

ZALECENIA

ZALECENIE KOMISJI

z dnia 11 marca 2010 r.

dotyczące środków ochrony własnej i zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni skierowanym przeciwko statkom

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/159/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 292,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W obliczu nasilających się aktów piractwa wzdłuż wybrzeży Somalii Komitet Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), podczas swojej osiemdziesiątej szóstej sesji, która odbyła się w dniach 27 maja – 5 czerwca 2009 r., przyjął zestaw środków w formie kilku okólników, które bądź aktualizują obowiązujące zalecenia ogólne dotyczące środków walki z aktami piractwa i rozboju z użyciem broni skierowanymi przeciwko statkom, bądź określają środki szczególne w zakresie zwalczania aktów piractwa w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii.
- (2) W okólniku MSC.1/Circ. 1334 z dnia 23 czerwca 2009 r. określono „Wytyczne dla armatorów, operatorów statku, kapitanów i załogi, dotyczące zapobiegania aktom piractwa i rozboju z użyciem broni, skierowanym przeciwko statkom, oraz metod ich zwalczania”. Okólnik ten obejmuje pełny zestaw środków, jakie można podjąć na statku w każdej sytuacji, aby uniemożliwić atak lub, jeśli do niego dojdzie, maksymalnie ograniczyć wynikające z niego zagrożenie dla załogi i statku.
- (3) Do okólnika MSC.1/Circ. 1332 z dnia 16 czerwca 2009 r. włączono środki zwane „najlepszymi praktykami w walce z piractwem”, których celem jest unikanie, powstrzymanie lub spowalnianie aktów piractwa w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii („Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia”). Zostały one dobrowolnie opracowane przez przedstawicieli sektora gospodarki morskiej, a ich opracowanie uzyskało akceptację i wsparcie umawiających się stron, z uwagi na pilną konieczność walki z zagrożeniem u wybrzeży Somalii. Przedstawiciele sektora gospodarki morskiej opracowali zaktualizowaną wersję nr 2 tych środków, rozpowszechnioną za pomocą okólnika MSC.1/Circ. 1335 z dnia 29 września 2009 r.
- (4) Mimo iż środki włączone do tych okólników nie mają obowiązkowego i wiążącego charakteru, ewidentna konieczność poprawy ochrony na morzu oznacza, że należy zadbać o to, aby statki pływające pod banderą państw członkowskich zabezpieczały się w najlepszy możliwy w obecnym stanie wiedzy sposób, w sytuacjach gdy narażone są na ryzyko, przebywając w rejonach żeglugi o wysokim stopniu zagrożenia aktami piractwa i rozboju z użyciem broni.
- (5) Co oczywiste, aktom piractwa i rozboju z użyciem broni, których ofiarą są statki, towarzyszy nierzadko przemoc i stanowią one poważne zagrożenie w wielu rejonach świata, także pomijając aktualną sytuację wzdłuż wybrzeży Somalii, w Zatoce Adeńskiej i na Oceanie Indyjskim.
- (6) Dane statystyczne z 2008 r. dotyczące piractwa na morzu są najbardziej dramatyczne od czasu kiedy w 1991 r. Międzynarodowe Biuro Morskie zaczęło prowadzić statystyki: w 2008 r. odnotowano 293 napady na statki, 49 uprowadzeń statków, 889 porwań marynarzy, 11 zabójstw, 21 zaginięć lub przypadków uznania ofiar za zmarłe. Począwszy od 2008 r., ataki i porwania statków szczególnie nasiliły się wzdłuż wybrzeży Somalii, w Zatoce Adeńskiej i na Oceanie Indyjskim. Doszło do licznych ataków na statki i ich przejęcia przez piratów przetrzymujących zakładników, których uwolnienie mogło nastąpić dopiero po zapłaconiu okupu. Przetrzymanywanie zakładników trwa wiele tygodni lub nawet miesięcy i odbywa się w niedopuszczalnych i niezwykle uciążliwych dla uwięzionych marynarzy warunkach.
- (7) Od początku 2009 r. zanotowano wzrost liczby ataków na Oceanie Indyjskim i w Zatoce Adeńskiej, mimo stwierdzonego relatywnego uspokojenia sytuacji w lecie, wynikającego z nastania pory monsunowej i związanych z nią trudnych dla piratów warunków żeglugi. W 2009 r. piraci przeprowadzili 164 ataki, z czego w 48 przypadkach doszło do porwania statku.
- (8) Zgodnie z „najlepszymi praktykami” armatorów i statkom zaleca się, przed rozpoczęciem rejsu przez Zatokę Adeńską, wcześniejsze zarejestrowanie się na stronie internetowej Centrum Bezpieczeństwa Morskiego dotyczącego Rogu Afryki (<http://www.mschoa.org>). Zarejestrowane statki otrzymują wszelkie dostępne informacje

na temat sytuacji w tym rejonie żeglugi oraz są monitorowane przez NAVFOR-ATALANTA – morskie siły operacyjne UE, dzięki czemu zagrożenie atakiem jest mniejsze. Jednak ponad jedna trzecia przepływających statków wciąż nie zarejestrowała się w Centrum Bezpieczeństwa Morskiego dotyczącego Rogu Afryki i co za tym idzie – nie może korzystać z istniejących środków, których celem jest zapewnienie im bezpiecznego rejsu w tym rejonie.

- (9) W dniu 15 czerwca 2009 r. Rada Unii Europejskiej podjęła decyzję o przedłużeniu o jeden rok, począwszy od dnia 13 grudnia 2009 r., operacji wojskowej EU NAVFOR-ATALANTA, podjętej przez Unię Europejską jako wkład w działania odstrasżające, zapobieganie i walkę z aktami piractwa i rozboju z użyciem broni, jakie mają miejsce wzdłuż wybrzeży Somalii. Ta operacja wojskowa jest pierwszą operacją morską prowadzoną w ramach europejskiej polityki bezpieczeństwa i obrony (EPBiO). Rada stwierdziła bowiem, że piractwo wzdłuż wybrzeży Somalii wciąż stanowi poważne zagrożenie dla żeglugi morskiej w tym rejonie.
- (10) Ze względu na ich komplementarność z działaniami podejmowanymi w ramach operacji EU NAVFOR-ATALANTA, efektywne i jednolite wdrożenie środków zapobiegawczych zalecanych w okólniku MSC.1/Circ. 1334 oraz MSC.1/Circ. 1335 z całą pewnością sprzyja skuteczności działań z zakresu ochrony statków, przyjętych przez Radę w ramach walki z piractwem wzdłuż wybrzeży Somalii.
- (11) Zadaniem państw członkowskich jest wprowadzenie w życie środków, których celem jest wzmocnienie ochrony na morzu oraz zadbanie o to, aby przeznaczono i przydzielono na ten cel wszystkie niezbędne środki,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ZALECENIE:

1. Wzywa się państwa członkowskie do zapewnienia skutecznego i jednolitego stosowania środków zapobiegawczych, których celem jest przeciwdziałanie niebezpieczeństwu, jakie grozi statkom będącym ofiarami aktów piractwa i rozboju z użyciem broni. Ujęte w wykazie i skonsolidowane środki zyskały szerokie poparcie Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) oraz przedstawicieli z sektora gospodarki morskiej.

2. Środki ogólne

- 2.1. Wzywa się państwa członkowskie do rozpowszechnienia wśród zarejestrowanych w tych państwach operatorów treści okólnika MSC.1/Circ. 1334 przyjętego podczas osiemdziesiątej szóstej sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), określającego i uaktualniającego środki zapobiegawcze w zakresie ochrony własnej, które armatorzy powinny wprowadzić w życie, aby zwalczać akty piractwa i rozboju z użyciem broni, niezależnie od miejsca wystąpienia takiego zagrożenia, zgodnie z Międzynarodowym kodeksem ochrony statków i obiektów portowych (kodeks ISPS).
- 2.2. Wzywa się państwa członkowskie do zadbania w szczególności, aby statki dysponowały odpowiednio przygotowaną i wystarczająco liczną załogą zgodnie z regułą 4.28 części B kodeksu ISPS, która stała się obowiązkowa na mocy art. 3 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 725/2004⁽¹⁾.

3. Środki szczególne związane z sytuacją wzdłuż wybrzeży Somalii

- 3.1. Wzywa się państwa członkowskie do rozpowszechnienia wśród zarejestrowanych w tych państwach operatorów treści okólnika MSC.1/Circ. 1332, przyjętego podczas osiemdziesiątej szóstej sesji Komitetu Bezpieczeństwa na Morzu Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), uzupełnionego okólnikiem MSC.1/Circ. 1335. W okólnikach tych przyjęto środki zwane „najlepszymi praktykami”, których celem jest unikanie, powstrzymanie lub spowalnianie aktów piractwa w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii, a które są regularnie publikowane i aktualizowane przez przedstawicieli sektora gospodarki morskiej.
- 3.2. Wzywa się państwa członkowskie do podjęcia wszelkich niezbędnych kroków, aby zapewnić szerokie rozpowszechnianie, okresową aktualizację i kontrolę realizacji najlepszych praktyk w walce z piractwem, których celem jest zniechęcania do podejmowania aktów piractwa wzdłuż wybrzeży Somalii i które zostały ujęte w załączniku do niniejszego zalecenia.

Sporządzono w Brukseli dnia 11 marca 2010 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 129 z 29.4.2004, s. 6.

ZAŁĄCZNIK

**Najlepsze praktyki w walce z piractwem w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii
(Wersja nr 2 – sierpień 2009 r.)**

W ramach przeciwdziałania piractwu w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii poniższe najlepsze praktyki uzyskały akceptację następujących przedstawicieli międzynarodowego sektora gospodarki morskiej:

1. Międzynarodowe Stowarzyszenie Niezależnych Właścicieli Tankowców (INTERTANKO)
2. Międzynarodowa Izba Żeglugi (ICS)
3. Międzynarodowe Morskie Forum Przedsiębiorstw Paliwowych (OCIMF)
4. Bałtycka i Międzynarodowa Rada Morska (BIMCO)
5. Międzynarodowe Stowarzyszenie Gazowców i Operatorów Terminali (SIGTTO)
6. Międzynarodowe Stowarzyszenie Właścicieli Statków do Przewozu Ładunków Suchych (INTERCARGO)
7. Międzynarodowa Grupa Klubów Ubezpieczeń Wzajemnych (IGP&I)
8. Międzynarodowe Stowarzyszenie Rejsów Pasażerskich (CLIA)
9. Międzynarodowe Stowarzyszenie Ubezpieczycieli Morskich (IUMI)
10. Wspólny Komitet ds. Działań Wojennych (JWC) & Wspólny Komitet ds. Ubezpieczeń Kadłubowych (JHC)
11. Międzynarodowe Biuro Morskie (IMB)
12. Międzynarodowa Federacja Pracowników Transportu (ITF)

Najlepsze praktyki zwalczania piractwa uzyskały również akceptację:

13. Centrum Bezpieczeństwa Morskiego dotyczącego Rogu Afryki (MSCHOA)
14. Służby Pomocniczej Marynarki Angielskiej (UKMTO Dubai)
15. Morskiego Biura Łączności (MARLO)

Praktyki w zakresie planowania i działania, zalecane armatorom, operatorom, zarządom oraz kapitanom statków przepływających przez Zatokę Adeńską i wzdłuż wybrzeży Somalii*Cel*

1. Celem niniejszego dokumentu jest przedstawienie armatorom i statkom najlepszych praktyk w walce z piractwem w celu unikania, powstrzymania i spowalniania ataków pirackich w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii. Organizacje, z którymi przeprowadzono konsultacje w sprawie niniejszego dokumentu, reprezentują zdecydowaną większość operatorów i armatorów statków przepływających przez ten region.
2. Organizacje te będą zachęcać swych członków do stosowania przedmiotowych najlepszych praktyk oraz podejmą starania, aby rozpowszechnić je również wśród innych zainteresowanych przedstawicieli sektora transportu morskiego, w celu zwalczania piractwa na morzu w tym regionie. Niniejszy dokument uzupełnia wytyczne określone w okólniku IMO MSC.1/Circ.1334.

Rodzaje ataków i bilans doświadczeń

1. W 2008 r. oraz w pierwszej połowie 2009 r., w Zatoce Adeńskiej, wzdłuż wybrzeży Somalii oraz w całej północno-zachodniej części Oceanu Indyjskiego wzrosła liczba ataków pirackich na statki handlowe. Początkowo większość ataków skupiała się w północnej części Zatoki Adeńskiej, ale następnie dochodziło do nich również w większej odległości od wschodnich wybrzeży Somalii.

2. Analiza dokonanych ataków pokazuje, że piraci wykorzystali następujące, występujące powszechnie słabe punkty:
 - a) Mała prędkość
 - b) Niska wolna burta
 - c) Nieodpowiednie planowanie i procedury
 - d) Słaby stan ostrzegania i/lub brak ewidentnych środków ochrony własnej
 - e) Ewidentnie zbyt powolna reakcja statku
3. Na ogół atak następuje ze strony dwóch lub większej liczby małych łodzi otwartych, rozwijających znaczną prędkość (do 25 węzłów), lub łodzi typu „skiff”, które atakują od strony lewej burty i/lub rufy.
4. Dzięki dysponowaniu „statkiem bazą”, który jest większy i posiada na pokładzie załogę, sprzęt, zapasy oraz mniejsze jednostki bojowe, ataki pirackie podejmowane w dużej odległości od wybrzeży były skuteczne.
5. Należy zachowywać maksymalną czujność o świcie i zmroku, gdyż większość ataków jest podejmowana o tej porze.
6. Wprawdzie nie można zagwarantować, że statki rozwijające dużą prędkość (powyżej 15 węzłów) nie zostaną zaatakowane, jednak prędkość stanowi skuteczną formę obrony. Na omawianym obszarze stosowano broń małokalibrową i granatniki RPG w celu zastraszenia kapitanów statków i zmuszenia ich do zmniejszenia prędkości. W takich okolicznościach utrzymanie pełnych obrotów morskich wykazało swoją skuteczność.
7. Większość podejmowanych prób uprowadzenia statków nie powiodła się, w przypadku gdy załoga zaplanowała wcześniej rejs, przeszła przeszkolenie oraz stosowała z powodzeniem środki obrony pasywnej.
8. Warunki żeglugi i stan morza oraz warunki meteorologiczne w dużym stopniu wpływają na zdolność piratów do podejmowania ataków. Ocenia się, że wiatr o prędkości przekraczającej 18 węzłów oraz wysokość fali powyżej dwóch metrów stanowią wystarczającą ochronę dla wszystkich jednostek pływających – z wyjątkiem statków najbardziej narażonych na ataki – w szczególności, jeżeli ich kapitanowie w pełni stosują najlepsze praktyki.

Zalecane najlepsze praktyki

1. W p r o w a d z e n i e

- a) W pełni uwzględniając całkowitą swobodę kapitana statku co do wyboru odpowiednich środków w dowolnym czasie, aby uniknąć ataku bądź powstrzymać lub spowolnić atak piracki w tym regionie, niniejszy dokument, zawierający najlepsze praktyki, jest opracowany z myślą o armatorach, operatorach, kapitanach i załodze.
- b) Nie wszystkie środki omówione w tym dokumencie mogą być stosowane przez każdy statek. Należy zatem określić, w ramach oceny ryzyka, które z najlepszych praktyk są najodpowiedniejsze dla danego statku. Omawiane poniżej praktyki dowiodły na ogół swojej skuteczności:

2. P r z e d r e j s e m – p l a n o w a n i e o g ó l n e

a) Kwestie ogólne

- (i) Głównym punktem kontaktowym dla statków w tym regionie jest UKMTO Dubai. Zapewnia ono codzienny kontakt kapitanów z siłami zbrojnymi, porozumiewając się ze statkami oraz kontaktując się bezpośrednio z MSCHOA i dowódcami marynarki na morzu. UKMTO Dubai powinno być regularnie informowane o pozycji statków i planowanym ruchu statków. UKMTO Dubai wykorzystuje te informacje, aby stale zapewniać jednostkom marynarki dokładny obraz sytuacji w zakresie żeglugi (w sprawie dalszych szczegółowych informacji zob. glosariusz w załączniku A).
- (ii) Centrum Bezpieczeństwa Morskiego dotyczącego Rogu Afryki (MSCHOA) jest organem planującym i koordynującym sił UE (EU NAVFOR) w Zatoce Adeńskiej i u wybrzeży Somalii (zob. glosariusz w załączniku A).
- (iii) Morskie Biuro Łączności (MARLO) pełni rolę kanału komunikacyjnego służącego do wymiany informacji między Koalicją Sił Morskich (CMF) a przedstawicielami żeglugi handlowej w tym regionie (zob. glosariusz w załączniku A).
- (iv) Przed rejsiem przez region wysokiego ryzyka armator i kapitan powinni sami dokonać oceny ryzyka, aby określić prawdopodobieństwo zaatakowania statku oraz jego skutki, kierując się najaktualniejszymi dostępnymi informacjami. Taka ocena powinna pozwolić na określenie środków na rzecz zapobiegania atakom, ograniczenia ich skutków oraz powrotu do normy, ale także oznacza stosowanie, oprócz regulaminowych wymogów, dodatkowych środków walki z piractwem.

- (v) Armatorzy powinni przewidzieć w swoich procedurach zarządzania kryzysowego odpowiednie środki walki z zagrożeniem, jakie stanowi piractwo, poprzez przyjęcie praktyk IMO oraz innych podmiotów sektora, zalecanych jako najwłaściwsze w stosunku do konkretnych okoliczności i rodzaju statku.
- (vi) Zgłaszanie z wyprzedzeniem planowanej przez statek trasy jest wymagane przez władze morskie, aby móc zidentyfikować słabe punkty i przewidzieć odpowiednią ochronę. Chodzi tu w szczególności o następujące środki:
1. Zgłoszenie wstępne do UKMTO Dubai (pocztą elektroniczną lub faksem).
 2. Zgłoszenie wstępne do MARLO (pocztą elektroniczną lub faksem).
 3. Ponadto jeśli planowany jest rejs przez Zatokę Adeńską bądź żegluga w obszarze wyznaczonym współrzędnymi geograficznymi: 12° N, 58° E oraz 10° S: zarejestrowanie ruchu statku w MSCHOA (*online*, pocztą elektroniczną lub faksem).
- (vii) Należy bezsprzecznie podejmować środki zapobiegające wtargnięciu piratów na statek, jednak bezpieczeństwo załogi i pasażerów pozostaje najważniejsze.
- b) Planowanie ze strony armatorów:
- Zaleca się stanowczo, aby zarządcy i/lub służba operacyjna rejestrowali się w celu uzyskania dostępu do zastrzeżonych sekcji strony internetowej MSCHOA (www.mschoa.eu), zapoznawali się z informacjami tam umieszczonymi oraz, w razie konieczności, udostępniali je swojej flocie.
- (i) Na cztery lub pięć dni przed wejściem statku do zalecanego międzynarodowego korytarza tranzytowego (IRTC) lub do obszaru wyznaczonego współrzędnymi: 12° N, 58° E oraz 10° S, należy upewnić się, że MSCHOA zostało powiadomione o rejsie za pomocą rejestracji ruchu statku (Vessel Movement Registration) (*online*, pocztą elektroniczną lub faksem). Uwaga: może tego dokonać zarówno statek jak i armator.
 - (ii) Z myślą o walce z piractwem należy ponownie ocenić ochronę statku (SSA) oraz stan wdrożenia planu ochrony statku (SSP), zgodnie z wymogami Międzynarodowego Kodeksu Ochrony Statku i Obiektu Portowego (ISPS).
 - (iii) Zaleca się, aby oficer armatora ds. ochrony (CSO) zadbał o to, aby opracowano plan kryzysowy na wypadek rejsu wysokiego ryzyka i, aby został on przetestowany i omówiony z kapitanem i oficerem ds. ochrony statku (SSO).
 - (iv) Należy informować się na bieżąco o obszarach morskich zgłoszonych jako obszary szczególnie wysokiego ryzyka.
 - (v) Należy dostarczyć swoim kapitanom statków wskazówek co do preferowanych i możliwych do realizacji sposobów przepływania w tym regionie (konwój, konwój z eskortą, konwój krajowy itp.).
 - (vi) Należy przeprowadzać okresowe sesje szkoleniowe dla załóg.
 - (vii) Zatrudnianie dodatkowych prywatnych strażników ds. ochrony zależy od armatora, jednak nie zaleca się, aby byli oni uzbrojeni.
 - (viii) Należy rozważyć możliwość przeznaczenia dodatkowych środków na pełnienie wacht.
 - (ix) Należy rozważyć możliwość wyposażenia statków w środki ochrony własnej (SPM) przed rejssem przez obszary wysokiego ryzyka.
- c) Planowanie ze strony kapitana statku
- (i) Należy przesłać zgłoszenie wstępne do UKMTO Dubai i MARLO (pocztą elektroniczną lub faksem) przed wejściem do obszaru, w którym obowiązuje zgłaszanie, czyli pomiędzy Suezem, 78° E i 10° S; zob. mapa walki z piractwem Q6099.
 - (ii) Na cztery lub pięć dni przed wejściem statku do IRTC lub do obszaru wyznaczonego współrzędnymi: 12° N, 58° E oraz 10° S, upewnić się, że MSCHOA zostało powiadomione o rejsie, za pomocą rejestracji ruchu statku (Vessel Movement Registration) (*online*, pocztą elektroniczną lub faksem). Uwaga: może tego dokonać zarówno statek jak i armator. Jeżeli dokonuje tego armator, kapitan powinien sam upewnić się u armatora, że informacje zostały właściwie przesłane do MSCHOA.
 - (iii) Przed rejssem zaleca się dokładne poinformowanie załogi.
 - (iv) Praktyka wykazała, że antypiracki plan kryzysowy jest najbardziej skuteczny, jeśli wdraża się go z wyprzedzeniem. Przed wejściem na obszar przeprowadza się przeszkolenie, plan jest weryfikowany a cała załoga poinformowana o swoich obowiązkach, włącznie z zapoznaniem się z sygnałem alarmowym oznaczającym atak piracki.

- (v) Kapitanom doradza się również opracowanie awaryjnego planu łączności, zawierającego wszelkie awaryjne numery kontaktowe i przygotowane wcześniej komunikaty, które powinny być łatwo dostępne bądź umieszczone na stałe na panelu łączności (np. numery telefonów do MSCHOA, IMB PRC, CSO itp. – zob. wykaz danych teleadresowych w załączniku B).
- (vi) Należy określić politykę statku w zakresie systemu automatycznej identyfikacji AIS: konwencja SOLAS pozostawia kapitanom swobodę decyzji co do wyłączenia systemu AIS, jeśli uważają oni, że zwiększyłyby to stopień narażenia statku. Jednak, aby marynarka mogła dysponować danymi monitorowania dotyczącymi Zatoki Adeńskiej, zaleca się kontynuowanie łączności AIS, ograniczając ją do podawania tożsamości, pozycji, kursu, prędkości, warunków żeglugi oraz informacji związanych z bezpieczeństwem statku. Jeśli chodzi o wybrzeża Somalii, to decyzja znów należy tu do kapitana, jednak aktualnie dowództwo marynarki zaleca zupełne wyłączenie AIS. W razie wątpliwości należy zwrócić się do MSCHOA.

3. Planowanie podróży przed rozpoczęciem rejsu

- a) Podczas przebywania w regionie zachęca się statki do raportowania do UKMTO Dubai pozycji statku na godzinę 12.00, kursu i prędkości, szacowanego i rzeczywistego czasu przybycia, podczas przebywania w regionie.
- b) Zachęca się również statki do częstszego składania tego rodzaju raportów podczas przebywania w obszarach uznanych za obszary wysokiego ryzyka oraz do dalszego raportowania przy przekraczaniu pkt A lub B w Zatoce Adeńskiej, zgodnie z mapą walki z piractwem Q6099.
- c) Wewnątrz Zatoki Adeńskiej
 - (i) EUNAVFOR zaleca stanowczo, aby statki pływały w obrębie IRTC. Statki udające się na zachód powinny poruszać się w części północnej korytarza, a statki udające się na wschód – w części południowej korytarza. Dla statków poruszających się w konwoju (GT) wewnątrz Zatoki Adeńskiej opracowano wskazówki co do godzin i prędkości rejsu, które są dostępne na stronie internetowej MSCHOA.
 - (ii) Podczas przepływania statki powinny unikać wpływania na jemeńskie wody terytorialne, gdyż zgodnie z międzynarodowym prawem zwyczajowym międzynarodowe siły wojskowe (nie jemeńskie) nie mogą chronić statków, które zostały zaatakowane na jemeńskich wodach terytorialnych.
 - (iii) Statkom można nakazać zmianę planu rejsu zgodnie ze wskazówkami MSCHOA dotyczącymi trasy rejsu.
 - (iv) Podczas rejsu w konwoju statki nie powinny liczyć na stałą eskortę ze strony okrętów marynarki wojennej. Jednak wszystkie okręty wojenne znajdujące się w Zatoce Adeńskiej, niezależnie od tego czy należą do EUNAVFOR czy są z nim skoordynowane, dysponują informacją o konwojach odbywających się w Zatoce Adeńskiej oraz mają pełny dostęp do wszelkich szczegółowych informacji na temat statków szczególnie narażonych na niebezpieczeństwo.
 - (v) MSCHOA zdecydowanie doradza kapitanom statków, aby za wszelką cenę planowali przeprowadzenie rejsu nocą przez obszary wysokiego ryzyka znajdujące się w Zatoce Adeńskiej (MSCHOA będzie informować statki). Bardzo niewiele ataków pirackich doszło do skutku nocą.
- d) Poza Zatoką Adeńską
 - (i) Statkom pływającym u wschodnich wybrzeży Somalii zaleca się zapoznanie ze stronami internetowymi MSCHOA lub UKMTO Dubai, aby uzyskać jak najbardziej aktualne wskazówki co do obrania trasy.
 - (ii) Kapitanowie powinni nadal przysyłać w ustalony sposób do UKMTO Dubai aktualne dane dotyczące kursu ich statków oraz inne szczegółowe informacje.
- e) W załączniku B można znaleźć wykaz użytecznych danych teleadresowych.

4. Przed dokonaniem rejsu – środki ochronne

- a) Wziąwszy pod uwagę liczebność załogi, należy zagwarantować takie odpowiednio wczesne planowanie codziennych czynności na statku, by wachty mogły być pełnione przez wypoczęty, odpowiednio poinformowany i wystarczająco liczny personel. Kapitan i oficerowie wachtowi powinni posiadać umiejętność manewrowania zygakiem (niezależnie od warunków na morzu), a w szczególności znać jego skutki co do ograniczenia prędkości statku.
- b) Podczas rejsu przez Zatokę Adeńską i wzdłuż wybrzeży Somalii należy rozważyć ograniczenie do minimum łączności zewnętrznej (radio, słuchawki bezprzewodowe i AIS) do poziomu niezbędnego do zachowania bezpieczeństwa i ochrony oraz przekazywania wyłącznie informacji wymaganych na mocy konwencji SOLAS.
- c) Należy być lepiej przygotowanym oraz stosować nadmiarowość, wykorzystując dodatkowy sprzęt zastępczy, w tym generatory i silniki sterowania.
- d) Należy zwiększyć liczbę obserwatorów/personelu na mostku kapitańskim.
- e) Należy zapewnić obecność personelu w maszynowni.
- f) Należy zabezpieczyć i kontrolować dostęp do mostku, maszynowni, sterowni oraz wszystkich kabin/pomieszczeń wewnętrznych. Należy dokonać oceny ryzyka w stosunku do wszystkich wejść (drzwi, bulajów, otworów wentylacyjnych) i odpowiednio zabezpieczyć je, w szczególności jeśli są one wystarczająco szerokie, aby mógł nimi przedostać się napastnik. Podczas rejsu przez obszary wysokiego ryzyka należy ograniczyć do jednego wejścia dostęp do kabin i wewnętrznych pomieszczeń roboczych. Żaden z przyjętych środków nie powinien blokować wejścia bezpieczeństwa z pomieszczeń wewnątrz statku, które powinno jednak pozostać niedostępne dla piratów.

- g) W przypadku sytuacji awaryjnej możliwy jest kontakt z okrętami marynarki wojennej na kanale VFH Ch. 16 (Backup Ch.08).
 - h) Należy sprawdzić, czy wszystkie drabinki i osprzęt zaburtowy są zasztauowane lub umieszczone na pokładzie.
 - i) Należy skontrolować, czy przygotowany wcześniej sprzęt ochrony własnej jest nadal bezpiecznie przymocowany i działa zgodnie z przeznaczeniem. Należy pamiętać o tym, że urządzenia tymczasowe mogą obluźować się, a co za tym idzie – zapewniać tylko ograniczony poziom ochrony.
 - j) Jeżeli statek ma relatywnie niską wolną burtę, należy wziąć pod uwagę możliwość poszerzenia mocników, tak, aby uniemożliwić zaczepianie haków abordażowych. Zobacz przykłady na stronie internetowej MSCHOA.
 - k) Zaleca się wyznaczenie miejsca zbiórki lub „cytadeli” na wypadek ataku pirackiego oraz ćwiczenia z zakresu stosowania procedur blokowania, mające na celu opóźnienie dostępu do sterowania statkiem i uzyskanie na czasie. Miejsce takie powinno zgodnie z logiką znajdować się z dala od grodzi i bulajów. Ze względu na trwające dyskusje na temat wykorzystania cytadel i sposobów ich stosowania, zaleca się kapitanom weryfikować regularnie informacje w tym zakresie z MSCHOA.
 - l) Rozważyć użycie manekinów przy relingu, aby symulować obecność dodatkowych wartowników. Jednak jeżeli na statku istnieją martwe strefy obserwacyjne, a w ocenie bezpieczeństwa pojawiło się to ryzyko, należy postawić w tych miejscach personel wartowniczy.
 - m) Doradza się odbezpieczyć gaśnice pożarowe i/lub węże i przygotować je wypuszczenia poza statek, w szczególności w najbardziej zagrożonych miejscach na statku.
 - n) Można również rozważyć stworzenie kurtyny wodnej wokół statku, aby zniechęcić napastników do wejścia na pokład.
 - o) Należy rozważyć możliwość użycia drutu kolczastego/barier fizycznych wokół nisko umieszczonych wejść na rufie, uwzględniając bezpieczeństwo załogi i możliwość ewakuacji.
 - p) Należy rozważyć użycie sprzętu obrony biernej.
 - q) Należy rozważyć zaopatrzenie w noktowizory do stosowania podczas wacht nocnych.
 - r) Należy używać CCTV (jeśli taki system jest zainstalowany).
5. Czynności podczas rejsu
- a) Podczas stosowania środków ochrony własnej załoga nie powinna być narażona na niepotrzebne ryzyko.
 - b) Wszystkim statkom w obrębie Zatoki Adeńskiej zaleca się stanowczo rejs przez IRTC oraz stosowanie się do wskazówek MSCHOA dotyczących m.in. godzin dla rejsu w konwoju, umieszczonych na stronie internetowej MSCHOA.
 - c) Zwraca się uwagę marynarzy na okólnik IMO SN.1 Circ. 281 z dnia 4 sierpnia 2009 r., zatytułowany „Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden”, w którym znaleźć można informację o tym, że IRTC może zostać zmieniony przez władze wojskowe w zależności od zaistniałych warunków. Wzywa się zatem marynarzy do zapoznawania się z aktualnymi informacjami na stronie internetowej MSCHOA <http://www.mschoa.org> lub z komunikatami ostrzegawczymi NAV wydawanymi dla tego obszaru.
 - d) Planując rejs w konwoju (GT) w IRTC: należy płynąć z prędkością innych statków w konwoju, ale pamiętać o ograniczeniach właściwych dla statku. (Aktualnie zaleca się na przykład, że jeżeli pełne obroty morskie statku wynoszą 16 węzłów, to należy dołączyć do konwoju płynącego z prędkością 14 węzłów, zachowując 2 węzły w rezerwie.)
 - e) Jeżeli nie planuje się rejsu w konwoju (GT) w IRTC: zachować pełne obroty morskie podczas całego rejsu przez obszar wysokiego ryzyka. (Aktualnie zaleca się, że jeżeli pełne obroty morskie wynoszą ponad 18 węzłów, nie należy zwalniać, aby dołączyć do płynącego konwoju. Zamiast tego zachować pełne obroty morskie i w miarę możliwości starać się przepłynąć przez obszar wysokiego ryzyka po zmroku.)
 - f) Statki powinny zawsze przestrzegać Konwencji w Sprawie Międzynarodowych Przepisów o Zapobieganiu Zderzeniom na Morzu. Kapitanowie powinni dbać o respektowanie bezpieczeństwa innych statków podczas wchodzenia do i wychodzenia z IRTC. Statki nie powinny wyłączać świateł nawigacyjnych w nocy. Należy przestrzegać wskazówek dostarczonych przez organ państwa bandery.
 - g) Oświetlenie pokładu należy stosować tylko w stopniu, w jakim jest to niezbędne ze względów bezpieczeństwa. Oświetlenie stref cienia wokół kadłuba statku może zwiększyć pole widzenia wartowników, ale musi być zgodne z bezpieczeństwem żeglugi. Jeżeli zainstalowano reflektory, a ich użycie jest przydatne, należy rozważyć możliwość natychmiastowego użycia zdalnie sterowanych reflektorów w przypadku zauważenia podejrzanych ruchów wokół statku. Zastosowanie reflektorów może zaskoczyć piratów i zniechęcić ich do planowanego ataku. (Aktualnie dowództwo marynarki zaleca pływanie wyłącznie przy światłach nawigacyjnych.)

- h) Należy posiadać na pokładzie zdjęcia pirackich statków-baz. Jeśli zauważono taki statek, należy natychmiast to zgłosić. Należy raportować do UMKTO Dubai oraz IMB PRC o wszystkich zauważonych podejrzanych statkach-bazach. (Zob. załącznik C, w którym znajduje się przykład, w jaki sposób przekazywać informacje o piratach lub zgłaszać jakikolwiek inny atak lub podejrzaną obecność.)
- i) Kapitanowie powinni starać się możliwie jak najwcześniej ocenić zagrożenie. Natychmiast po stwierdzeniu rosnącego zagrożenia kapitan powinien jak najszybciej skontaktować się z UMKTO Dubai.
- j) Należy zapewnić wszelkimi możliwymi sposobami właściwą obserwację podejrzanych jednostek pływających, w szczególności statków zbliżających się od rufy i od każdej burty.
- k) Chronić załogę przed nadmiernym ryzykiem. Podczas rejsu przez obszar wysokiego ryzyka należy ograniczyć się do wykonywania na pokładzie wyłącznie niezbędnych czynności. W miarę możliwości kapitanowie powinni unikać przebywania załogi na zewnętrznych częściach pokładu w czasie godzin nocnych, nie zaniedbując jednak obowiązku utrzymania pełnej i odpowiedniej warty przez cały czas.
- l) Należy używać świateł, dzwonek alarmowych i odpowiedniego ruchu załogi, aby dać do zrozumienia piratom, że zostali zauważeni.
- m) Należy rozważyć możliwość użycia innych, dodatkowych, nieśmiertelnych środków obrony dostępnych na rynku; armatorzy powinni jednak ocenić zalety tych środków, ich charakterystykę oraz narażenie danego statku.
6. W razie ataku pirackiego należy:
- a) Realizować opracowany wcześniej plan kryzysowy.
- b) Uruchomić awaryjny plan łączności oraz natychmiast zgłosić atak do jedyne go właściwego na wypadek ataku punktu kontaktowego, jakim jest UMKTO Dubai. (MSCHOA, jako stale funkcjonujące centrum bezpieczeństwa morskiego odpowiedzialne za walkę z piractwem w tym regionie, spełnia rolę drugiego punktu kontaktowego na wypadek ataku.)
- c) Uruchomić SSAS (system alarmowy ochrony statku), który ostrzega oficera ds. ochrony armatora i państwo bandery. Po ataku pirackim należy przesłać jak najszybciej raporty do wszystkich odpowiednich centrów raportowania aktów piractwa, zgodnie ze wskazówkami w sekcji 9.
- d) Jeżeli podczas rejsu przez obszar zagrożony atakami pirackimi kapitan skorzystał z prawa do wyłączenia AIS (systemu automatycznej identyfikacji), podczas ataku pirackiego należy ponownie włączyć system.
- e) Włączyć alarm sygnalizujący zagrożenie i ogłosić przez megafony, że doszło do ataku pirackiego, zgodnie z planem kryzysowym dla statku.
- f) Nadać komunikat „MAYDAY” na kanale VHF Ch. 16 (i backup Ch. 08, który jest monitorowany przez okręty marynarki wojennej). Nadać komunikat „statek w niebezpieczeństwie” (*distress message*) za pomocą systemu DSC (Digital Selective Calling) oraz, jeśli to możliwe, systemu Inmarsat-C. Połączyć się telefonicznie z UMKTO Dubai.
- g) Uniemożliwić łodziom pirackim (typu skiff) okrążanie statku zmieniając kurs i, jeśli to możliwe, zwiększając prędkość⁽¹⁾. Piratom bardzo trudno jest wejść na statek jeżeli:
- (i) Zachowuje on prędkość ponad 15 węzłów.
- (ii) Manewrowanie: w celu zniechęcenia piratów do wejścia na statek, zaleca się, aby kapitan jak najwcześniej zaczął wykonywać nieznaczne, stałe manewry zygakiem, bez zmniejszania prędkości. Rozważyć możliwość większego wystawienia piratów na wiatr/falę oraz wykorzystanie fali dziobowej i kilwata, aby uniemożliwić statkowi pirackiemu zbliżenie się do burty. Kapitanowie oraz oficerowi wachtowi (OOW) muszą dobrze znać charakterystykę ładowości i manewrowość statku. Należy zwrócić szczególną uwagę na skutki zmiany komend podawanych do steru i wpływ, jaki może to mieć na prędkość statku.
- h) Uruchomić środki obrony związane z pompami pożarowymi.
- i) Rozważyć włączenie skierowanych do przodu świateł pokładowych, aby przyciągnąć uwagę i ułatwić nadchodzącym siłom wojskowym pozytywną identyfikację statku jako statku będącego ofiarą ataku.
- j) Zebrać pozostałych członków załogi zgodnie z planem kryzysowym dla statku.

⁽¹⁾ Jeśli to możliwe, należy zyskać na czasie, zanim nadejdą siły wojskowe; często zmusza to piratów do przerwania ataku. Dlatego też najważniejsza jest wcześniejsza rejestracja w MSCHOA, stosowanie godzin rejsu w konwoju oraz podawanie aktualnej pozycji statku do UMKTO Dubai. Zwiększa to szansę na to, że wsparcie marynarki wojennej będzie niedaleko w razie ataku pirackiego.

7. W razie wejścia piratów na statek należy:
- Powiadomić UKMTO Dubai oraz, jeśli czas pozwoli, armatora, zanim piraci wtargną na mostek.
 - Nie stawiać oporu; mogłoby to prowadzić niepotrzebnie do przemocy i zagrożić załodze.
 - Jeżeli mostek lub maszynownia mają być ewakuowane, należy zatrzymać główny silnik; zmniejszyć rozpęd, jeśli to możliwe, a statek prowadzić w odpowiedniej odległości od innych statków.
 - Zachowywać się spokojnie i w pełni współpracować z piratami.
 - Zadbać, aby cała załoga, z wyjątkiem personelu na mostku, pozostawała razem w jednym miejscu.
 - Jeśli załoga jest zabarykadowana w cytadeli, upewnić się, że dysponuje wewnętrzną ochroną/schronieniem na wypadek, gdyby piraci próbowali tam wtargnąć siłą. Trzymać się z dala od wejść/drzwi oraz bulajów/okien – nie utrudniać wejścia piratów na statek. Użyć awaryjnych sposobów łączności z cytadeli do połączenia się z odpowiednimi organami.
8. W razie operacji wojskowej należy:
- Należy uprzedzić załogę, aby nigdy NIE robiła zdjęć z lampą błyskową podczas trwania operacji wojskowej.
 - W przypadku interwencji wojskowej na statku cała załoga powinna zejść pod pokład, chronić głowę obiema rękami, w taki sposób, aby obie dłonie były widoczne i puste.
 - Przygotować się do pytań o tożsamość i rangę.
 - Pamiętać, że język angielski nie jest językiem roboczym na wszystkich jednostkach marynarki wojennej w tym regionie.
 - Siły wojskowe mogą początkowo wziąć pod kontrolę wszystkie osoby na pokładzie. Jest to postępowanie standardowe. Należy poinformować i przygotować załogę statku, aby spodziewała się tego i w pełni współpracowała podczas pierwszej fazy operacji wojskowej na statku.
9. Raport po ataku (zob. załącznik C)
- Gdy atak piracki lub podejrzana działalność zakończą się, kluczowe znaczenie ma przesłanie szczegółowego raportu do MSCHOA, UKMTO DUBAI oraz IMB.
 - Daje to możliwość przeprowadzenia kompleksowej analizy piractwa i tendencji w działaniach piratów, jak również oceny, czy zmieniły się techniki napadu bądź taktyka, a ponadto pozwala ostrzec w odpowiedni sposób inne statki handlowe znajdujące się w pobliżu.
 - Kapitanowie powinni zatem sporządzić standardowy raport na temat ataków pirackich, zgodnie z formularzem znajdującym się w załączniku C.

Aktualizacja najlepszych praktyk

- Przewiduje się okresową aktualizację najlepszych praktyk w oparciu o praktykę operacyjną oraz wdrożone doświadczenia i wnioski. Strony uczestniczące w opracowaniu niniejszego dokumentu podejmą starania, aby prowadzić regularne spotkania mające na celu aktualizację najlepszych praktyk (BMP) oraz aby rozpowszechniać aktualne wersje BMP wśród swoich członków i innych zainteresowanych organizacji.
- W razie wątpliwości należy sprawdzić stronę internetową MSCHOA, na której zawsze będą umieszczane dodatkowe istotne informacje (uwzględniając fakt, że nie są one konieczne zatwierdzone przez wszystkie organizacje wymienione powyżej).

ZAŁĄCZNIK A

GLOSARIUSZ

Role i wzajemne zależności pomiędzy zainteresowanymi, działającymi w koordynacji instytucjami.

EUNAVFOR

EUNAVFOR jest organem koordynującym, który kieruje Centrum Bezpieczeństwa Morskiego (Róg Afryki). Wszystkie informacje i dane teleadresowe można znaleźć stronie internetowej MSCHOA.

Morskie Centrum Bezpieczeństwa (Róg Afryki)

MSCHOA zostało powołane przez Unię Europejską (UE) jako element inicjatywy w ramach wspólnej polityki bezpieczeństwa i obrony, mającej na celu walkę z piractwem w regionie Rogu Afryki. Misja ta rozpoczęła się wraz z powołaniem EU NAVCO we wrześniu 2008 r. Ta komórka koordynująca, z siedzibą w Brukseli, nawiązała kontakty z wieloma przedstawicielami sektora gospodarki morskiej oraz zapewniła koordynację z siłami UE działającymi w tym regionie. W listopadzie 2008 r. Rada Unii Europejskiej dokonała kolejnego znaczącego kroku uruchamiając operację morską EU NAVFOR ATALANTA, której celem jest zwiększenie bezpieczeństwa u wybrzeży Somalii poprzez zapobieganie atakom piractwa i powstrzymanie ich oraz poprzez wspieranie bezpiecznej żeglugi handlowej w tym regionie.

UKMTO Dubai – (UK) Maritime Trade Operations (Służba Pomocnicza Marynarki Angielskiej (UKMTO Dubai))

Służba Pomocnicza Marynarki Angielskiej (UKMTO Dubai), z siedzibą w Dubaju, pełni funkcję punktu kontaktowego zapewniającego komunikację pomiędzy sektorem a Koalicją Sił Morskich (CMF). UKMTO Dubai zarządza również systemem dobrowolnego raportowania, w ramach którego zachęca się statki handlowe do przesyłania codziennych raportów informujących o ich pozycji i planowanej godzinie przybycia do kolejnego portu podczas przepływania przez region wyznaczony przez Suez, 78° E oraz 10° S. UKMTO Dubai monitoruje następnie statki oraz przekazuje informacje o ich pozycji do sztabu CMF i ośrodka decyzyjnego UE. Nowe i istotne dla żeglugi handlowej informacje można następnie przesyłać bezpośrednio do statków zamiast do biur armatorów, co zwiększa szybkość reakcji w razie nieprzewidzianego zdarzenia i pozwala zyskać na czasie.

W celu uzyskania dalszych informacji lub uczestniczenia w systemie dobrowolnego raportowania należy skontaktować się z UKMTO Dubai: UKMTO@eim.ae

ZAŁĄCZNIK B

Użyteczne dane teleadresowe

UKMTO Dubai

Email UKMTO@eim.ae
Telefon + 971 50552 3215
Telefon komórkowy
Faks + 971 4306 5710
Teleks (51) 210473

MSCHOA

Raportowanie on-line www.mschoa.org
Telefon + 44 (0) 1923 958545
Faks + 44 (0) 1923 958520
Email postmaster@mschoa.org

IMB PRC

Email piracy@icc-ccs.org
Telefon + 60 3 2031 0014
Telefon komórkowy
Faks + 60 3 2078 5769
Teleks MA34199 IMBPC1

MARLO

Email Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefon + 973 1785 3927
Telefon komórkowy + 973 3944 2117

ZAŁĄCZNIK C

RAPORT PO ATAKU PIRACKIM

Charakterystyka statku/Dane szczegółowe

1. NAZWA STATKU:
2. NR IMO:
3. BANDERA:
4. SYGNAŁ WYWOŁAWCZY
5. RODZAJ STATKU:
6. POJEMNOŚĆ: BRT TRN DWT:
7. ARMATOR (ADRES I DANE TELEADRESOWE):
8. ZARZĄDCY (ADRES I DANE TELEADRESOWE):
9. OSTATNI PORT/KOLEJNY PORT:
10. DANE DOTYCZĄCE FRACHTU: (RODZAJ/ILOŚĆ)

Szczegółowe informacje dotyczące zdarzenia

11. DATA I GODZINA ZDARZENIA: LT UTC
12. POZYCJA: SZEROKOŚĆ GEOGRAFICZNA: (N/S) DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA: (E/W)
13. NAJBLIŻSZY PUNKT ORIENTACYJNY/POŁOŻENIE:
14. PORT/MIASTO/KOTWICOWISKO:
15. PAŃSTWO/NAJBLIŻSZE PAŃSTWO:
16. STATUS (PRZYCUMOWANY/ZAKOTWICZONY/WŁĄCZONE SILNIKI)
17. PRĘDKOŚĆ WŁASNA STATKU:
18. WYSOKOŚĆ WOLNEJ BURTY PODCZAS ATAKU:
19. WARUNKI POGODOWE PODCZAS ATAKU (DESZCZ/MGŁA/MGIEŁKA/NIEBO BEZCHMURNE/ITD., WIATR (PRĘDKOŚĆ WIATRU I KIERUNEK), STAN MORZA/WYSOKOŚĆ FALI):
20. RODZAJ ATAKU (SKUTECZNY/PRÓBA):
21. KONSEKWENCJE DLA ZAŁOGI/STATKU/FACHTU: RANNI/ZABICI WŚRÓD ZAŁOGI: ZAGRABIONE MIENIE/GOTÓWKA:
22. OBSZAR, W KTÓRYM STATEK ZOSTAŁ ZAATAKOWANY:
23. OSTATNIE ZAOBSERWOWANE DZIAŁANIA PIRATÓW/PODEJRZANEGO STATKU

Szczegółowe informacje dotyczące strony atakującej

24. LICZBA PIRATÓW/SPRAWCÓW ROZBOJU:
25. UBIÓR/WYGLĄD ZEWNĘTRZNY:
26. UŻYWANY JĘZYK:
27. UŻYTA BROŃ:
28. ZNAKI SZCZEGÓLNE:
29. UŻYTY STATEK:
30. METODA NAPADU:
31. CZAS TRWANIA ATAKU:
32. AGRESYWNOSĆ/PRZEMOC:

Dodatkowe informacje

33. DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ KAPITANA I ZAŁOGĘ:
34. CZY ZAJŚCIE ZGŁOSZONO ORGANOM NADBRZEŻNYM? JEŚLI TAK, TO KOMU?
35. PREFEROWANE SPOSOBY ŁĄCZNOŚCI Z RAPORTUJĄCYM STATKIEM: WŁAŚCIWA NADBRZEŻNA STACJA RADIOWA/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (PLUS KOD REGIONU OCEANICZNEGO)/MMSI
36. DZIAŁANIA PODJĘTE PRZEZ ORGAN:
37. LICZEBNOŚĆ ZAŁOGI/OBYWATELSTWO:
38. PROSZĘ ZAŁĄCZYĆ DO NINIEJSZEGO RAPORTU ZWIĘZŁY OPIS/WYCZERPUJĄCE SPRAWOZDANIE/DEKLARACJE KAPITANA – ZAŁOGI, DOTYCZĄCE ATAKU PIRACKIEGO/EWENTUALNIE ZDJĘCIA.

Dodatkowe wskazówki dla statków dokonujących połowów, załączone do najlepszych praktyk w walce z piractwem w Zatoce Adeńskiej i wzdłuż wybrzeży Somalii*I. Zalecenia dla statków przebywających w obszarach połowowych*

1. Nienależące do Somalii statki rybackie powinny unikać dokonywania połowów lub przepływania w odległości mniejszej niż 200 mil morskich od brzegów Somalii, niezależnie od tego, czy wydano im w tym celu zezwolenia połowowe.
2. Nie należy rozpoczynać działań połowowych, jeżeli radar wskazuje obecność niezidentyfikowanych łodzi.
3. W przypadku zauważenia łodzi rybackich z poliestru, wyglądających na łodzie typowe dla piratów, należy oddalić się od nich pod wiatr i pod prąd, zachowując pełne obroty morskie, tak aby utrudnić piratom żeglugę.
4. Należy unikać zatrzymywania się nocą, zachować czujność oraz trzymać wachtę na mostku, pokładzie i w maszynowni.
5. Podczas działań połowowych, kiedy statek jest bardziej narażony na atak, należy zachować czujność oraz utrzymywać obserwację radarową w celu dostarczenia organom jak największej liczby informacji, na wypadek nastąpienia ataku pirackiego.
6. Podczas żeglowania nocą należy używać wyłącznie obowiązkowych świateł nawigacyjnych i świateł bezpieczeństwa, aby nie zwrócić uwagi piratów, którzy czasami pływają bez określonego celu w łodziach niewyposażonych w radar.
7. Kiedy statek dryfuje podczas nocnych połowów, należy trzymać wartownika na mostku, na pokładzie i w maszynowni. Należy używać wyłącznie obowiązkowych świateł nawigacyjnych i świateł bezpieczeństwa. Silnik musi być w stanie gotowości.
8. Należy trzymać się z dala od niezidentyfikowanych statków.
9. Należy używać jak najmniej radiostacji VHF, aby piraci nie mogli podsłuchać i namierzyć statku.
10. Należy uruchomić AIS, jeżeli na danym obszarze znajduje się samolot patroli morskich, co ułatwi identyfikację i śledzenie.

II. Identyfikacja

1. Zaleca się stanowczo zarządcom, aby rejestrowali swoje statki rybackie w MSCHOA na cały okres przebywania u wybrzeży Somalii. Powinno to również łączyć się z przekazaniem pełnej listy załogi statku oraz, w miarę możliwości, planowanych działań statku.
2. Przed rejsem lub połowami w tym regionie należy przeprowadzić przeszkolenie załogi.
3. Jeżeli statki rybackie wyposażone są w urządzenia VMS, zarządca powinien zapewnić MSCHOA dostęp do danych VMS.
4. Statki rybackie nie powinny żaglować w obszarach, co do których poinformowano je, że przebywają tam podejrzane jednostki pływające, zidentyfikowane jako pirackie statki-bazy, oraz powinny zastosować wszelkie środki w celu możliwie jak najszybszego wykrycia jakichkolwiek ruchów dużych lub małych statków, które mogą wydać się podejrzane.
5. Statki rybackie powinny zawsze godzić się na poddanie identyfikacji, jeżeli wymaga tego samolot lub statek operujący w ramach operacji ATALANTA lub w ramach innej międzynarodowej lub krajowej operacji antypirackiej.
6. Okręty wojenne, statki handlowe i statki rybackie powinny bezzwłocznie dokonać swojej identyfikacji na prośbę statku rybackiego, do którego zbliżają się (w celu ułatwienia mu jak najwcześniejszej ucieczki, w szczególności jeśli prowadzi on połowy).

III. W razie ataku

1. W razie ataku lub zauważenia podejrzanej jednostki pływającej należy ostrzec odpowiednie organy (UKMTO oraz MSCHOA) oraz pozostała flotę.
2. Przekazać dane teledresowe drugiego kapitana statku (przebywającego na lądzie), gdyż jego znajomość statku może przyczynić się do pozytywnego przebiegu interwencji wojskowej.

Zalecenia wyłącznie dla sejnierów

3. Należy ewakuować załogę z pokładu i bocianiego gniazda.
4. Jeżeli piraci przejęli kontrolę nad statkiem a okrężnica jest zarzucona, należy przekonać ich, aby zezwolili na wciągnięcie sieci. Jeżeli zezwolono na wciągnięcie okrężnicy, należy przystąpić zgodnie z instrukcją do jej zasztatowania oraz objaśnić działanie maszyn w celu uniknięcia nieporozumień.