

## ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

### ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 11ης Μαρτίου 2010

σχετικά με τα μέτρα αυτοπροστασίας και την πρόληψη των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων επιθέσεων σε πλοία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/159/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ενόψει της αναζωπύρωσης των πράξεων πειρατείας ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), στην 86η σύνοδο της από τις 27 Μαΐου έως τις 5 Ιουνίου 2009, ενέκρινε σειρά μέτρων με διάφορες εγκυκλίους της, οι οποίες είτε επικαιροποιούν τις ήδη ισχύουσες γενικές συστάσεις για τα μέτρα καταπολέμησης των πράξεων πειρατείας και των ένοπλων ληστειών, είτε καθορίζουν ειδικά μέτρα για την αντιμετώπιση των πράξεων πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
- (2) Η εγκύκλιος MSC.1/εγκ. 1334 της 23ης Ιουνίου 2009 παραθέτει «κατευθυντήριες αρχές προς πλοιοκτήτες, φορείς εκμετάλλευσης, πλοίαρχους και πληρώματα των πλοίων, για την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών επιθέσεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας». Η εν λόγω εγκύκλιος περιλαμβάνει πλήρη σειρά μέτρων, τα οποία είναι δυνατόν να λαμβάνονται στα πλοία σε κάθε περίπτωση για να αποφεύγονται οι επιθέσεις ή, όταν τα πλοία δέχονται τέτοια επίθεση, να μειώνονται στο ελάχιστο οι κίνδυνοι για το πλήρωμα και το πλοίο.
- (3) Η εγκύκλιος MSC.1/εγκ. 1332 της 16ης Ιουνίου 2009 περιέχει τα μέτρα για «βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης» όπως ονομάζονται με σκοπό να αποφεύγονται, να αποτρέπονται ή να επιβραδύνονται οι πράξεις πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας («Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay ACTS of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia»), τα οποία εκπόνησαν οι εταίροι του ναυτιλιακού κλάδου σε εθελοντική βάση και υποστήριξαν και ενθάρρυναν τα συμβαλλόμενα μέρη καθώς επείγει η αντιμετώπιση των απειλών στα ανοικτά της Σομαλίας. Οι εταίροι του ναυτιλιακού κλάδου επικαιροποίησαν τα μέτρα αυτά σε δεύτερη έκδοση της εγκυκλίου, η οποία διανεμήθηκε με τον αριθμό MSC.1/εγκ. 1335 στις 29 Σεπτεμβρίου 2009.
- (4) Μολονότι τα μέτρα που περιλαμβάνουν αυτές οι εγκυκλίαι του ΙΜΟ δεν είναι υποχρεωτικού και δεσμευτικού χαρακτήρα, το έκδηλο συμφέρον για βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία οδηγεί στη διασφάλιση ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους είναι θωρακισμένα κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο με βάση τις σύγχρονες γνώσεις, όταν εκτίθενται σε ζώνες ναυτιλίας με υψηλό κίνδυνο πειρατείας και ένοπλων επιθέσεων.
- (5) Οι πειρατικές πράξεις και οι ένοπλες επιθέσεις σε πλοία είναι συχνά, από τη φύση τους, βίαιες και συνιστούν σοβαρή απειλή σε πολλές περιοχές του κόσμου, πέραν της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στα ανοικτά της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό.
- (6) Τα στοιχεία του 2008 που αφορούν την πειρατεία είναι τα υψηλότερα από την εποχή της πρώτης απογραφής που πραγματοποίησε το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο το 1991 με 293 επιθέσεις σε πλοία, 49 καταλήψεις πλοίων, 889 ναυτικούς ομήρους, 11 νεκρούς, 21 αγνοούμενους οι οποίοι θεωρούνται νεκροί. Από το 2008, οι επιθέσεις και οι εκτροπές πλοίων έχουν αυξηθεί σημαντικά στα ανοικτά της Σομαλίας, στον Κόλπο του Άντεν και στον Ινδικό Ωκεανό. Πολλά είναι τα πλοία που δέχθηκαν επίθεση και καταλήφθηκαν από πειρατές, οι οποίοι κρατούν δέσνια τα πληρώματα εν αναμονή της καταβολής λύτρων για την ελευθέρωσή τους. Οι περίοδοι κράτησης διαρκούν πολλές εβδομάδες, ή ακόμη και μήνες, και είναι απαράδεκτες και ταυτόχρονα πολύ δύσκολες για τους κρατούμενους ναυτικούς.
- (7) Αύξηση των επιθέσεων στον Ινδικό Ωκεανό και τον Κόλπο του Άντεν έχει παρατηρηθεί από τις αρχές του 2009, παρά κάποια ανάπαυλα κατά τη διάρκεια του θέρους, λόγω των μουσώνων και των δύσκολων συνθηκών πλοήγησης για τους πειρατές. Οι πειρατές πραγματοποίησαν τουλάχιστον 164 επιθέσεις το 2009, 48 από τις οποίες είχαν ως αποτέλεσμα την κατάληψη του πλοίου.
- (8) Οι «βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης» συνιστούν στις ναυτιλιακές εταιρείες και στα πλοία να εγγράφονται εκ των προτέρων στον ιστότοπο του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (<http://www.mschoa.org>) πριν διέλθουν από τον Κόλπο του Άντεν. Τα εγγεγραμμένα πλοία παραλαμβάνουν όλες τις διαθέσιμες πληροφορίες για την κατάσταση σε αυτή τη ζώνη πλοήγησης και παρακολουθούνται από τις δυνάμεις της επιχείρησης EU NAVFOR-ATLANTA, με αποτέλεσμα να διατρέχουν μικρότερο κίνδυνο

επίθεσης. Ωστόσο, άνω του ενός τρίτου των διερχόμενων πλοίων συνεχίζουν να μην εγγράφονται στο Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής και, κατά συνέπεια, δεν μπορούν να επωφεληθούν από τα μέτρα που έχουν τεθεί σε εφαρμογή για την ασφαλή διέλευση από αυτή την περιοχή.

- (9) Στις 15 Ιουνίου 2009, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να παρατείνει από τις 13 Δεκεμβρίου 2009 για ένα έτος τη στρατιωτική επιχείρηση EU NAVFOR-ATLANTA της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την αποτροπή, την πρόληψη και την καταστολή των πειρατικών πράξεων και των ένοπλων ληστειών στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Η εν λόγω στρατιωτική επιχείρηση είναι η πρώτη ναυτική επιχείρηση που διεξάγεται στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής πολιτικής ασφάλειας και άμυνας (ΕΠΑΑ). Το Συμβούλιο έχει, πράγματι, διαπιστώσει ότι η πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας συνεχίζει να συνιστά σημαντική απειλή για τη ναυτιλία στην περιοχή αυτή.
- (10) Επειδή οι επιχειρήσεις αυτές είναι συμπληρωματικές των δράσεων που διεξάγονται στο πλαίσιο της επιχείρησης EU NAVFOR-ATLANTA, η αποτελεσματική και εναρμονισμένη εφαρμογή των προληπτικών μέτρων που συστήνουν οι εγκύκλιοι MSC.1/εγκ. 1334 και MSC.1/εγκ. 1335 θα ευνοήσει οπωσδήποτε την αποτελεσματική προστασία των πλοίων που αποφάσισε το Συμβούλιο στο πλαίσιο της καταπολέμησης της πειρατείας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
- (11) Εναπόκειται στα κράτη μέλη να θέσουν σε εφαρμογή τα μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη ναυτιλία και να διασφαλιστεί ότι διατίθενται και παρέχονται προς το σκοπό αυτό όλα τα αναγκαία μέσα,

#### ΕΚΔΙΔΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

1. Τα κράτη μέλη καλούνται να μεριμνήσουν για την αποτελεσματική και εναρμονισμένη εφαρμογή των προληπτικών μέτρων για να αντιμετωπισθούν οι απειλές κατά των πλοίων σε περίπτωση πειρατικών πράξεων και ένοπλων επιθέσεων. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ήδη προσδιοριστεί και κωδικοποιηθεί, τυγχάνουν της ευρείας υποστήριξης του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ) και των εταίρων του ναυτικού κλάδου.
2. Μέτρα γενικής φύσεως
  - 2.1. Τα κράτη μέλη καλούνται να γνωστοποιήσουν στους εγγεγραμμένους τους φορείς εκμετάλλευσης την εγκύκλιο

MSC.1/εγκ. 1334 που εξέδωσε στην 86η σύνοδό της η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ), στην οποία αναφέρονται και επικαιροποιούνται τα προληπτικά μέτρα αυτοπροστασίας, τα οποία καλούνται τα πλοία και οι ναυτιλιακές εταιρείες να θέσουν σε εφαρμογή για να καταπολεμήσουν τις πειρατικές πράξεις και τις ένοπλες επιθέσεις οπουδήποτε διατρέχουν τέτοιο κίνδυνο, σύμφωνα με τις διατάξεις του διεθνούς ναυτικού κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων (κώδικας ISPS).

- 2.2. Τα κράτη μέλη καλούνται να ελέγχουν ιδίως εάν τα πλοία είναι επαρκώς και ποιοτικά επανδρωμένα σύμφωνα με τον κανόνα 4.28 του μέρους Β του κώδικα ISPS που έχει καταστεί υποχρεωτικός με βάση το άρθρο 3 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>1</sup>).

#### 3. Ειδικά μέτρα για την κατάσταση στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας

- 3.1. Τα κράτη μέλη καλούνται να γνωστοποιήσουν στους εγγεγραμμένους τους φορείς εκμετάλλευσης την εγκύκλιο MSC.1/εγκ. 1332 που εξέδωσε στην 86η σύνοδό της η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ) συμπληρωμένη από την εγκύκλιο MSC.1/εγκ. 1335, οι οποίες περιγράφουν σε διεθνές επίπεδο τα μέτρα για «βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης με σκοπό να αποφεύγονται, να αποτρέπονται ή να επιβραδύνονται οι πράξεις πειρατείας στον Κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας», τα οποία οι εταίροι του ναυτικού κλάδου δημοσιεύουν και επικαιροποιούν τακτικά.
- 3.2. Τα κράτη μέλη καλούνται να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες για να εξασφαλίσουν τη διάδοση των εν λόγω πρακτικών, να διαβιβάζουν τις περιοδικές επικαιροποιήσεις τους και να ελέγχουν την εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών διαχείρισης για να αποθαρρύνονται οι πειρατικές πράξεις στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, όπως αυτές αναφέρονται στο παράρτημα της παρούσας σύστασης.

Βρυξέλλες, 11 Μαρτίου 2010.

Για την Επιτροπή  
Siim KALLAS  
Αντιπρόεδρος

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 129 της 29.4.2004, σ. 6.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**Βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές για την αποτροπή της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας****(2η έκδοση — Αύγουστος 2009)**

Στην προσπάθεια καταπολέμησης της πειρατείας στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, τις παρούσες βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές υποστηρίζουν οι κάτωθι διεθνείς φορείς εκπροσώπησης του ναυτιλιακού κλάδου:

- 1) Διεθνής Οργάνωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενοπλοίων (Intertanko)
  - 2) Διεθνές Επιμελητήριο Εμπορικής Ναυτιλίας (ICS)
  - 3) Διεθνές ναυτιλιακό φόρουμ Εταιρειών Πετρελαίου (Ocimf)
  - 4) Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (Bimco)
  - 5) Εταιρεία διεθνών φορέων εκμετάλλευσης δεξαμενοπλοίων υγραεριοφόρων και σταθμών μεταφόρτωσης (Sigtto)
  - 6) Διεθνής ένωση πλοιοκτητών φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου (Intercargo)
  - 7) Διεθνής Όμιλος Φορέων Προστασίας και Αποζημιώσεων (IGP&I)
  - 8) Διεθνής ένωση κρουαζιερόπλοιων (CLIA)
  - 9) Διεθνής Ένωση Ναυτασφαλιστών (IUMI)
  - 10) Joint War Committee (JWC) & Joint Hull Committee (JHC)
  - 11) Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο (IMB)
  - 12) Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF)
- Τις βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές υποστηρίζουν επίσης οι κάτωθι φορείς:
- 13) Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa)
  - 14) Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ (Ukmta Dubai)
  - 15) Γραφείο Συνδέσμου Ναυτιλίας (Marlo).

**Σχεδιασμός και επιχειρησιακές πρακτικές που συστήνονται σε πλοιοκτήτες, φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, διαχειριστές και πλοιάρχους πλοίων που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν και ανοικτά των ακτών της Σομαλίας****Σκοπός**

1. Σκοπός του παρόντος εγγράφου είναι να προταθούν βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές (ΒΔΠ) για την παροχή συνδρομής σε ναυτιλιακές εταιρείες και πλοία στην προσπάθεια αποφυγής πειρατικών επιθέσεων, αποτροπής επιθέσεων και καθυστέρησης επιτυχών επιθέσεων στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Οι οργανισμοί που γνωμοδότησαν για το παρόν έγγραφο αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειονότητα πλοιοκτητών και φορέων εκμετάλλευσης πλοίων που διέρχονται από την περιοχή.
2. Οι οργανισμοί αυτοί ενθαρρύνουν τα μέλη τους να χρησιμοποιούν τις εν λόγω ΒΔΠ και να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για τη διάδοσή τους σε άλλους ενδιαφερόμενους ναυτιλιακών συμφερόντων με σκοπό την καταπολέμηση της πειρατείας στην περιοχή. Το παρόν έγγραφο συμπληρώνει τις κατευθύνσεις των εγκυκλίων MSC Circular MSC.1/Circ.1334 του ΔΝΟ.

**Συνήθη χαρακτηριστικά των επιθέσεων και διδάγματα**

1. Κατά τη διάρκεια του 2008 και στο πρώτο εξάμηνο του 2009 σημειώθηκε αύξηση των πειρατικών επιθέσεων σε εμπορικά πλοία στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή του βορειοδυτικού Ινδικού Ωκεανού. Οι περισσότερες επιθέσεις αρχικά σημειώνονταν στη βόρεια περιοχή του κόλπου του Άντεν, παρατηρήθηκαν όμως και επιθέσεις ακόμη πιο μακριά από τις ανατολικές ακτές της Σομαλίας.

2. Από την ανάλυση των επιτυχών επιθέσεων συνάγεται ότι οι πειρατές εκμεταλλεύονται τα ακόλουθα κοινά αδύναμα σημεία:
  - α) Χαμηλή ταχύτητα.
  - β) Χαμηλό ύψος εξάλων.
  - γ) Ακατάλληλος σχεδιασμός και διαδικασίες.
  - δ) Προφανής έλλειψη ετοιμότητας ή/και έλλειψη εμφανών αυτοπροστατευτικών μέτρων.
  - ε) Προφανής αργή αντίδραση του πλοίου.
3. Στις επιθέσεις χρησιμοποιούνται συνήθως δύο ή περισσότερα μικρά ταχύπλοα (έως 25 κόμβων) ανοικτά σκάφη/ελαφρές λέμβοι που συχνά προσεγγίζουν από την πρύμνη ή την πλώρη του πλοίου.
4. Η χρήση μεγαλύτερου πειρατικού «μητρικού πλοίου» που μεταφέρει πλήρωμα, εξοπλισμό, προμήθειες και ένα μικρότερο επιθετικό σκάφος επέτρεψε επιτυχείς επιθέσεις σε μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές.
5. Χρειάζεται μεγαλύτερη επαγρύπνηση κατά την ανατολή και τη δύση του ηλίου, διότι οι περισσότερες επιθέσεις πραγματοποιούνται σε αυτές τις περιόδους της ημέρας.
6. Τα ταχύτερα πλοία (15 κόμβων και άνω) δεν πρέπει να θεωρούνται ασφαλή από επιθέσεις, αν και η ταχύτητα είναι αποτελεσματική μορφή άμυνας. Στη συγκεκριμένη περιοχή παρατηρήθηκε χρήση μικρών πυροβόλων όπλων και πυραυλοκίνητων βομβίδων (RPG), σε μια προσπάθεια εκφοβισμού των πλοιάρχων των πλοίων ώστε να μειώσουν ταχύτητα. Ο πλους ολοταχώς στις περιπτώσεις αυτές έχει αποδειχθεί αποτελεσματικός.
7. Οι περισσότερες απόπειρες πειρατείας αποθρήθηκαν με επιτυχία από πληρώματα πλοίων που είχαν προβεί σε σχεδιασμό και εκπαίδευση πριν από τη διέλευση και χρησιμοποίησαν με αποτελεσματικό τρόπο παθητικά μέτρα αντιμετώπισης.
8. Οι καιρικές συνθήκες επίσης και η κατάσταση της θάλασσας επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την επιχειρησιακή ικανότητα των πειρατών. Άνεμοι που πνέουν με ταχύτητα άνω των 18 κόμβων και θαλάσσια κύματα άνω των 2 μέτρων θεωρείται ότι αρκούν για την προστασία όλων πλοίων εκτός από τα πιο ευάλωτα, όταν μάλιστα οι πλοίαρχοι λαμβάνουν πλήρως υπόψη τους τις βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές.

*Συνιστώμενες βέλτιστες διαχειριστικές πρακτικές*

1. **Εισαγωγή**
  - α) Παρόλο που όπως αναγνωρίζεται ο πλοίαρχος έχει πάντοτε την απόλυτη διακριτική ευχέρεια να λάβει τα μέτρα που κρίνει κατάλληλα για να αποφύγει, να αποτρέψει ή να καθυστερήσει πειρατική επίθεση στη συγκεκριμένη περιοχή, το παρόν έγγραφο βέλτιστων πρακτικών απευθύνεται σε πλοιοκτήτες, φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, πλοιάρχους και πληρώματα.
  - β) Ενδεχομένως δεν ενδείκνυται για όλα τα πλοία όλα τα υπό συζήτηση μέτρα. Για το λόγο αυτό, στο πλαίσιο της ανάλυσης επικινδυνότητας, συνιστάται προηγουμένως εκτίμηση για να καθορίζεται ποια ΒΔΠ αρμόζει καλύτερα στο εκάστοτε πλοίο. Τα μέτρα που ακολουθούν έχουν πάντως αποδειχθεί σε γενικές γραμμές αποτελεσματικά:
2. **Πριν από τη διέλευση — Γενικός σχεδιασμός**
  - α) **Γενικά**
    - i) Ο Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ (Ukmtο Dubai) είναι το πρώτο σημείο επαφής για τα πλοία στην περιοχή. Ο Ukmtο Dubai, ο οποίος προσφέρει καθημερινή επικοινωνία μεταξύ πλοιάρχων και στρατιωτικών, συνομιλεί με τα πλοία και τα συνδέει απευθείας με το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa) και με τους κυβερνήτες πλοίων του πολεμικού ναυτικού στη θάλασσα. Ο Ukmtο Dubai ζητεί τακτική ενημέρωση για τη θέση και τις προβλεπόμενες κινήσεις των πλοίων. Χρησιμοποιεί τις πληροφορίες αυτές για να διατηρούν οι μονάδες του ναυτικού ακριβή εικόνα της ναυσιπλοΐας. (Βλέπε γλωσσάριο στο παράρτημα Α για περαιτέρω λεπτομέρειες).
    - ii) Το Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa) είναι η αρχή σχεδιασμού και συντονισμού των δυνάμεων της ΕΕ (EU Navfor) στον κόλπο του Άντεν και στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. (Βλέπε γλωσσάριο στο παράρτημα Α).
    - iii) Το Γραφείο Συνδέσμου Ναυτιλίας (Marlo) λειτουργεί ως δίαυλος ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των Πολυεθνικών Ναυτικών Δυνάμεων (CMF) και των εμπορικών ναυτιλιακών εταιρειών, τα πλοία των οποίων βρίσκονται στην περιοχή (βλέπε γλωσσάριο στο παράρτημα Α).
    - iv) Πριν από τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου, ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος πρέπει να διεξάγουν δική τους εκτίμηση του κινδύνου για την πιθανότητα και τις συνέπειες πειρατικών επιθέσεων κατά του πλοίου, με βάση τις πλέον πρόσφατες διαθέσιμες πληροφορίες. Στο αποτέλεσμα αυτής της εκτίμησης επικινδυνότητας πρέπει να προσδιορίζονται μέτρα πρόληψης, μετριασμού και ανάκτησης και να συνδυάζονται θεσμικές απαιτήσεις με συμπληρωματικά μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας.

- v) Οι διαδικασίες διαχείρισης κρίσεων της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρείας περιλαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την αντιμετώπιση απειλών πειρατείας, στα οποία υιοθετούνται οι συνιστώμενες πρακτικές του ΔΝΟ και του υπόλοιπου ναυτιλιακού κλάδου, ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες και τον τύπο του πλοίου.
- vi) Οι ναυτικές αρχές απαιτούν από το πλοίο έγκαιρη ειδοποίηση για την πρόθεση διέλευσής του, ώστε να είναι σε θέση να εντοπίζουν τα αδύνατα σημεία και να σχεδιάζουν κατάλληλα την προστασία του. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως με:
1. Αρχική έκθεση στον Ukmto Dubai, (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ).
  2. Αρχική έκθεση στο Marlo, (μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ).
  3. Επιπλέον, εάν προβλέπεται διέλευση από τον κόλπο του Άντεν, ή πλους εντός της περιοχής που ορίζεται από τις συντεταγμένες 12° Β, 58° Α και 10° Ν: καταγραφή των κινήσεων του πλοίου στο Mschoa [είτε επιγραμμικά (on line)] είτε με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ.
- vii) Μολονότι πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για την αποφυγή επιβίβασης των πειρατών στο πλοίο, προέχει η ασφάλεια του πληρώματος και των επιβατών.
- β) Σχεδιασμός της ναυτιλιακής εταιρείας:
- Συνιστάται θερμά στους διαχειριστές ή/και τη διεύθυνση επιχειρήσεων να εγγραφούν στα τμήματα περιορισμένης χρήσης της ιστοσελίδας του Mschoa ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)) για να έχουν πρόσβαση σε αυτή, να συμβουλευούνται τις πληροφορίες που περιέχει και να τις μεταφέρουν εφόσον χρειάζεται στο στόλο τους.
- i) 4-5 ημέρες πριν εισέλθει το πλοίο στον διεθνώς συνιστώμενο διάδρομο διέλευσης [International Recommended Transit Corridor (IRTC)], ή σε περιοχή με συντεταγμένες 12 μοίρες βορείως ή 58 μοίρες ανατολικά ή 10 μοίρες νοτίως, το πλοίο πρέπει να έχει υποβάλει «εγγραφή κίνησης του πλοίου» στο Mschoa [επιγραμμικά (on line)], με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ]. Υποσημείωση: Η εγγραφή μπορεί να γίνει είτε από το πλοίο είτε από τη ναυτιλιακή εταιρεία.
  - ii) Εξέταση της αξιολόγησης ασφαλείας του πλοίου (SSA) και εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου (SSP), όπως απαιτείται με βάση τον Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) για την αντιμετώπιση της απειλής πειρατείας.
  - iii) Ο υπεύθυνος ασφαλείας της εταιρείας [Company Security Officer (CSO)] πρέπει να εξετάζει εάν υφίσταται σχέδιο έκτακτης ανάγκης για τη διέλευση από περιοχή υψηλού κινδύνου, εάν έχει τεθεί σε δοκιμή, έχει εξηγηθεί και συζητηθεί με τον πλοίαρχο και τον αξιωματικό ασφαλείας του πλοίου [Ship Security Officer (SSO)].
  - iv) Επίγνωση των θαλάσσιων περιοχών ιδιαίτερα υψηλού κινδύνου που είναι γνωστές.
  - v) Οδηγίες προς τον πλοίαρχο σχετικά με τις προτιμητέες και τις διαθέσιμες μεθόδους διέλευσης από την περιοχή (διέλευση κατά ομάδες, διέλευση κατά ομάδες με συνοδεία, με εθνική νηοπομπή κ.λπ.).
  - vi) Διεξαγωγή περιοδικής εκπαίδευσης του πληρώματος.
  - vii) Η παρουσία πρόσθετων ιδιωτικών φρουρών ασφαλείας είναι στη διακριτική ευχέρεια της ναυτιλιακής εταιρείας, δεν συνιστάται όμως η παρουσία ένοπλων φρουρών.
  - viii) Εξέταση εάν χρειάζεται περαιτέρω αύξηση των αξιωματικών βάρδιας.
  - ix) Εξέταση εάν χρειάζονται μέτρα αυτοπροστασίας [Self Protection Measures (SPM)] πριν από τη διέλευση από περιοχές περιοχών υψηλού κινδύνου.
- γ) Σχεδιασμός του πλοίαρχου:
- i) Διαβίβαση της «αρχικής έκθεσης» στον Ukmto Dubai και στο Marlo (με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ) κατά την είσοδο στην περιοχή αναφοράς μεταξύ Σουέζ και 78 μοίρες ανατολικά και 10 μοίρες νοτίως, βλέπε χάρτη αντιπειρατικού σχεδιασμού Q6099.
  - ii) 4-5 ημέρες πριν από την είσοδο στον διεθνώς συνιστώμενο διάδρομο διέλευσης (IRTC), ή σε περιοχή με συντεταγμένες 12 μοίρες βορείως, 58 μοίρες ανατολικά ή 10 μοίρες νοτίως, εξασφαλίζεται η υποβολή «εγγραφής κίνησης του πλοίου» στο Mschoa [επιγραμμικά (on line)], με μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή φαξ. Σημείωση: Η εγγραφή μπορεί να γίνει είτε από το πλοίο είτε από τη ναυτιλιακή εταιρεία. Εάν η εγγραφή πραγματοποιηθεί από τη ναυτιλιακή εταιρεία, οι πλοίαρχοι αρκούνται να βεβαιωθούν ότι οι εταιρείες τους έχουν καταγράψει ορθά τα στοιχεία τους στο Mschoa.
  - iii) Πριν από τη διέλευση από την περιοχή συνιστάται διεξοδική ενημέρωση του πληρώματος.
  - iv) Το αντιπειρατικό σχέδιο έκτακτης ανάγκης έχει αποδειχθεί άκρως αποτελεσματικό όταν εφαρμόζεται εκ των προτέρων. Πριν από την άφιξη στην περιοχή διεξάγεται άσκηση, το σχέδιο επανεξετάζεται και όλο το προσωπικό ενημερώνεται για τα καθήκοντά του, όπως επίσης εξοικειώνεται με το σήμα συναγερμού για πειρατική επίθεση.

- ν) Συνιστάται στους πλοίαρχους να έχουν επίσης έτοιμο ένα σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης, το οποίο να περιέχει όλους τους βασικούς αριθμούς κλήσης και τα προετοιμασμένα μηνύματα έκτακτης ανάγκης, τα οποία πρέπει να βρίσκονται πρόχειρα ή να εκτίθενται μονίμως κοντά στα χειριστήρια επικοινωνιών (π.χ. αριθμοί τηλεφώνων των Mschoa, IMB PRC, CSO κ.λπ. — βλέπε κατάλογο φορέων επαφής στο παράρτημα Β).
- νι) Καθορισμός του συστήματος AIS του πλοίου (σήμα ένδειξης συναγερμού): με βάση τη σύμβαση Solas, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του πλοίαρχου να απενεργοποιήσει το AIS εφόσον πιστεύει ότι η χρήση του αυξάνει τον κίνδυνο για το πλοίο. Ωστόσο, για να έχουν στη διάθεσή τους οι ναυτικές δυνάμεις τα στοιχεία ιχνηλάτησης των πλοίων στον κόλπο του Άντεν, συνιστάται η διαβίβαση του AIS να είναι μεν συνεχής αλλά να περιορίζεται στα στοιχεία αναγνώρισης του πλοίου, της θέσης του, της πορείας του, της ταχύτητάς του, των συνθηκών πλεύσης του και των σχετικών με την ασφάλεια πληροφοριών. Στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας η απόφαση επαφίεται επίσης στον πλοίαρχο, οι ναυτικές δυνάμεις όμως συνιστούν να απενεργοποιείται τελείως το σύστημα. Σε περίπτωση αμφιβολιών, το θέμα επαληθεύεται από το Mschoa.

### 3. Σχεδιασμός ταξιδιού πριν από τη διέλευση

- α) Συνιστάται στα πλοία να αναφέρουν τη μεσημβρινή θέση τους, την πορεία και την ταχύτητά τους, την προβλεπόμενη και την πραγματική ώρα άφιξης τους στον Ukmtu Dubai και το Marlo επί όσο χρόνο επιχειρούν στην περιοχή.
- β) Συνιστάται επίσης στα πλοία να αυξάνουν τη συχνότητα των αναφορών τους όταν πλέουν σε γνωστές περιοχές υψηλού κινδύνου/πειρατείας και να αναφέρουν όταν διέρχονται από το σημείο Α ή Β του κόλπου του Άντεν, όπως σημειώνεται στον αντιπειρατικό χάρτη Q6099.
- γ) Εντός του κόλπου του Άντεν
  - i) Η Eunavfor συνιστά θερμά στα πλοία να διέρχονται μέσω του IRTC. Τα πλοία που πλέουν από δυσμάς προς ανατολάς πρέπει να καταλαμβάνουν το βόρειο τμήμα του διαδρόμου και τα πλοία που πλέουν από ανατολάς προς δυσμάς το νότιο τμήμα του. Οι οδηγίες διέλευσης κατά ομάδες (GT) μέσα στον κόλπο του Άντεν όσον αφορά την ώρα και την ταχύτητα αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Mschoa, εφόσον έχει σχηματισθεί GT.
  - ii) Τα πλοία αποφεύγουν τα χωρικά ύδατα της Υεμένης κατά τη διέλευσή τους. Αυτό για λόγους κοινού διεθνούς δικαίου, καθώς δεν είναι δυνατόν στις διεθνείς στρατιωτικές δυνάμεις (όχι της Υεμένης) να προστατεύουν πλοία που υφίστανται επίθεση μέσα στα χωρικά ύδατα της Υεμένης.
  - iii) Είναι δυνατόν να ζητηθεί από τα πλοία να αναπροσαρμόζονται τα σχέδια διέλευσής τους ώστε να συμμορφώνονται με τη σύσταση πορείας του Mschoa.
  - iv) Τα πλοία που μετέχουν σε ομάδες δεν πρέπει να αναμένουν συνεχή συνοδεία πολεμικού πλοίου. Όλα τα πολεμικά πλοία μέσα στον κόλπο του Άντεν, είτε αυτά ανήκουν στην Eunavfor είτε είναι σε συντονισμό με αυτήν, πρέπει να γνωρίζουν τις συγκεκριμένες ομάδες μέσα στον κόλπο του Άντεν και να έχουν όλα τα στοιχεία των ευάλωτων σκαφών.
  - v) Το Mschoa συνιστά θερμά στους πλοίαρχους να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για τον προγραμματισμό των περιόδων διέλευσης από τις περιοχές υψηλότετου κινδύνου του κόλπου του Άντεν, όταν πρόκειται για διέλευση κατά τη νύκτα (το Mschoa θα συμβουλεύει τα πλοία). Έχουν σημειωθεί ελάχιστες επιτυχείς επιθέσεις τη νύκτα.
- δ) Εκτός του κόλπου του Άντεν
  - i) Τα πλοία που πλέουν ανοικτά των ανατολικών ακτών της Σομαλίας πρέπει να συμβουλευόμαστε την ιστοσελίδα του Mschoa ή του Ukmtu Dubai ώστε να λαμβάνουν τις πλέον πρόσφατες συστάσεις για τη διαδρομή τους.
  - ii) Οι πλοίαρχοι πρέπει να ενημερώνουν επίσης τον Ukmtu Dubai με τον συνήθη τρόπο για την πορεία και τα στοιχεία τους.
- ε) Κατάλογο με όλα τα χρήσιμα στοιχεία επαφής περιέχει το παράρτημα Β.

### 4. Πριν από τη διέλευση — Αμυντικά μέτρα

- α) Ανάλογα με την επάνδρωση του πλοίου, εξασφαλίζεται η εκ των προτέρων προσαρμογή των συνήθων εργασιών στο πλοίο ώστε το πλήρωμα που είναι σε βάρδια να είναι σε καλή φυσική κατάσταση και πλήρως ενημερωμένο και να διατίθεται επαρκής αριθμός αξιωματικών βάρδιας. Ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί βάρδιας πρέπει να είναι εξοικειωμένοι με τους ελιγμούς ζιγκ-ζαγκ του εκάστοτε πλοίου, (σε όλες τις συνθήκες στη θάλασσα) και ιδίως με τις επιπτώσεις αυτών των ελιγμών στη μείωση της ταχύτητας του σκάφους.
- β) Μειώνονται στο ελάχιστο ενδεχομένως οι εξωτερικές επικοινωνίες (ασύρματος, τηλεφωνικές συσκευές και πληροφορίες AIS) και περιορίζονται μόνον στη βασική επικοινωνία ασφάλειας και προστασίας και την ενημέρωση SOLAS, κατά τη διάρκεια της διέλευσης από τον κόλπο του Άντεν και ανοικτά των ακτών της Σομαλίας.
- γ) Ενισχύονται η ετοιμότητα και οι εφεδρείες με τη χρήση πρόσθετων βοηθητικών μηχανημάτων, μεταξύ των οποίων γεννήτριες και σερβοκινητήρες.
- δ) Αυξάνονται τα παρατηρητήρια/το πλήρωμα της γέφυρας.
- ε) Επανδρώνεται το μηχανοστάσιο.
- στ) Προστατεύεται και ελέγχεται η πρόσβαση στη γέφυρα, το μηχανοστάσιο, τον θάλαμο μηχανισμού κίνησης του πηδαλίου, και σε όλους τους χώρους υποδοχής/εσωτερικούς χώρους. Όλα τα πιθανά σημεία εισόδου (θύρες, φινι-στρίνια, στόμια αερισμού κ.λπ.) αξιολογούνται και ασφαλιζονται κατάλληλα, ειδικά εάν το πιθανό σημείο εισόδου κρίνεται αρκετά φαρδύ ώστε να εισέλθει επιτιθέμενος. Εξασφαλίζεται ένα μόνο σημείο πρόσβασης στους χώρους υποδοχής και τους εσωτερικούς χώρους εργασίας κατά την έναρξη διέλευσης από περιοχές υψηλού κινδύνου. Τυχόν εφαρμόζόμενα μέτρα δεν παρεμποδίζουν την έξοδο κινδύνου από τους εσωτερικούς χώρους, οι οποίοι πρέπει παράλληλα να παραμένουν ασφαλείς από την πρόσβαση πειρατών από έξω.

- ζ) Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, επιτρέπεται η επικοινωνία με πολεμικά πλοία μέσω του διαύλου VHF αριθ. 16 (εφεδρικός διάυλος 08).
- η) Ελέγχεται εάν όλες οι σκάλες και ο εξωτερικός εξοπλισμός έχουν στοιβαχθεί ή εάν βρίσκονται επάνω στο κατάστρωμα.
- θ) Ελέγχεται εάν τα μέτρα αυτοπροστασίας που έχουν εκ των προτέρων τεθεί σε εφαρμογή παραμένουν κατάλληλα και εάν λειτουργούν σύμφωνα με το σχεδιασμό τους. Λαμβάνεται υπόψη ότι ενδεχομένως ορισμένα μηχανήματα υπολειπόμενα προσωρινά και άρα παρέχουν περιορισμένη προστασία.
- ι) Εάν το πλοίο έχει συγκριτικά χαμηλό ύψος εξάλων, εξετάζεται εάν είναι δυνατόν να επεκταθεί η κουπαστή ώστε να αποτρέπεται η στερέωση αρπάγης. Ελέγχεται εάν η ιστοσελίδα του Mschoa περιέχει σχετικά παραδείγματα μέτρων.
- ια) Συνιστάται η πρόβλεψη ενός σημείου συγκέντρωσης ή «οχυρού» σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης και η δοκιμή των διαδικασιών ασφάλισης με σκοπό την καθυστέρηση πρόσβασης στο κυβερνείο του πλοίου και την εξοικονόμηση χρόνου. Το ιδεώδες είναι το σημείο αυτό να βρίσκεται μακριά από φρακτές και φινιστρίνια. Λόγω της συνεχιζόμενης σύζήτησης σχετικά με τη χρήση των οχυρών και τη μέθοδο εφαρμογής τους, συνιστάται στους πλοιάρχους να συμβουλευούνται τακτικά το Mschoa.
- ιβ) Εξετάζεται η ενδεχόμενη χρήση ανδρικήλων στις κουπαστές για την προσομοίωση πρόσθετων παρατηρητηρίων. Ωστόσο, εάν το σχέδιο του πλοίου παρουσιάζει νεκρά σημεία στα παρατηρητήρια και εάν από την αξιολόγηση ασφάλειας διαπιστωθεί ο κίνδυνος αυτός, τότε χρειάζεται κάλυψη από ανθρώπινο δυναμικό.
- ιγ) Συνιστάται οι πυροσβεστικές αντλίες ή/και οι πυροσβεστικοί σωλήνες να βρίσκονται υπό πίεση και έτοιμοι προς χρήση έξω από το κατάστρωμα γύρω από το πλοίο, ιδίως στα πιο αδύναμα σημεία.
- ιδ) Δημιουργούνται ενδεχομένως υδατοφράκτες γύρω από το πλοίο για περαιτέρω αποτροπή επιβίβασης.
- ιε) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως συρματοπλέγματα/φυσικά εμπόδια γύρω από την πρύμνη / τα χαμηλότερα σημεία πρόσβασης, κατάλληλα για την ασφάλεια και τη διαφυγή του πληρώματος.
- ιστ) Χρησιμοποιείται ενδεχομένως εξοπλισμός παθητικής άμυνας.
- ιζ) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως συσκευές νυκτερινής κατόπτρευσης κατά τη νύκτα.
- ιη) Τίθεται σε λειτουργία τηλεόραση κλειστού κυκλώματος (εφόσον υπάρχει).

##### 5. Επιχειρήσεις κατά τη διέλευση

- α) Το πλήρωμα του πλοίου δεν πρέπει να εκτίθεται ασκόπως σε κίνδυνο κατά την εφαρμογή αυτοπροστατευτικών μέτρων (ΑΠΜ).
- β) Συνιστάται θερμά σε όλα τα πλοία μέσα στον κόλπο του Άντεν να ακολουθούν τον διεθνώς συνιστώμενο διάδρομο Διέλευσης (IRTC) και τις συμβουλές της ιστοσελίδας του Mschoa για το σχηματισμό ομάδων και τα προτεινόμενα χρονοδιαγράμματα.
- γ) Εφιστάται επίσης η προσοχή των ναυτικών στην εγκύκλιο του ΔΝΟ SN.1 Circ. 281 της 4ης Αυγούστου 2009, «Πληροφορίες σχετικά με τον Διεθνώς Συνιστώμενο Διάδρομο Διέλευσης (IRTC) για τα πλοία που διέρχονται από τον κόλπο του Άντεν», στην οποία δηλώνεται ότι ο IRTC υπόκειται σε αλλαγές από τις στρατιωτικές αρχές ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν. Συνεπώς συνιστάται στους ναυτικούς να ενημερώνονται σχετικά από την ιστοσελίδα του Mschoa στη διεύθυνση <http://www.mschoa.org> ή από τις σχετικές ανακοινώσεις των ναυτικών δυνάμεων.
- δ) Εάν πρόκειται να ακολουθήσετε κάποια ομάδα (GT) μέσω του IRTC: η διέλευση πραγματοποιείται με την ταχύτητα της ομάδας, με επίγνωση όμως των δυνατοτήτων του πλοίου. (Μια συνήθης συμβουλή, π.χ., είναι, εάν η μέγιστη ταχύτητά σας είναι 16 κόμβοι, να ενταχθείτε σε ομάδα που έχει ταχύτητα 14 κόμβων και να έχετε ως εφεδρεία τους 2 υπόλοιπους κόμβους.)
- ε) Εάν δεν πρόκειται να ακολουθήσετε κάποια ομάδα (GT) μέσω του IRTC: διατηρείται η μέγιστη ταχύτητα σε όλη την περιοχή υψηλού κινδύνου. (Μια συνήθης συμβουλή είναι, εάν η μέγιστη ταχύτητα είναι ανώτερη των 18 κόμβων, δεν μειώνεται η ταχύτητα εξαιτίας της ομάδας GT. Αντίθετα, διατηρείται η μέγιστη ταχύτητα με σκοπό τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου με σκότος κατά το δυνατόν.)
- στ) Τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται πάντοτε με τους διεθνείς κανόνες πρόληψης σύγκρουσης στη θάλασσα. Οι πλοίαρχοι πρέπει να προσπαθούν να μην παρεμποδίζουν τον ασφαλή πλου των άλλων σκαφών όταν εισέρχονται στον IRTC ή όταν εξέρχονται από αυτόν. Τα φώτα πλοήγησης δεν πρέπει να σβήνονται τη νύκτα. Ακολουθούνται οι οδηγίες της αρμόδιας αρχής του κράτους σημαίας.
- ζ) Το κατάστρωμα φωτίζεται μόνον εφόσον απαιτείται για λόγους ασφάλειας. Ο φωτισμός των σκιασμένων περιοχών γύρω από το κέλυφος του πλοίου μπορεί να διευρύνει την ορατότητα από τα παρατηρητήρια, πάντοτε όμως εφόσον συμβαδίζει με την ασφαλή πλοήγηση. Εφόσον υπάρχουν, και εφόσον κριθεί σκόπιμο, εξετάζεται το ενδεχόμενο άμεσης χρήσης των φώτων αναζήτησης του πλοίου με τηλεχειρισμό, εάν παρατηρηθεί ύποπτη δραστηριότητα γύρω από το σκάφος, καθώς η χρήση των φώτων αναζήτησης μπορεί να λειτουργήσει εκφοβιστικά και να αποτρέψει πιθανή επίθεση. (Συνήθης συμβουλή των ναυτικών δυνάμεων είναι η διέλευση να πραγματοποιείται μόνον με τα φώτα πλοήγησης.)

- η) Αναρτώνται φωτογραφίες των πειρατικών «μητρικών πλοίων» στη γέφυρα. Αναφέρεται αμέσως τυχόν εντοπισμός τους. Αναφέρονται όλοι οι εντοπισμοί ύποπτων μητρικών πλοίων στον Ukmto Dubai και τον IMB PRC. (Βλέπε παράρτημα Γ για παράδειγμα αναφοράς πειρατείας με σκοπό τη διαβίβαση πληροφοριών ή την αναφορά κάθε άλλης επίθεσης ή εντοπισμού.)
- θ) Ο πλοίαρχος προσπαθεί να εκτιμήσει εάν υπάρχει απειλή όσο το δυνατόν πιο έγκαιρα. Μόλις ο πλοίαρχος διακρίνει απειλή, καλεί αμέσως τον Ukmto Dubai.
- ι) Παρακολουθούνται συνεχώς και με όλα τα διαθέσιμα μέσα τυχόν ύποπτα σκάφη, ειδικά από την πρύμνη και από τον γοφό της πρύμνης.
- ια) Το πλήρωμα προστατεύεται από έκθεσή του σε άσκοπο κίνδυνο. Στο κατάστρωμα πραγματοποιούνται μόνον οι βασικές εργασίες κατά τη διέλευση από την περιοχή υψηλού κινδύνου. Οι πλοίαρχοι κρατούν, κατά το δυνατόν, τα μέλη του πληρώματος μακριά από τους εξωτερικούς χώρους του καταστρώματος κατά τις νυκτερινές ώρες, παράλληλα δε μεριμνούν πάντοτε για την πλήρη και ορθή παρατήρηση.
- ιβ) Χρησιμοποιούνται τα φώτα, οι κώδωνες συναγερμού και η δραστηριότητα του πληρώματος για να ειδοποιηθούν οι ύποπτοι πειρατείας ότι έγιναν αντιληπτοί.
- ιγ) Στο εμπόριο διατίθενται και άλλα μη θανατηφόρα αμυντικά μέτρα, των οποίων μπορεί να εξετασθεί η χρήση· ωστόσο, τα μέτρα αυτά πρέπει να αξιολογούνται από τις εταιρείες όσον αφορά τα πλεονεκτήματά τους και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, καθώς και ως προς τα αδύναμα σημεία του συγκεκριμένου πλοίου.
6. Σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης
- α) Ακολουθείται το εκ των προτέρων καταρτισμένο σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.
- β) Ενεργοποιείται το σχέδιο επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης και γίνεται αμέσως αναφορά της επίθεσης στο πρώτο και κύριο σημείο επαφής σε περίπτωση επίθεσης, το οποίο είναι ο Ukmto Dubai. (Το Mschoa, ως το συνεχώς επανδρωμένο κέντρο παρακολούθησης της ναυτικής ασφάλειας για πειρατικές επιθέσεις στην περιοχή, συνεχίζει να λειτουργεί ως εφεδρικό σημείο επαφής σε περίπτωση επίθεσης).
- γ) Ενεργοποιείται το σύστημα προειδοποίησης ασφάλειας πλοίου (SSAS), μέσω του οποίου ειδοποιείται ο υπεύθυνος ασφάλειας της ναυτικής εταιρείας και το κράτος σημαίας. Οι αναφορές μετά από επίθεση διαβιβάζονται όσο το δυνατόν συντομότερα σε όλα τα αρμόδια κέντρα αναφοράς πειρατικών επιθέσεων, όπως εξηγείται στο τμήμα 9.
- δ) Εάν ο πλοίαρχος έχει ασκήσει το δικαίωμα απενεργοποίησης του συστήματος αυτόματου εντοπισμού πλοίων (AIS) κατά τη διέλευση από περιοχή δραστηριοποίησης πειρατών, το επανενεργοποιεί σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης.
- ε) Ενεργοποιείται το ηχητικό σύστημα κινδύνου και πραγματοποιείται αναγγελία «πειρατικής επίθεσης» (ΠΕ) σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.
- στ) Γίνεται κλήση «Mayday» μέσω του διαύλου VHF αριθ. 16 (και του εφεδρικού διαύλου 08, ο οποίος παρακολουθείται από τις ναυτικές στρατιωτικές μονάδες). Αποστέλλεται μήνυμα κινδύνου μέσω του συστήματος DSC (κλήση ψηφιακής επιλογής) και του σταθμού Inmarsat-C, αναλόγως. Αποκαθίσταται τηλεφωνική επικοινωνία με τον Ukmto Dubai.
- ζ) Αποτρέπεται η προσέγγιση του πλοίου από μικρά ταχύπλοα και αυξάνεται η ταχύτητα του πλοίου με παράλληλη αλλαγή πορείας εάν είναι δυνατόν <sup>(1)</sup>. Οι πειρατές έχουν μεγαλύτερη δυσκολία να επιβιβασθούν στο πλοίο με:
- i) ταχύτητα του πλοίου άνω των 15 κόμβων.
- ii) ελιγμούς: προτείνεται στους πλοίαρχους να πραγματοποιούν, διατηρώντας την ταχύτητα του πλοίου, συνεχείς και μικρούς ελιγμούς ζιγκ-ζαγκ για μεγαλύτερες πιθανότητες αποτροπής της επιβίβασης πειρατών. Επιδιώκεται η έκθεση των πειρατών στον άνεμο/κύματα και στο πρωαίο κύμα και στα απόνερα της πρύμνης για να αποφευχθεί η προσέγγιση του πλοίου από τους πειρατές. Οι πλοίαρχοι και ο αξιωματικός βάρδιας πρέπει να γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά χειρισμού και ελιγμών του πλοίου. Ιδιαίτερη προσοχή δίδεται στα αποτελέσματα των εντολών ηπδαλιουχίας του πλοίου και στον ενδεχόμενο αντίκτυπό τους στην ταχύτητα του πλοίου.
- η) Ενεργοποιούνται τα αμυντικά μέτρα με πυροσβεστικές αντλίες.
- θ) Χρησιμοποιούνται ενδεχομένως τα εμπρόσθια φώτα του καταστρώματος για την προσέλκυση της προσοχής στο πλοίο και τον ορθό εντοπισμό του από τις στρατιωτικές δυνάμεις που καταφθάνουν για την παροχή βοήθειας σε πλοίο που υφίσταται επίθεση.
- ι) Συγκεντρώνεται όλο το υπόλοιπο πλήρωμα σύμφωνα με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης του πλοίου.

<sup>(1)</sup> Όταν είναι δυνατόν να κερδηθεί χρόνος μέχρι την άφιξη των στρατιωτικών δυνάμεων, αυτό συχνά οδηγεί τους πειρατές να εγκαταλείψουν την επίθεσή τους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η έγκαιρη εγγραφή κίνησης του πλοίου στον Mschoa, η χρήση των ωρών της διέλευσης κατά ομάδες και η επικαιροποίηση της θέσης του πλοίου στον Ukmto Dubai έχουν ουσιαστική σημασία: αυξάνεται περισσότερο η πιθανότητα να βρίσκεται κοντά ναυτική στρατιωτική δύναμη σε περίπτωση πειρατικής επίθεσης.



## 7. Σε περίπτωση επιβίβασης πειρατών

- α) Πριν φθάσουν οι πειρατές στη γέφυρα, ενημερώνεται ο Ukmto Dubai και, εάν το επιτρέπει ο χρόνος, η ναυτιλιακή εταιρεία.
- β) Δεν προβάλλεται αντίσταση· αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε άσκοπη βία και τραυματισμούς στα μέλη του πληρώματος.
- γ) Εάν πρέπει να εκκενωθεί η γέφυρα / το μηχανοστάσιο, απενεργοποιείται ο κύριος κινητήρας, εάν είναι δυνατόν διατηρείται η ταχύτητα «κράτει» και το πλοίο πλέει μακριά από άλλα πλοία.
- δ) Διατηρείται ψυχραιμία και πλήρης συνεργασία με τους πειρατές.
- ε) Εξασφαλίζεται ότι όλο το πλήρωμα εκτός της ομάδας της γέφυρας παραμένει συγκεντρωμένο σε ένα σημείο.
- στ) Εάν το πλήρωμα έχει συγκεντρωθεί σε μανδαλωμένο «οχυρό», εξασφαλίζεται εσωτερική προστασία/κάλυψη σε περίπτωση που οι πειρατές αποπειραθούν να παραβιάσουν την είσοδο στο χώρο. Το πλήρωμα βρίσκεται μακριά από σημεία εισόδου/θύρες και φινιστρίνια/παράθυρα — δεν προβάλλεται αντίσταση στην είσοδο των πειρατών. Για την επικοινωνία με τις αρχές χρησιμοποιούνται οι μέθοδοι επικοινωνίας έκτακτης ανάγκης από το «οχυρό».

## 8. Σε περίπτωση στρατιωτικής δράσης

- α) Συστήνεται στο πλήρωμα να ΜΗΝ χρησιμοποιεί ποτέ φωτογραφικές μηχανές με φλας, όταν αναλαμβάνεται στρατιωτική δράση.
- β) Εάν στρατιωτικές δυνάμεις αναλάβουν δράση επί του πλοίου, όλα τα μέλη του πληρώματος στέκονται χαμηλά στο κατάστρωμα, καλύπτουν το κεφάλι τους με τα χέρια τους, δεν κρατούν τίποτα στα χέρια τους, τα οποία πρέπει να είναι ευδιάκριτα.
- γ) Το πλήρωμα είναι προετοιμασμένο να απαντήσει σε ερωτήσεις για τα στοιχεία του και την ιδιότητά του στο πλοίο.
- δ) Γνωρίζει ότι η αγγλική δεν είναι η γλώσσα εργασίας σε όλες τις ναυτικές δυνάμεις στην περιοχή.
- ε) Οι στρατιωτικές δυνάμεις μεριμνούν καταρχήν για την ασφάλεια όλων των παρευρισκόμενων προσώπων. Πρόκειται για συνήθη πρακτική. Γίνεται σχετική ενημέρωση και προετοιμασία του πληρώματος του πλοίου και η συνεργασία είναι πλήρης στα αρχικά στάδια της στρατιωτικής δράσης επί του πλοίου.

## 9. Αναφορά μετά το συμβάν (σχετικό παράρτημα Γ).

- α) Μετά από πειρατική επίθεση ή ύποπτη δραστηριότητα, είναι ζωτικής σημασίας να γίνει λεπτομερής αναφορά σε Mschoa, Ukmto Dubai και IMB.
- β) Έτσι εξασφαλίζεται πλήρης ανάλυση και διαπιστώνονται οι τάσεις στην πειρατική δραστηριότητα, καθώς επίσης εκτιμώνται οι πειρατικές τεχνικές ή αλλαγές στην τακτική τους, πέραν του γεγονότος ότι έτσι εξασφαλίζεται κατάλληλη ειδοποίηση άλλων εμπορικών πλοίων που πλέουν κοντά.
- γ) Συνεπώς, ζητείται από τους πλοιάρχους να συμπληρώνουν την τυποποιημένη αναφορά πειρατείας που περιέχει το παράρτημα Γ.

*Επικαιροποίηση των βέλτιστων διαχειριστικών πρακτικών*

1. Προβλέπεται περιοδική επικαιροποίηση των εν λόγω βέλτιστων διαχειριστικών πρακτικών με βάση την επιχειρησιακή πείρα και τα διδάγματα. Τα μέλη που συνέβαλαν στο παρόν έγγραφο προσπαθούν να συναντώνται τακτικά με σκοπό την επικαιροποίηση των βέλτιστων διαχειριστικών πρακτικών και τη διανομή των αναθεωρήσεών τους στα υπόλοιπα μέλη και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.
2. Σε περίπτωση αμφιβολιών, οι ενδιαφερόμενοι καλούνται να επισκέπτονται την ιστοσελίδα του Mschoa, όπου αποστέλλονται πάντοτε πρόσθετες σχετικές πληροφορίες (λαμβάνομένου υπόψη ότι ενδεχομένως δεν συμφωνούν όλοι οι φορείς που έχουν προαναφερθεί).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

## ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ

Ρόλοι και διασύνδεση των εμπλεκόμενων συντονιστικών φορέων.

**Eunavfor**

Ο Eunavfor είναι η συντονιστική αρχή που έχει αναλάβει τη λειτουργία του Κέντρου Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa). Όλες οι πληροφορίες και τα στοιχεία επαφής αναρτώνται στην ιστοσελίδα του Mschoa.

**Κέντρο Ναυτικής Ασφάλειας του Κέρατος της Αφρικής (Mschoa)**

Το Mschoa συστάθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Ευρωπαϊκής Πολιτικής Ασφάλειας και Άμυνας για την καταπολέμηση της πειρατείας στο Κέρατος της Αφρικής. Το έργο αυτό άρχισε με τη σύσταση της EU NAVCO τον Σεπτέμβριο του 2008. Αυτός ο συντονιστικός πυρήνας που λειτουργεί στις Βρυξέλλες έχει αποκαταστήσει επαφή με μεγάλο μέρος της ναυτιλιακής κοινότητας και παρέχει συντονισμό με τις δυνάμεις της ΕΕ που επιχειρούν στην περιοχή. Τον Νοέμβριο του 2008, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έκανε ένα ακόμη πιο μεγάλο βήμα με τη σύσταση της ναυτικής αποστολής —EU Navfor Atalanta— για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας με την πρόληψη και την αποτροπή των πειρατικών επιθέσεων και την παροχή βοήθειας στα εμπορικά πλοία στην περιοχή.

**Ukmtto Dubai — Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ**

Το γραφείο του Οργανισμού Εμπορικής Ναυτιλίας του ΗΒ (Ukmtto Dubai) στο Ντουμπάι ενεργεί ως σημείο επαφής του κλάδου με τις πολυεθνικές στρατιωτικές δυνάμεις [Combined Military Forces (CMF)]. Ο Ukmtto Dubai διαχειρίζεται επίσης το σύστημα εθελούσιας αναφοράς (Voluntary Reporting Scheme), με βάση το οποίο τα εμπορικά πλοία παροτρύνονται να αποστέλλουν καθημερινά αναφορές, αναφέροντας τη θέση τους και την προβλεπόμενη ώρα άφιξής τους στον επόμενο λιμένα, κατά τη διέλευσή τους από την περιοχή που οριοθετείται από το Σουέζ, 78° Α και 10° Ν. Ο Ukmtto Dubai στη συνέχεια παρακολουθεί την πορεία των πλοίων και οι πληροφορίες για τη θέση τους διαβιβάζονται στις CMF και τα κεντρικά γραφεία στην ΕΕ. Οι νέες πληροφορίες που αφορούν την εμπορική κίνηση διαβιβάζονται κατόπιν απευθείας στα πλοία και όχι στις ναυτιλιακές εταιρείες, οπότε εξασφαλίζεται βελτίωση της δυνατότητας αντίδρασης σε τυχόν συμβάν και εξοικονόμηση χρόνου.

Για περαιτέρω πληροφορίες, ή για την ένταξη στο σύστημα εθελούσιας αναφοράς, συμβουλευθείτε τον Ukmtto Dubai: [Ukmtto@eim.ae](mailto:Ukmtto@eim.ae)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

## Χρήσιμες πληροφορίες επαφής

**Ukmtto Dubai**

E-mail	UKMTO@eim.ae
Αριθ. τηλεφώνου	+ 971 505523215
Αριθ. κινητού	
Αριθ. φαξ	+ 971 43065710
Τηλέτυπα	(51) 210473

**Mschoa**

Μέσω ιστοσελίδας για αναφορά	www.mschoa.org
Αριθ. τηλεφώνου	+ 44 (0) 1923958545
Αριθ. φαξ	+ 44 (0) 1923958520
E-mail	postmaster@mschoa.org

**IMB PRC**

E-mail	piracy@icc-ccs.org
Αριθ. τηλεφώνου	+ 60 320310014
Αριθ. κινητού	
Αριθ. φαξ	+ 60 320785769
Τηλέτυπα	MA34199 IMBPC1

**Marlo**

E-mail	Marlo.bahrain@me.navy.mil
Αριθ. τηλεφώνου	+ 973 17853927
Αριθ. κινητού	+ 973 39442117

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

## ΜΕΤΕΠΕΙΤΑ ΕΚΘΕΣΗ — ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΙΡΑΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ

## Χαρακτηριστικά/λεπτομέρειες του πλοίου

1. ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:
2. ΑΡΙΘ. ΙΜΟ:
3. ΣΗΜΑΙΑ:
4. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟ ΚΛΗΣΕΩΣ:
5. ΤΥΠΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:
6. ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΚΑΘΑΡΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ: ΝΕΚΡΟ ΒΑΡΟΣ:
7. ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ & ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΑΦΗΣ):
8. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΕΣ (ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ & ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΑΦΗΣ):
9. ΤΕΛΕΥΤΑΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ/ΕΠΟΜΕΝΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ:
10. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΦΟΡΤΙΟΥ (ΤΥΠΟΣ/ΠΟΣΟΤΗΤΑ):

## Λεπτομέρειες για το συμβάν

11. ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ: ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ: διεθνής ώρα (UTC):
12. ΘΕΣΗ: ΓΕΩΓΡ. ΠΛΑΤΟΣ: (Β/Ν) ΓΕΩΓΡ. ΜΗΚΟΣ: (Α/Δ)
13. ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΟΣ ΟΡΙΟΔΕΙΚΤΗΣ/ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ:
14. ΛΙΜΕΝΑΣ/ΠΟΛΗ/ΠΕΡΙΟΧΗ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗΣ:
15. ΧΩΡΑ/ΠΛΗΣΙΕΣΤΕΡΗ ΧΩΡΑ:
16. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ (ΠΛΕΥΡΙΣΗ/ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΗΣΗ/ΕΝ ΠΛΩ):
17. ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ:
18. ΥΨΟΣ ΕΞΑΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ:
19. ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ (ΒΡΟΧΗ/ΟΜΙΧΛΗ/ΑΧΛΥΣ/ΚΑΛΟΚΑΙΡΙΑ/Κ.ΛΠ., ΑΝΕΜΟΙ (ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ), ΘΑΛΑΣΣΑ/ΤΑΡΑΓΜΕΝΗ):
20. ΕΙΔΟΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ (ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ/ΑΠΟΠΕΙΡΑ):
21. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ, ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΦΟΡΤΙΟ: ΤΥΧΟΝ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ/ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ: ΚΛΑΠΕΝΤΑ ΕΙΔΗ/ΜΕΤΡΗΤΑ:
22. ΠΕΡΙΟΧΗ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΥΠΕΣΤΗ ΕΠΙΘΕΣΗ:
23. ΤΕΛΕΥΤΑΙΕΣ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ/ΥΠΟΠΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΑΤΗΡΗΘΗΚΑΝ

**Στοιχεία επιθέμενων**

24. ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΕΙΡΑΤΩΝ/ΛΗΣΤΩΝ:
25. ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ/ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ:
26. ΓΛΩΣΣΑ ΟΜΙΛΙΑΣ:
27. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΟΠΛΑ:
28. ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ:
29. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ:
30. ΜΕΘΟΔΟΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ:
31. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΣΗΣ:
32. ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ/ΒΙΑΙΗ:

**Περαιτέρω λεπτομέρειες**

33. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ:
34. ΑΝΑΦΕΡΘΗΚΕ ΤΟ ΣΥΜΒΑΝ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ; ΕΑΝ ΝΑΙ, ΣΕ ΠΟΙΑ;
35. ΠΡΟΤΙΜΗΘΕΝΤΑ ΜΕΣΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΜΕ ΤΟ ΑΝΑΦΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟ: ΕΝΔΕΔΕΙΓΜΕΝΟΣ ΑΣΥΡΜΑΤΟΣ ΣΤΗΝ ΑΚΤΗ/ΗΦ/ΜΦ/ΥΗΦ/ΙΝΜΑΡΣΑΤ ΙΔΣ (ΣΥΝ ΚΩΔΙΚΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΟΝ ΩΚΕΑΝΟ)/ΜΜSΙ
36. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ:
37. ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ/ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ:
38. ΣΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΝΑΦΟΡΑ ΕΠΙΣΥΝΑΠΤΕΤΑΙ — ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ/ΠΛΗΡΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑ/ΔΗΛΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ — ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΣΗ/ΤΥΧΟΝ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ.

**Πρόσθετες οδηγίες για αλιευτικά σκάφη, συμπληρωματικές των βέλτιστων διαχειριστικών πρακτικών, για την αποτροπή πειρατείας στον κόλπο του αντεν και ανοικτά των ακτών της Σομαλίας**

*I. Συστάσεις σε πλοία που βρίσκονται σε αλιευτικές ζώνες*

1. Τα αλιευτικά σκάφη που δεν ανήκουν στη Σομαλία πρέπει να αποφεύγουν να δραστηριοποιούνται ή να διέρχονται ανοικτά των ακτών της Σομαλίας σε απόσταση 200 ναυτικών μιλίων, είτε διαθέτουν σχετική άδεια είτε όχι.
2. Δεν αρχίζει αλίευση όταν το ραντάρ δείχνει παρουσία πλοίων αγνώστων στοιχείων.
3. Εάν εντοπισθούν πλαστικά ταχύπλοα σκάφη του συνήθους είδους που χρησιμοποιούν οι πειρατές, τα αλιευτικά πρέπει να απομακρυνθούν ολοταχώς, κατευθυνόμενα προς πιο παραγμένη θάλασσα, ώστε να καταστεί δύσκολος ο πλους των πειρατικών σκαφών.
4. Αποφεύγεται η στάση κατά τη νύκτα, διατηρείται επαγρύπνηση και η βάρδια στη γέφυρα, το κατάστρωμα και το μηχανοστάσιο.
5. Κατά τη διάρκεια της αλίευσης, όταν το πλοίο είναι πιο ευάλωτο, διατηρείται επαγρύπνηση και η βάρδια στο ραντάρ ώστε να ειδοποιηθούν αμέσως οι αρχές σε περίπτωση επίθεσης.
6. Σε περίπτωση πλοήγησης τη νύκτα, χρησιμοποιούνται μόνον τα υποχρεωτικά φώτα πλοήγησης και ασφαλείας, ώστε να μην προσελκυσθούν πειρατές από το φωτισμό, καθώς ορισμένες φορές επιχειρούν με σκάφη που δεν διαθέτουν ραντάρ και απλώς παραμονεύουν.
7. Ενώσω το πλοίο επιπλέει απλώς κατά τη διάρκεια της αλίευσης τη νύκτα, τηρείται επιφυλακή στη γέφυρα, στο κατάστρωμα και το μηχανοστάσιο. Χρησιμοποιούνται μόνον τα υποχρεωτικά φώτα πλοήγησης και ασφαλείας. Ο κινητήρας πρέπει να είναι έτοιμος για εκ νέου εκκίνηση.
8. Κρατείται απόσταση από πλοία αγνώστων στοιχείων.
9. Χρησιμοποιείται το σύστημα VHF όσο το δυνατόν λιγότερο για να μην ακουστεί συνομιλία από πειρατές και καταστεί δυσχερέστερη η θέση του πλοίου.
10. Ενεργοποιείται το AIS όταν αεροσκάφη επιχειρούν περιπολίες στη θάλασσα στην περιοχή για να διευκολυνθεί η αναγνώριση και ο εντοπισμός του πλοίου.

*II. Στοιχεία αναγνώρισης*

1. Συνιστάται θερμά στους διαχειριστές να εγγράψουν τα αλιευτικά τους στο Mschoa για όλη την περίοδο δραστηριοποίησής τους στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας. Κατά την εγγραφή, διαβιβάζονται ο πλήρης κατάλογος των μελών του πληρώματος και οι προθέσεις του πλοίου, εάν είναι δυνατόν.
2. Πραγματοποιείται σχετική εκπαίδευση πριν από τη διέλευση ή την αλίευση στην περιοχή.
3. Εφόσον τα πλοία διαθέτουν συσκευές VMS, οι διαχειριστές τους διαβιβάζουν στο Mschoa τα στοιχεία VMS.
4. Τα αλιευτικά πρέπει να αποφεύγουν τον πλου σε περιοχές, για τις οποίες έχουν πληροφορίες ότι έχουν εντοπισθεί ύποπτα πειρατικά «μητρικά πλοία» και πρέπει με κάθε τρόπο και όσο το δυνατόν συντομότερα να ανιχνεύσουν κάθε κίνηση μεγάλων ή μικρών σκαφών που θα μπορούσαν να είναι ύποπτα.
5. Τα αλιευτικά δίνουν πάντοτε τα στοιχεία τους στα αεροσκάφη ή τα πλοία της επιχείρησης Atalanta ή άλλης διεθνούς ή εθνικής αντιπειρατικής επιχείρησης που τα ζητεί.
6. Τα στρατιωτικά, εμπορικά ή αλιευτικά σκάφη απαντούν αμέσως σε κάθε αλιευτικό που βρίσκεται κοντά (ώστε να διευκολύνεται έγκαιρα τυχόν δράση διαφυγής, ειδικά εάν το σκάφος αλιεύει).

*III. Σε περίπτωση επίθεσης*

1. Σε περίπτωση επίθεσης ή εντοπισμού ύποπτου σκάφους, ειδοποιούνται οι αρχές (UKMTO και Mschoa) και ο υπόλοιπος στόλος.
2. Διαβιβάζονται τα στοιχεία του δεύτερου πλοιάρχου του σκάφους (που βρίσκεται στην ξηρά), οι γνώσεις του οποίου για το πλοίο θα μπορούσαν να συμβάλουν στην επιτυχία στρατιωτικής παρέμβασης.

*Συστάσεις μόνον για αλιευτικά σκάφη γρι-γρι*

3. Εκκενώνεται όλο το πλήρωμα από το κατάστρωμα και την εφίστιο σκοπιά.
4. Εάν οι πειρατές έχουν πλέον τον έλεγχο του σκάφους και τα κυκλικά δίχτυα είναι ακόμη απλωμένα στη θάλασσα, ενθαρρύνονται οι πειρατές να επιτρέψουν την ανάσυρση των δικτύων. Εάν καταστεί δυνατή η ανάσυρση των δικτύων, ακολουθούνται οι οδηγίες στοιβασίας τους και εξηγείται η λειτουργία του βαρούλκου για να αποφευχθεί τυχόν παρανόηση.