första hand.
- b) Rederiföretagets planering:
- Det rekommenderas starkt att skeppsledningen och/eller driftsenheterna registrerar sig för åtkomst till alla delar av MSCHOA-webbplatsen (www.mschoa.eu) och att de läser den information som finns där samt sprider den på lämpligt sätt inom sin flotta.
- i) Se till att fartyg som är på väg in i IRTC, den internationellt rekommenderade transitkorridoren eller området inom 12 grader nord, 58 grader ost eller 10 grader syd skickar ett "Vessel Movement Registration" meddelande till MSCHOA (online, e-post eller fax) fyra till fem dagar i förväg. *Anm.:* Detta kan göras antingen av fartyget eller rederiföretaget.
 - ii) Se över igenom fartygets säkerhetsrutiner, SSA (Ship Security Assessment), och införandet av fartygets säkerhetsplan, SSP (Ship Security Plan) enligt Internationella koden för sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar (ISPS-koden) vid förberedelser mot piratdåd.
 - iii) Rederiföretagets säkerhetschef, CSO (Company Security Officer), uppmanas se till att det finns en beredskapsplan för genomfart i högriskområden, att den övas och diskuteras med befälhavaren och fartygets säkerhetschef, SSO (Ship Security Officer).
 - iv) Var klar över vilka områden som innebär särskilt hög risk.
 - v) Ge fartygsbefälen vägledning i hur området kan genomseglas och vilka metoder som finns (grupptransitering, eskorterad grupptransitering, nationellt eskortfartyg osv.).
 - vi) Genomför regelbundna övningar med besättningen.
 - vii) Beslut om användning av ytterligare, privata säkerhetsvakter fattas av rederiföretaget, men användning av beväpnade vakter rekommenderas inte.
 - viii) Överväg att ta in fler resurser för att förstärka vakthållningen.
 - ix) Överväg att utrusta fartygen med självskyddsutrustning (SPM, Self Protection Measures) före genomfarten i högriskområdet.
- c) Befälhavarens planering:
- i) Skicka "inledande rapport" till UKMTO Dubai och MARLO, via e-post eller fax, vid insegling i rapporteringsområdet mellan Suez och 78 grader ost 10 grader syd, se Anti-Piracy-kort Q6099.
 - ii) Se till att fartyg som är på väg in i IRTC, den internationellt rekommenderade transitkorridoren eller området inom 12 grader nord, 58 grader ost eller 10 grader syd skickar ett "Vessel Movement Registration"-meddelande till MSCHOA (online, e-post eller fax) fyra till fem dagar i förväg. *Anm.:* Detta kan göras antingen av fartyget eller rederiföretaget. Om detta utförs av rederiföretaget bör befälhavare förvissa sig om att rederiföretagets uppgifter finns korrekt registrerade hos MSCHOA.
 - iii) Före genomfarten i området bör besättningen ges utförlig information.
 - iv) Beredskapsplanen mot piratdåd har visat sig vara mest effektiv om den genomförs i förväg. En övning hålls före insegling i området, planen går igenom och all personal informeras om sina arbetsuppgifter, vilket inkluderar att de känner igen larmsignalen som betyder piratöverfall.

- v) Befälhavare rekommenderas även att ta fram en nödkommunikationsplan som innehåller alla viktiga kontakttelefonnummer och i förväg förberedda meddelanden. Uppgifterna bör finnas nära till hands eller vara permanent anslagna i närheten av kommunikationspanelen (t.ex. telefonnummer till MSCHOA, IMB PRC, CSO – se kontaktlistan i bilaga B).
- vi) Fastställ fartygets AIS-policy: Enligt Solas kan befälhavaren själv fatta beslut om att slå av AIS (Automatic Information System), om han anser att dess användning ökar fartygets sårbarhet. För att kunna tillhandahålla marinstyrkor spårningsinformation inom Adenviken rekommenderas dock att AIS-överföringen inte avbryts utan begränsas till fartygets identitet, position, kurs, hastighet, navigationsstatus och säkerhetsrelaterad information. Utanför Somalias kust ligger beslutet åter hos befälhavaren, men i nuläget är rådet från militärens sida att stänga av den helt. Vid tveksamhet kan MSCHOA rådfrågas.

3. Före genomfart – planering för sjöresa

- a) Fartyg uppmanas att rapportera sin position, kurs, hastighet klockan 12 på dagen, uppskattade och faktiska ankomsttider till UKMTO Dubai och MARLO så länge de seglar i området.
- b) Fartygen uppmanas även att öka frekvensen av sådan rapportering när de seglar i kända högrisk-/piratområden och meddela när de passerat punkt A eller B i Adenviken, enligt Anti-Piracy-kort Q6099.
- c) Inne i Adenviken
 - i) EUNAVFOR rekommenderar starkt att fartyg håller sig innanför IRTC under resan. Västgående fartyg bör hålla sig i den norra delen av korridoren och östgående fartyg hålla sig i den södra delen. På MSCHOA-webbplatsen tillhandahålls tidpunkter och fart för grupptransitering i Adenviken.
 - ii) Fartyg bör undvika att komma in på jemenitiskt territorialvatten under resan. Detta beror på internationell sedvanerätt, eftersom det inte är möjligt för internationella militärstyrkor (icke-jemenitiska) att beskydda fartyg som attackeras inne på jemenitiskt territorialvatten.
 - iii) Fartyg kan ombes göra ändringar i färdplanen för att anpassa sig efter MSCHOA:s råd om färdväg.
 - iv) Vid grupptransiteringar bör fartyg inte förvänta sig att bli ledsagat av ett örlogsfartyg hela tiden. Men alla örlogsfartyg i Adenviken, som antingen ingår i EUNAVFOR eller samarbetar med dem, är underrättade om grupptransiteringarna och har tillgång till alla uppgifter om utsatta fartyg.
 - v) MSCHOA rekommenderar starkt att befälhavare försöker planera genomfartsperioderna i högriskområden i Adenviken till nattetid (MSCHOA:s råd till fartyg). Mycket få överfall har genomförts nattetid.
- d) Utanför Adenviken
 - i) Fartyg som seglar utanför Somalias kust bör titta på MSCHOA-webbplatsen eller UKMTO Dubai för att få de senaste råden om färdväg.
 - ii) Befälhavare bör även uppdatera UKMTO Dubai på vanligt sätt med uppgifter om fartyget och dess kurs.
- e) En lista över kontaktuppgifter finns i bilaga B.

4. Före genomfart – försvarsåtgärder

- a) Se till att, med hänsyn till bemanningsnivån, rutinerna ombord är anpassade i förväg och att vaktpersonalen är utbildad, välinformerad samt att det finns tillräckligt många som hjälps åt vid vakthållningen. Befälhavare och vakthavande befäl bör känna till hur sicksackmanövrer påverkar deras fartyg (i alla väder) och i synnerhet hur sådana manövrer kan reducera fartygets hastighet.
- b) Tänk på att minska kommunikationen med omvärlden (radio, handenhet och AIS-information) och endast använda den till säkerhetsrelaterad kommunikation och Solas-information under genomseglingen i Adenviken och kusten utanför Somalia.
- c) Öka beredskap och redundans genom att använda extra hjälpmaskineri, inklusive generatorer och styrmotorer.
- d) Öka bemanningen på bevakningsplatser/kommandobrygga.
- e) Bemanna maskinrummet.
- f) Se till att säkra och kontrollera tillträdet till kommandobryggan, maskinrummet, rodermaskinen och alla personalutrymmen. Alla tänkbara tillträdespunkter (dörrar, portar, ventiler etc.) bör riskbedömas och säkras därefter, speciellt om den tänkbara tillträdespunkten bedöms som tillräckligt stor för en överfallare att komma in genom. Tillträde till och från personalutrymmen och interna arbetsutrymmen bör ha endast en ingång vid genomfarten i högriskområdet. Eventuellt vidtagna åtgärder bör inte blockera nödutgångar inifrån interna utrymmen och samtidigt vara säkrade från tillträde för pirater utifrån.

- g) I nödfall kan örlogsfartyg kontaktas via VHF-radiokanal 16 (reservkanal 08).
- h) Kontrollera att alla stegar och all utombordsutrustning är undanstuvad eller uppe på däck.
- i) Kontrollera att utrustning för självskydd är korrekt utplacerad, säkert avpassad och i funktion. Tänk på att tillfällig säkerhetsutrustning kan vara sämre avpassad och därför utgöra ett sämre skydd.
- j) Om fartyget har ett relativt lågt fribord bör man tänka på möjligheten att utöka bredden på relingar för att förhindra att änterhakar får fäste. Se MSCHOA-webbplatsen för exempel på sådana åtgärder.
- k) Det rekommenderas att det utses en särskild samlingspunkt, ett så kallat citadell, vid överfall och att man övar låsningsrutiner för att fördröja piraternas övertag av fartyget och vinna tid. Detta bör ske en bit bort från yttre skott och hyttventiler. På grund av pågående debatt om användningen av citadeller och deras tillämpningsmetod rekommenderas befälhavare att regelbundet stämma av med MSCHOA.
- l) Tänk på att eventuellt ställa ut dockor vid relingarna för att simulera förstärkt bevakning. Om det till följd av fartygets konstruktion finns områden som vakten inte kan se, och skyddsutredningen visar på denna risk, kan man behöva kompensera med personal.
- m) Brandpumpar och/eller brandslangar rekommenderas vara trycksatta och klara för tömning överbord kring fartyget, särskilt på de mest utsatta ställena.
- n) Att skapa en vattenridå kring fartyget för att hindra ombordstigning bör också övervägas.
- o) Överväg användning av skärtråd/fysiska hinder kring akterspegeln/lägsta tillträdespunkter, dock utan att begränsa besättningens säkerhet och flyktmöjligheter.
- p) Överväg användning av passiv försvarsutrustning.
- q) Överväg användning av optisk utrustning för nattseende.
- r) Använd CCTV (om sådan är monterad).

5. Under genomfarten – operativa anvisningar

- a) Fartygets besättning bör inte utsättas för onödiga risker när de vidtar självskyddsåtgärder (SPM).
- b) Alla fartyg i Adenviken rekommenderas starkt att använda IRTC och följa gällande råd vid grupptransitering och tidpunkter som utfärdas på MSCHOA:s webbplats.
- c) Sjömän görs även uppmärksamma på IMO-cirkulär SN.1 Circ. 281 av den 4 augusti 2009, *Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden* där det varnas för att de militära myndigheterna kan komma att ändra IRTC efter rådande omständigheter. Sjömän uppmanas därför att ta reda på aktuell information från MSCHOA:s webbplats <http://www.mschoa.org> eller varningsmeddelanden för gällande område som utfärdats av NAV.
- d) Vid grupptransitering genom IRTC: Passera i den hastighet som angivits för grupptransitering, men var uppmärksam på fartygets begränsningar. (Aktuellt råd är t.ex. att om fartygets högsta hastighet är 16 knop, bör man delta i en grupp för 14 knop och ha två knop som reserv.)
- e) Om man inte avser att göra en grupptransitering genom IRTC: Bibehåll högsta hastighet genom hela högriskområdet. (Aktuellt råd är att om fartygets högsta hastighet är mer än 18 knop, bör man inte sänka hastigheten för att delta i en grupptransitering. Bibehåll i stället högsta hastighet och passera så stor del som möjligt av högriskområdet i mörker.)
- f) Fartygen bör alltid se till att uppfylla kraven i de internationella reglerna för att undvika kollision till havs. Befälhavare bör sträva efter att inte hindra andra fartyg från att segla säkert när de går in i och ut ur IRTC. Navigationsljusen bör vara tända under natten. Följ riktlinjerna från flaggstatens myndighet.
- g) Begränsa belysningen på däck till vad som krävs av säkerhetsskäl. Att lysa upp skuggade områden kring fartygets skrov kan underlätta sikten för bevakningspersonal, men det får inte påverka en säker navigering. När så anses vara lämpligt, överväg omedelbar användning av "fjärrmanövrerat" sökarljus, ifall någon misstänkt aktivitet kring fartyget har observerats. Användning av sökarljus kan överraska en fiende och hindra ett överfall. (Gällande råd från sjömilitären är att passera med enbart navigationsljus.)

- h) Förvara fotografier av piratmoderfartyg på kommandobryggan. Rapportera omedelbart vid eventuell observation. Rapportera alla iakttagelser av misstänkta piratmoderfartyg till UKMTO Dubai och IMB PRC. (Se bilaga C för exempel på rapport om piratdåd för att förmedla sådan information eller rapport om annat överfall eller iakttagelse.)
- i) Befälhavaren bör försöka göra en så tidig riskbedömning som möjligt. Så fort befälhavaren känner att det uppstår ett hot bör han anropa UKMTO Dubai.
- j) Se till att hålla god bevakning med hjälp av alla tänkbara medel för att hålla utkik efter misstänkta fartyg, särskilt akterut och i varje väderstreck.
- k) Utsätt inte besättningen för onödiga risker. Endast nödvändigt arbete på däck bör äga rum under genomfart i högriskområde. Befälhavare bör i möjligaste mån hålla besättningen borta från yttre däckområden under nattetid, men samtidigt se till att de hela tiden sköter sin plikt med bibehållen fullständig och korrekt vakthållning.
- l) Använd lampor, varningsklockor och aktivitet hos besättningen för att signalera till misstänkta pirater att de har blivit upptäckta.
- m) Det finns flera ytterligare, kommersiellt tillgängliga, icke-dödande försvarsmedel som kan övervägas; dessa bör däremot utvärderas av rederiföretagen baserat på respektive fördelar och specifika egenskaper med tanke på fartyget i fråga.

6. Vid överfall av pirater

- a) Följ fartygets i förväg planerade beredskapsplan.
- b) Aktivera nödkommunikationsplanen och rapportera ett överfall omedelbart till en specifik primär kontaktperson, vilket är UKMTO Dubai. (MSCHOA, som det dygnet runt bemannade övervakningscentrumet för sjöfartsskydd som övervakar piratdåd i området, kommer att fortsätta fungera som en reservkontaktpunkt i händelse av överfall.)
- c) Aktivera SSAS (Ship Security Alert System), vilket kommer att varna rederiföretagets säkerhetschef och flaggstaten. Rapport efter överfall bör sändas så snart som möjligt till alla relevanta rapporteringscentraler för piratdåd enligt beskrivningen i avsnitt 9.
- d) Om befälhavaren har utövat sin rättighet att stänga av AIS under genomfarten i högriskområdet, bör den sättas på igen ifall fartyget utsätts för ett överfall.
- e) Starta nödlarmet och utfärda ett meddelande om piratöverfall enligt fartygets egen beredskapsplan.
- f) Gör ett "Mayday"-anrop via VHF-radiokanal 16 (reservkanal 08 som övervakas av sjömilitären). Skicka ett nödropsmeddelande via DSC (Digital Selective Calling)-systemet och Inmarsat-C, om så är tillämpligt. Upprätta telefonförbindelse med UKMTO Dubai.
- g) Förhindra att båtar kommer upp mot fartyget genom att ändra kurs och öka hastigheten när så är möjligt⁽¹⁾. Det är mycket svårt för pirater att komma ombord på ett fartyg som
 - i) håller en hastighet på över 15 knop,
 - ii) gör en manövrering – befälhavare rekommenderas att så snart det är möjligt, med bibehållen hastighet, starta kontinuerliga små sicksackmanövreringar för att hindra ombordstigning. Överväg att utsätta piraterna för vind och vågor genom att utnyttja bog- och aktersvall som försvårar för piratfartyget att lägga till jämsides. Befälhavare och vakthavande befäl bör vara uppmärksamma på fartygets egenskaper vid handhavande och manövrering. Särskild hänsyn bör tas till effekten av olika rorkultsystem och hur dessa kan påverka fartygets hastighet.
- h) Använd brandpump som försvarsmedel.
- i) Överväg att tända framåtriktade däckslampor för att rikta uppmärksamhet till fartyget och hjälpa annalkande sjömilitär att identifiera ett fartyg som attackeras.
- j) Samla in hela återstående besättningen enligt fartygets beredskapsplan.

⁽¹⁾ Om ni kan vinna tid tills militärstyrkorna anländer resulterar detta ofta i att piraterna avbryter överfallet. Därför är tidig registrering i MSCHOA, nyttjande av tidpunkter för överresa i grupp och uppdatering av er position till UKMTO Dubai av största vikt: det ökar sannolikheten att sjömilitären är i närheten om piraterna överfaller.

7. Om pirater bordat fartyget

- a) Informera UKMTO Dubai och, om det finns tid, även rederiet innan piraterna når fram till kommandobryggan.
- b) Gör inget motstånd; detta kan leda till onödigt våld och skada besättningen.
- c) Om kommandobryggan/maskinrummet måste evakueras bör huvudmotorn slås av – om möjligt helt och hållet så att fartyget inte är i vägen för andra fartyg.
- d) Bibehåll lugnet och samarbeta helt med piraterna.
- e) Se till att hela besättningen, utöver arbetslaget på kommandobryggan, stannar kvar tillsammans på en och samma plats.
- f) Vid användning av ett låst "citadell" bör man se till att det finns ett invändigt skydd om piraterna försöker bryta genom. Se till att ingen står i vägen för ingångar/dörrar och ventiler/fönster – försök inte hindra intrång. Använd nödkommunikationsmedel från citadellet för att få förbindelse med myndigheter.

8. I händelse av militär insats

- a) Besättningen bör underrättas om att INTE använda kamera med blixtnöje under pågående militär insats.
- b) I händelse av att militär personal gör en insats ombord på fartyget bör all personal hållas på däck, med båda händerna på huvudet och hålla händerna synliga och tomma.
- c) Var beredd att besvara frågor om identitet och ställning ombord.
- d) Tänk på att engelska inte alltid är det arbetsspråk som används av sjömilitären i regionen.
- e) Militärstyrkor kan inledningsvis gripa alla personer som påträffas. Detta är standardpraxis. Informera och förbered fartygets personal om detta och att de ska samarbeta helt under de inledande momenten vid en militär insats ombord.

9. Efterrapportering vid incident (se bilaga C)

- a) Efter någon typ av piratöverfall eller misstänkt aktivitet är det viktigt att rapportera händelsen till MSCHOA, UKMTO DUBAI och IMB.
- b) Detta bidrar till att skapa en fullständig analys och att bedöma trenderna inom olika piratdåd. Med hjälp av rapporterna kan man utfärda varningar till andra handelsfartyg i närheten, men de utgör även underlag för att bedöma metoder eller förändrad taktik bland pirater.
- c) Befälhavare uppmanas därför fylla i det standardformulär för rapportering av piratdåd som finns i bilaga C.

Uppdatering av bästa praxis

1. Denna bästa praxis förväntas uppdateras regelbundet baserat på operationell erfarenhet och lärdomar. Parterna i detta dokument kommer att sträva efter att mötas regelbundet och uppdatera denna bästa praxis samt att informera respektive medlemmar och andra berörda organisationer om revideringar.
2. Vid tveksamheter bör MSCHOA-webbsidan konsulteras. Där läggs alltid relevant information upp (med reservation för att inte alla ovan angivna organisationer godkänner detta).

BILAGA A

ORDLISTA

De involverade samordnande organens roller och inbördes förhållande.

EUNAVFOR

EUNAVFOR är den samordnande myndigheten som driver det marina säkerhetscentrumet Afrikas horn. All information och alla kontaktuppgifter finns på MSCHOA:s webbsida.

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

MSCHOA inrättades av EU som del av ett initiativ för europeisk säkerhets- och försvarspolitik för att bekämpa piratdåd utanför Afrikas horn. Det här arbetet inleddes med att EU NAVCO bildades i september år 2008. Denna samordnande enhet som har sitt huvudkontor i Bryssel etablerade förbindelser med ett brett tvärsnitt av sjöfartsnäringen och står för samordningen av EU:s insatsstyrkor i regionen. I november år 2008 tog Europeiska unionens råd ett avgörande steg vidare genom att anta ett sjöfartsuppdrag – EU NAVFOR ATALANTA – i syfte att förbättra sjöfartsskyddet utanför Somalias kust genom att undvika och avvärja piratdåd och genom att hjälpa till att skydda handelsfartyg i regionen.

UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations

UKMTO Dubai (UK Maritime Trade Operations) har sitt kontor i Dubai och fungerar som kontaktpunkt i förbund med CMF (Combined Military Forces). UKMTO Dubai administrerar även det frivilliga rapporteringssystemet, dit handelsfartyg uppmuntras att skicka dagliga rapporter med uppgifter om position och beräknad ankomsttid i nästa hamn, under genomfarten i regionen som gränsar till Suez, 78° O och 10° S. UKMTO Dubai kan således spåra fartyg och uppgifter om position vidarebefordras till huvudkontor inom CMF och EU. Nya och relevanta uppgifter som påverkar handelstrafik kan därefter vidarebefordras direkt till fartygen, i stället för rederikontoren, vilket förbättrar reaktionsförmågan vid eventuella incidenter och sparar tid.

Kontakta UKMTO Dubai för ytterligare information eller för att delta i det frivilliga rapporteringssystemet:
UKMTO@eim.ae

BILAGA B

Kontaktuppgifter**UKMTO Dubai**

E-post: UKMTO@eim.ae
Tfn + 971 505523215
Mobil
Fax + 971 43065710
Telex (51) 210473

MSCHOA

Via webbplats för rapportering www.mschoa.org
Tfn + 44 1923958545
Fax + 44 1923958520
E-post: postmaster@mschoa.org

IMB PRC

E-post: piracy@icc-ccs.org
Tfn + 60 320310014
Mobil
Fax + 60 320785769
Telex MA34199 IMBPC1

MARLO

E-post: Marlo.bahrain@me.navy.mil
Tfn + 973 17853927
Mobil + 973 39442117

BILAGA C

UPPFÖLJNINGSRAPPORT – RAPPORT OM PIRATDÅD

Uppgifter om fartyget

1. FARTYGETS NAMN:		
2. IMO-nr:		
3. FLAGGA:		
4. ANROPSSIGNAL:		
5. TYP AV FARTYG:		
6. TONNAGE: GRT:	NRT	DWT:
7. ÄGARE (ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER):		
8. DRIFTSLEDARE (ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER):		
9. FÖREGÅENDE HAMN/NÄSTA HAMN:		
10. UPPGIFTER OM LAST: (TYP/KVANTITET)		

Uppgifter om incident

11. DATUM OCH TIDPUNKT FÖR INCIDENT: LT		UTC
12. POSITION: LAT:	(N/S)	LONG: (E/W)
13. NÄRMSTA LANDMÄRKE/PLATS:		
14. HAMN/ STAD/ANKARPLATS:		
15. LAND/NÄRMASTE LAND:		
16. STATUS (VID KAJ/FÖR ANKAR/UNDER GÅNG):		
17. FARTYGETS HASTIGHET:		
18. FARTYGETS FRIBORD VID ÖVERFALLET:		
19. VÄDERLEK UNDER ÖVERFALLET (REGN/DIMMA/DIS/KLART OSV., VINDSTYRKA OCH -RIKTNING, SJÖGÅNG/VÅGHÖJD):		
20. TYP AV ÖVERFALL (BORDAT/FÖRSÖK):		
21. KONSEKVENSER FÖR BESÄTTNING, FARTYG OCH LAST: NÅGON I BESÄTTNINGEN SKADAD/DÖDAD: STULNA SAKER/PENGAR:		
22. OMRÅDE PÅ FARTYGET SOM ATTACKERADES:		
23. PIRATERNAS/MISSTÄNKTA FARTYGETS SENAST OBSERVERADE MANÖVRAR:		

Uppgifter om kapare

24. ANTAL PIRATER/RÅNARE:
25. KLÄDSEL/UTSEENDE:
26. SPRÅK:
27. VAPEN:
28. UTMÄRKANDE DETALJER:
29. ANVÄNDA FARTYG:
30. SÄTT ATT NÄRMA SIG:
31. ÖVERFALLETS VARAKTIGHET:
32. AGGRESSIVITET/VÅLD:

Ytterligare detaljer

33. VIDTAGEN ÅTGÄRD AV BEFÄLHAVARE OCH BESÄTTNING:
34. RAPPORTERADES INCIDENTEN TILL KUSTBEVAKNINGEN? I SÅ FALL TILL VEM?
35. FÖREDRAGEN KOMMUNIKATION MED RAPPORTERINGSFARTYG: LÄMPLIG KUSTRADIOSTATION/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (PLUS OCEANOMRÅDETS KOD)/MMSI
36. VIDTAGEN ÅTGÄRD AV MYNDIGHETERNA:
37. BESÄTTNINGENS STORLEK/NATIONALITET
38. ATT BIFOGA DENNA RAPPORT: EN KORT BESKRIVNING/FULLSTÄNDIG RAPPORT/BEFÄLHAVARENS – BESÄTTNINGENS UTTALANDE OM ÖVERFALLET/EVENTUELLA FOTOGRAFIER.

Ytterligare vägledning för fartyg som bedriver fiske, tillägg till bästa praxis för att avvärja piratdåd i Adenviken och utanför Somalias kust

I. Rekommendationer för fartyg i fiskevatten

1. Icke-somaliska fiskefartyg bör undvika att arbeta eller passera inom 200 nautiska mil från Somalias kust, oavsett om de har fått licenser för detta ändamål.
2. Påbörja inga fiskeaktiviteter om radarn indikerar att det finns oidentifierade båtar.
3. Om man har observerat den typen av snabbgående gummibåtar som ofta används av pirater bör man förflytta sig bort från dem i högsta hastighet, i en riktning mot vind och vågor som försvårar deras framfart.
4. Undvik att stanna nattetid, var uppmärksam och se till att kommandobrygga, däck och maskinrum hela tiden bevakas.
5. Under pågående fiske, när fartyget är mer utsatt, bör man vara uppmärksam och bibehålla radarbevakning för att snabbt kunna reagera om myndigheterna utfärdar varning om annalkande fara för överfall.
6. Vid navigering nattetid bör man endast använda nödvändiga navigations- och säkerhetsljus för att undvika ljus som kan locka pirater som ibland lurpassar i båtar utan radar.
7. Se till att kommandobryggan på däck och maskinrummet bevakas medan fartyget driver under fisket nattetid. Använd endast nödvändig navigations- och säkerhetsbelysning. Motorn måste vara klar för omedelbar start.
8. Håll avstånd till oidentifierade fartyg.
9. Använd VHF-radion så lite som möjligt för att undvika att bli avlyssnade av pirater och för att försvåra pejling.
10. Aktivera AIS om sjöfartsflyget befinner sig i området för att på så vis underlätta identifiering och målföljning.

II. Identifiering

1. Befälhavare rekommenderas starkt att registrera sina fiskefartyg hos MSCHOA under hela sin verksamhet utanför Somalias kust. Detta bör inkludera en fullständig förteckning över besättningen ombord och fartygens avsikter, om så är möjligt.
2. Genomför övningar före genomfart eller fiske i högriskområdet.
3. Om fiskefartyg är utrustade med VMS-anordningar ska deras driftsledare alltid se till att MSCHOA har åtkomst till VMS-data.
4. Fiskefartyg bör undvika att gå genom områden där de har fått information om att misstänkta piratmoderfartyg har identifierats och bör använda sig av alla medel för att så tidigt som möjligt kunna upptäcka rörelse från stora eller mindre fartyg som kan vara misstänkta.
5. Fiskefartyg bör alltid vara redo att identifiera sig vid begäran från flyg eller fartyg från operation ATALANTA eller annan internationell eller nationell antipiratverksamhet.
6. Militär-, handels- och fiskefartyg bör alltid svara utan fördröjning på alla begäranden om identifiering som kommer från ett fiskefartyg som de närmar sig (för att möjliggöra en så tidig undanmanöver som möjligt, särskilt om fartyget fiskar).

III. I händelse av överfall

1. I händelse av ett överfall eller observation av ett misstänkt fartyg måste varning utfärdas till myndigheterna (UKMTO och MSCHOA) och övriga flottan.
2. Lämna kontaktuppgifterna för fartygets andre befälhavare (som är på land) vars kunskap om fartyget kan bidra till att militärens ingripande lyckas.

Rekommendationer endast för snörpvad

3. Evakuera all personal från däck och mastkorg.
4. Om pirater har tagit kontroll över fartyget och snörpvaden är utspridd bör man uppmuntra piraterna att tillåta att näten tas om hand. Om snörpvaden tillåts tas om hand följer man instruktionerna för stuvningen och förklarar hur utrustningen fungerar för att undvika missförstånd.