

HENSTILLINGER

HENSTILLING FRA KOMMISSIONEN

af 11. marts 2010

om beskyttelsesforanstaltninger og forholdsregler til forebyggelse af sørøveri og væbnede overfald på skibe

(EØS-relevant tekst)

(2010/159/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 292, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) På baggrund af det stigende omfang af sørøveri ud for Somalias kyst vedtog komitéen for sikkerhed på søen (MSC) under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på sin 86. samling fra den 27. maj til den 5. juni 2009 en række foranstaltninger i form af flere cirkulærer, som dels ajourfører de gældende generelle anbefalinger til forholdsregler til bekæmpelse af sørøveri og væbnede overfald på skibe, dels fastsætter særlige forholdsregler mod sørøveri i Adenbugten og ud for Somalias kyst.
- (2) Cirkulære MSC.1/Circ. 1334 af 23. juni 2009 omhandler retningslinjer for rederier og operatører af skibe samt skibsførere og besætninger om forebyggelse og bekæmpelse af sørøveri og væbnede overfald på skibe. Cirkulæret indeholder et fuldstændigt sæt forholdsregler, som skibene til enhver tid kan træffe for at forhindre overfald, eller, hvis der faktisk sker et overfald, gøre risikoen for besætning og skib mindst mulig.
- (3) Cirkulære MSC.1/Circ. 1332 af 16. juni 2009 omhandler den såkaldte bedste ledelsespraksis for at undgå, afværge eller forhale overfald af sørøvere i Adenbugten og ud for Somalias kyst (»Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia«), som skibsfartsbranchen har udarbejdet på frivilligt grundlag, og som de kontraherende parter støtter og fremmer under indtryk af den presserende trussel i farvandet ud for Somalia. Skibsfartsbranchen har ajourført disse foranstaltninger og udsendt en 2. udgave ved cirkulære MSC.1/Circ. 1335 af 29. september 2009.
- (4) Selv om forholdsreglerne i IMO-cirkulærerne hverken er obligatoriske eller bindende, har en forbedring af søfarts-sikkerheden en så åbenbar interesse, at det bør sikres, at skibe, der fører en medlemsstats flag, benytter den foreliggende viden til at beskytte sig bedst muligt ved sejlads i farvande, hvor risikoen for sørøveri og væbnede overfald er høj.
- (5) Sørøveri og væbnede overfald på skibe er af natur voldelige og udgør en alvorlig trussel flere steder i verden, foruden den aktuelle situation ud for Somalias kyst, i Adenbugten og i Det Indiske Ocean.
- (6) Tallene for sørøveri var i 2008 de højeste, som International Maritime Bureau (IMB) nogen sinde har registreret siden sin start 1991, nemlig 293 skibe overfaldet, 49 kapret, 889 søfolk holdt som gidsler, 11 dræbte og 21 savnede og formodet omkomne. Siden 2008 er antallet af overfald og kapringer af skibe steget særlig voldsomt ud for Somalias kyst, i Adenbugten og i Det Indiske Ocean. Mange skibe er blevet overfaldet af sørøvere, som bemægtiger sig skibene og tilbageholder besætningerne, indtil der bliver betalt løsepenge. Fangenskabet kan vare i flere uger, endda måneder, og for de tilbageholdte søfolk er det helt uacceptabelt og en meget hård prøvelse.
- (7) Der er siden begyndelsen af 2009 iagttaget en stigning i antallet af overfald i Det Indiske Ocean og Adenbugten, om end der i sommerens løb var en vis stagnation, som skyldes monsunen og de deraf følgende ugunstige sejladsforhold for sørøverne. Sørøverne har udført mindst 164 overfald i 2009, hvoraf 48 har ført til kapring af skibet.
- (8) I denne »bedste ledelsespraksis« anbefales det rederierne og skibene at blive registreret på webstedet for Maritime Security Centre Horn of Africa (<http://www.mschoa.org>), inden de sejler ind i Adenbugten. Registrerede skibe modtager alle foreliggende oplysninger om situationen i dette farvandsområde, og de følges af EUNAVFOR-Atalanta-flådestyrkerne, hvilket mindsker risikoen for

overfald. Alligevel undlader mere end en tredjedel af de skibe, der er i transit, at blive registreret ved Maritime Security Centre Horn of Africa, og derfor kan de ikke drage fordel af de foranstaltninger, der er truffet for at sikre deres transit gennem området.

- (9) Rådet for Den Europæiske Union vedtog den 15. juni 2009 at forlænge EU's militæroperation EUNAVFOR-Atalanta med et år, regnet fra den 13. december 2009, for at medvirke til at afværge, forebygge og bekæmpe sørøveri og væbnede overfald ud for Somalias kyst. Denne militæroperation er den første flådeoperation inden for rammerne af den fælles europæiske sikkerheds- og forsvarspolitik (FSFP). Rådet havde konstateret, at sørøveri ud for Somalias kyst stadig var en alvorlig trussel mod søfarten i området.
- (10) De forebyggende forholdsregler, der anbefales i cirkulære MSC.1/Circ. 1334 og MSC.1/Circ. 1335, er komplementære til foranstaltningerne under EU NAVFOR-Atalanta-operationen, så hvis de reelt gennemføres på ensartet måde, vil det medvirke til at gøre den flådebeskyttelse, som Rådet har truffet beslutning om til bekæmpelse af sørøveri ud for Somalias kyst, mere effektiv.
- (11) Det påhviler medlemsstaterne at træffe foranstaltninger til forbedring af søfartssikkerheden og sørge for, at de dertil nødvendige midler stilles til rådighed —

VEDTAGET DENNE HENSTILLING:

1. Medlemsstaterne opfordres til at påse reel og ensartet gennemførelse af forebyggende forholdsregler til at imødegå den trussel, skibe kan blive udsat for ved sørøveri og væbnet overfald. Disse forholdsregler, der allerede er opstillet og sammenarbejdet, har fået bred tilslutning i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) og i søfartskredse.

2. *Generelle foranstaltninger*

- 2.1. Medlemsstaterne opfordres til at henlede de i deres nationale registre opførte operatørers opmærksomhed på cirkulære MSC.1/Circ. 1334, som blev vedtaget af komitéen for sikkerhed på søen (MSC) under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på dens 86. samling, og som rummer ajourførte beskyttelsesforanstaltninger, som skibe og redier opfordres til at træffe for at bekæmpe sørøveri og væbnede overfald, hvor en sådan fare er til stede, i overensstemmelse med IMO's internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden).
- 2.2. Medlemsstaterne opfordres til at kontrollere, at skibene er tilstrækkeligt og effektivt bemandede, som krævet i punkt 4.28 i ISPS-kodens B-del, som ved artikel 3, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 ⁽¹⁾ er blevet obligatorisk.

3. *Særlige foranstaltninger ud for Somalias kyst*

- 3.1. Medlemsstaterne opfordres til at henlede de i deres nationale registre opførte operatørers opmærksomhed på cirkulære MSC.1/Circ. 1332, som blev vedtaget af komitéen for sikkerhed på søen (MSC) under Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) på dens 86. samling, og som er suppleret med cirkulære MSC.1/Circ. 1335, som giver international anerkendelse af en række forholdsregler, betegnet »bedste ledelsespraksis for at undgå, afværge eller forhindre overfald af sørøvere i Adenbugten og ud for Somalias kyst«, som skibsfartsbranchen står for regelmæssig offentliggørelse og ajourføring af.
- 3.2. Medlemsstaterne opfordres til at tage alle skridt, som er nødvendige for at udbrede kendskabet til den bedste ledelsespraksis for at afværge sørøveri og væbnede overfald ud for Somalias kyst, som er gengivet i bilaget, samt videreformidle regelmæssige ajourføringer dertil og kontrollere dens anvendelse.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. marts 2010.

På Kommissionens vegne
Siim KALLAS
Næstformand

⁽¹⁾ EUT L 129 af 29.4.2004, s. 6.

BILAG

**Bedste ledelsespraksis for at afværge sørøveri i Adenbugten og ud for Somalias kyst
(Version 2 — august 2009)**

I bestræbelserne på at bekæmpe sørøveri i Adenbugten og ud for Somalias kyst har nærværende bedsteledelsespraksis fået tilslutning fra følgende internationale repræsentanter for erhvervet:

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

Denne bedste ledelsespraksis støttes ligeledes af:

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

Anbefalet planlægningsmæssig og operationel praksis for redere, operatører og førere af skibe i transit gennem Adenbugten og farvandet ud for Somalias kyst*Formål*

1. Dette dokument har til formål at opstille en bedste ledelsespraksis (BMP) og dermed hjælpe rederier og skibe med at undgå overfald af sørøvere, afværge overfald og forhale fuldbyrdede overfald i Adenbugten og ud for Somalias kyst. De organisationer, der er hørt om dette dokument, repræsenterer langt størsteparten af de rederier og driftsselskaber, der sejler i transit gennem området.
2. Disse organisationer vil opfordre deres medlemmer til at følge denne praksis og arbejde for dens udbredelse hos andre skibsfartsinteresser som bedste ledelsespraksis for bekæmpelse af sørøveri i området. Dette dokument er komplementært til vejledningen i IMO's MSC-cirkulære MSC.1/Circ.1334.

Typiske overfaldsprofiler og indhøstede erfaringer

1. I 2008 og første halvdel af 2009 steg antallet af overfald på handelsskibe i Adenbugten som helhed, ud for Somalias kyst og i hele den nordvestlige del af Det Indiske Ocean. I begyndelsen fandt størsteparten af overfaldene sted på nordsiden af Adenbugten, men der er også forekommet overfald i større afstand fra Somalias østkyst.

2. En gennemgang af de fuldbårde overfald viser, at søroverne udnytter en række almindeligt forekommende svagheder, nemlig:
 - a) lav hastighed
 - b) lille fribord
 - c) utilstrækkelige planer og procedurer
 - d) åbenlyst lavt beredskab og/eller manglende elementære beskyttelsesforanstaltninger
 - e) at skibet tydeligvis vil være længe om at reagere.
3. Normalt benyttes der til overfaldene to eller flere små hurtige åbne både (hastigheder op til 25 knob), som ofte nærmer sig fra bagbord låring og/eller agterfra.
4. Sørovere har med held gennemført overfald i større afstand fra kysten ved brug af såkaldte »piratmoderskibe«, som er større skibe, der medfører personel, udstyr, forsyninger og mindre angrebsfartøjer.
5. Der bør udvises størst agtpågivenhed ved daggry og i skumringen, da størsteparten af overfaldene har fundet sted på disse tidspunkter af døgnnet.
6. Relativt hurtiggående skibe (15 knob og derover) bør ikke anse sig for usårlige, men hastighed er et effektivt forsvar mod overfald. Det har i området været forsøgt at benytte håndvåbenild og raketdrevne granater (RPG) til at true skibsføreren til at reducere hastigheden. Det har i disse tilfælde vist sig effektivt at holde den maksimale sejlhastighed.
7. Størsteparten af kapringsforsøgene er slået tilbage af skibets besætning, som har planlagt og trænet inden sejladsen og benyttet passive modforanstaltninger med godt resultat.
8. Sørovernes operationsmuligheder bliver også kraftigt påvirket af, hvordan vejret og havets tilstand er på det aktuelle tidspunkt. Vindstyrker over 18 knob og bølgehøjder over 2 meter anses for tilstrækkeligt til at beskytte alle andre end de mest sårbare fartøjer, især hvis skibsføreren nøje følger bedste ledelsespraksis.

Anbefalet bedste ledelsespraksis

1. Indledning

- a. Uanset at skibsføreren til enhver tid har sin fulde frihed til at træffe de foranstaltninger, han anser for hensigtsmæssige for at undgå, afværge eller forhale overfald af sørovere i området, stilles dette dokument til rådighed for rederier og operatører af skibe samt skibsførere og besætninger.
- b. Ikke alle de foranstaltninger, der er omhandlet i dokumentet, er relevante for alle skibe. Derfor anbefales det, at der i risikovurderingen indgår en vurdering af, hvilken praksis der vil være mest egnet for det pågældende skib. Imidlertid har nedenstående generelt vist sig effektivt:

2. Før transit — generel planlægning

a) Generelt

- i) UKMTO Dubai er første kontakt for skibene i området. UKMTO Dubai formidler den daglige kontakt mellem skibsførerne og militæret, idet de taler med skibene og har direkte forbindelse til MSCHOA og fartøjscheferne på søen. UKMTO Dubai har brug for regelmæssig opdatering af skibenes position og deres forventede sejlads. De benytter disse oplysninger til at hjælpe de militære enheder med hele tiden at have et korrekt billede af skibsfarten. (Der er nærmere oplysninger i ordlisten i bilag A)
- ii) Maritime Security Centre — Horn of Africa (MSCHOA) er EU-styrkernes (EU NAVFOR) planlægnings- og koordineringsenhed i Adenbugten og området ud for Somalias kyst. (Se ordlisten i bilag A)
- iii) Marine Liaison Office (MARLO) fungerer som kanal for udveksling af information mellem de samlede militære styrker (Combined Maritime Forces — CMF) og den civile skibsfart i området. (Se ordlisten i bilag A)
- iv) Skibets ejer og skibsføreren bør inden transit gennem området benytte de nyeste foreliggende oplysninger til at foretage deres egen risikovurdering for at bedømme sandsynligheden for at blive overfaldet af sørovere og følgerne deraf. Risikovurderingen bør munde ud i en konstatering af, hvilke foranstaltninger der kan træffes for at forebygge overfald og afbøde deres følger og derefter genoptage normal sejlads; det indebærer kombineret af lovfæstede krav med supplerende foranstaltninger til bekæmpelse af søroveri.

- v) I rederiets krisestyringsprocedurer bør der indgå passende foranstaltninger til at imødegå sørøvertruslen ved at følge IMO-praksis og anden praksis anbefalet i branchen, alt efter de foreliggende omstændigheder og den pågældende skibstype.
- vi) De militære myndigheder beder om forhåndsmeddelelse om skibets planlagte rute, så de kan påvise svagheder og planlægge en passende beskyttelse. Det sker primært ved hjælp af følgende:
- 1) Indledende melding til UKMTO Dubai (e-mail eller fax).
 - 2) Indledende melding til MARLO (e-mail eller fax).
 - 3) Desuden registrering af skibets sejlads hos MSCHOA (enten online eller pr. e-mail eller fax), hvis der planlægges transit gennem Adenbugten eller sejlads inden for det område, der afgrænses af 12° N, 58° Ø og 10° S.
- vii) Selv om der bør træffes foranstaltninger til at hindre sørøvere i at entre skibet, kommer besætningens og passagerens sikkerhed i første række.
- b) Rederiets planlægning:
- Det anbefales kraftigt, at ledelsen og/eller driftsafdelingen bliver registreret, så de får adgang til alle dele af MSCHOA's websted (www.mschoa.eu), gennemgår oplysningerne på webstedet og videregiver dem på passende måde til deres skibe.
- i) Sørg for, at skibe, der er på vej ind i den internationalt anbefalede transitkorridor (Internationally Recommended Transit Corridor — IRTC) eller området inden for 12 grader nord, 58 grader øst og 10 grader syd, sender en »Vessel Movement Registration«-meddelelse til MSCHOA (online, e-mail eller fax) 4-5 dage forinden. *Bemærk:* Det kan gøres af skibet eller rederiet.
 - ii) Gennemgå skibets sikkerhedsvurdering (SSA) og gennemførelsen af skibets sikkerhedsplan (SSP) som krævet i den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden) for at imødegå sørøvertruslen.
 - iii) Rederiets sikkerhedsofficer (CSO) opfordres til at sørge for, at der for højrisikoruten er lagt en beredskabsplan, som er beskrevet, øvet og drøftet med skibsføreren og skibets sikkerhedsofficer.
 - iv) Vær klar over, hvilke områder der er erklæret som værende forbundet med særlig høj risiko.
 - v) Giv skibsførerne vejledning i, hvordan området kan gennemsejles, og hvilke måder der er de foretrukne (gruppetransit, ledsaget gruppetransit, national konvoj, mv.).
 - vi) Hold regelmæssigt øvelser med besætningen.
 - vii) Brug af supplerende private sikkerhedsvagter overlades til rederiets vurdering, men brug af bevæbnede vagter anbefales ikke.
 - viii) Tænk på eventuelt flere ressourcer til at øge antallet af udkigsposter.
 - ix) Overvej at udstyre skibet med beskyttelsesforanstaltninger (SPM) inden transit gennem højrisikoområder.
- c) Skibsførerens planlægning:
- i) Indsendelse af »Initial Report« (indledende melding) til UKMTO Dubai og MARLO (e-mail eller fax) ved indsejling i området mellem Suez, 78 grader øst og 10 grader syd, se Anti-Piracy-kort Q6099.
 - ii) Sørg for, at der er sendt en »Vessel Movement Registration«-meddelelse til MSCHOA (online, e-mail eller fax), 4-5 dage inden skibet sejler ind i IRTC eller området inden for 12 grader nord, 58 grader øst og 10 grader syd. *Bemærk:* Det kan gøres af skibet eller rederiet. Hvis det gøres af rederiet, bør skibsførerne hos deres rederi forvisse sig om, at der er registreret korrekte oplysninger hos MSCHOA.
 - iii) Det anbefales at orientere besætningen grundigt inden transit gennem området.
 - iv) Det er konstateret, at sørøverberedskabsplanen er mest effektiv, hvis den sættes i værk på forhånd. Der holdes en øvelse inden indsejling i området, hvorefter planen gennemgås og alt personel instrueres om deres opgaver, herunder at de genkender det alarmsignal, der betyder overfald af sørøvere.

- v) Skibsførerne rådes også til at udarbejde en kommunikationsberedskabsplan, som indeholder alle de vigtigste kontaktelefonnumre og forberedte meddelelser, og som bør være ved hånden eller ligge fremme i nærheden af kommunikationspanelet (f.eks. telefonnumrene på MSCHOA, IMB PRC, CSO osv. — se listen i bilag B).
- vi) Læg skibets AIS-politik fast. Ifølge Solas kan skibsføreren selv træffe beslutning om at afbryde skibets AIS, hvis han mener, at skibet ellers er mere sårbart. Imidlertid anbefales det af hensyn til flådestyrkernes rådighed over sporingsinformation i Adenbugten, at AIS-transmissionen ikke afbrydes, men at den begrænses til skibets identitet, position, kurs, hastighed og navigationsstatus og sikkerhedsrelateret information. Ud for Somalias kyst er beslutningen igen alene skibsførerens, men fra militær side tilrådes det for tiden at afbryde systemet helt. I tvivlstilfælde kan der søges bekræftelse heraf hos MSCHOA.

3. Før transit — sejladsplanlægning

- a) Skibene opfordres til at melde deres position, kurs og hastighed kl.12 samt forventede og faktiske ankomsttider til UKMTO Dubai og MARLO, så længe de opererer i området.
- b) Skibene opfordres ligeledes til at sende hyppigere meldinger, når de sejler i områder, der vides at være højrisiko/søroverområder, og melde passage af punkt A og B i Adenbugten som vist på Anti-Piracy-kort Q6099.
- c) I Adenbugten
 - i) EUNAVFOR anbefaler kraftigt, at skibene holder sig inden for IRTC under rejsen. Vestgående skibe bør holde sig i den nordlige del af korridoren, østgående skibe i den sydlige del. Hvis der overvejes gruppetransit (GT), er der på MSCHOA's websted nærmere vejledning om tidspunkter og hastigheder.
 - ii) Skibe bør undgå at komme ind i Yemens territorialfarvand (YTW) under transitten. Årsagen hertil er folkeretlig sædvaneret, da internationale militære styrker (ikke-yemenitiske styrker) ikke har mulighed for at beskytte skibe, der overfaldes inden for YTW.
 - iii) Skibe kan blive bedt om at justere deres sejlplaner, så de stemmer overens med MSCHOA's ruteanvisninger.
 - iv) Skibe må under gruppetransit ikke forvente at blive ledsaget af et orlogsskib hele tiden. Men alle orlogsskibe i Adenbugten, uanset om de indgår i EUNAVFOR eller er koordineret med dem, er underrettet om gruppetransitter i Adenbugten og har fuld adgang til alle oplysninger om sårbare skibe.
 - v) MSCHOA anbefaler kraftigt skibsførerne at tilstræbe, at gennemsejling af de områder i Adenbugten, hvor der er højest risiko, så vidt muligt planlægges til at finde sted om natten (MSCHOA rådgiver skibene). Der har kun fundet ganske få fuldbyrdede overfald sted om natten.
- d) Uden for Adenbugten
 - i) Skibe, der sejler ud for Somalias kyst, bør opsøge de seneste ruteanvisninger på MSCHOA's websted eller hos UKMTO Dubai.
 - ii) Skibsførere bør også i dette tilfælde holde UKMTO Dubai løbende underrettet om skibets kurs og nærmere oplysninger på sædvanlig måde.
- e) Der er i bilag B en liste med nyttige kontaktoplysninger.

4. Før transit — afværgeforanstaltninger

- a) Sørg under hensyntagen til besætningens størrelse for, at rutinerne på skibet er tilpasset i god tid i forvejen, så der er en udhvil og velunderrettet besætning på vagt og tilstrækkeligt med udkigsfolk til rådighed. Skibsføreren og vagthavende officerer bør være fortrolige med, hvordan zigzag-manøvrer indvirker på netop deres skib (uanset havets tilstand), især i hvilket omfang sådanne manøvrer kan reducere skibets hastighed.
- b) Tænk på at reducere kommunikationen med omverdenen (radio, håndsæt og AIS-information) til blot den absolut nødvendige sikkerheds- og sikringsrelaterede kommunikation og Solas-information, under transit gennem Adenbugten og videre langs Somalias kyst.
- c) Tilvejebring højere beredskab og større redundans ved at lade hjælpemaskineri, herunder generatorer og styremotorer, køre.
- d) Øg bemanningen på udkigsposter og bro.
- e) Bemand maskinrummet.
- f) Sørg for at sikre og kontrollere adgangen til bro, maskinrum, styremaskinrum og alle opholdsrum/um under dæk. Alle potentielle adgangsveje (døre, køjer, gatter, mv.) bør risikovurderes og sikres passende, især hvis den potentielle adgangsvej anses for at have en tilstrækkelig stor åbning til, at en person kan komme ind gennem den. Ved transitsejlad gennem højrisikoområder bør adgang til og udgang fra opholdsrum og værkstedsrum under dæk kun være mulig på ét sted. Ingen foranstaltninger til sikring mod adgang for sørovere udefra bør spærre en nødudgang indefra.

- g) I nødsituationer kan krigsskibe tilkaldes på VHF kanal 16 (reservekanal 08).
- h) Kontroller, at alle lejdere og udenbords udstyr er stuvet eller trukket op på dækket.
- i) Kontroller, at beskyttelsesforanstaltninger, der er etableret på forhånd, er solidt fastgjort og fungerer som tilsigtet. Vær opmærksom på, at midlertidige anordninger kan arbejde sig løs og således give mindre beskyttelse.
- j) Hvis skibet har forholdsvis lille fribord, tænk på muligheden af at gøre lønningen bredere, så entrehager ikke kan få fat. På MSCHOA's websted er der eksempler på sådanne foranstaltninger.
- k) Det anbefales, at der udpeges et mønstringssted til brug i tilfælde af overfald, et såkaldt »citadel«, og at der indøves aflåsningsprocedurer, således at man forsinker adgangen til kontrol over skibet og vinder tid. Det bør ikke befinde sig op ad yderskotter og ikke have køjer. Da det stadig bliver drøftet, om der bør benyttes citadeller og hvordan, anbefales det skibsførere at forhøre sig hos MSCHOA regelmæssigt.
- l) Tænk på eventuelt at anbringe dukker ved lønningen til at simulere udkigsfolk. Hvis der som følge af skibets konstruktion findes steder, som ikke er synlige for udkiggen, og denne risiko er påvist ved sikkerhedsvurderingen, kan det dog være påkrævet at indsætte mandskab til dækning heraf.
- m) Det anbefales, at brandpumper og/eller brandslanger sættes under tryk, så de er klar til brug udenbords omkring skibet, især på de mest sårbare steder.
- n) Det kan også overvejes at generere et vandtæppe omkring skibet for yderligere at afværge entring.
- o) Tænk på eventuelt at anvende pigtråd/fysiske forhindringer omkring agterstavnen/det laveste adgangspunkt, uden dog at besætningens sikkerhed og flugtmuligheder derved begrænses.
- p) Tænk på eventuelt at bruge passivt afværgemateriel.
- q) Tænk på eventuelt at have natobservationsudstyr til brug i mørketimerne.
- r) Tænd for den interne tv-overvågning (hvis et sådant anlæg findes).

5. Under transit — operationelle anvisninger

- a) Skibets besætning bør ikke udsættes for unødigt fare, når de benytter beskyttelsesforanstaltninger.
- b) Alle skibe i Adenbugten opfordres indtrængende til at benytte IRTC og følge MSCHOA's GT-anvisninger og -tidsplaner, som oplyst på MSCHOA's websted.
- c) De søfarende gøres endvidere opmærksom på IMO-cirkulære SN.1 Circ. 281 af 4. august 2009, »Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden«, hvor der advares om, at de militære myndigheder kan ændre IRTC efter de foreliggende omstændigheder. Søfarende opfordres derfor til at søge ajourførte oplysninger på MSCHOA's websted <http://www.mschoa.org> eller i NAV-advarsler for området.
- d) Hvis deltagelse i en gruppetransit (GT) gennem IRTC er ønsket: Sejl gennem korridoren med gruppens transithastighed, men vær opmærksom på de begrænsninger, skibet har. (Eksempelvis tilrådes det for tiden, at man, hvis den maksimale sejlhastighed er 16 knob, slutter sig til en 14 knobs GT, så der er 2 knob i reserve.)
- e) Hvis deltagelse i en GT gennem IRTC ikke er ønsket: Hold den maksimale sejlhastighed gennem højrisikoområdet. (Det tilrådes for tiden, at hvis skibets maksimale sejlhastighed er højere end 18 knob, sættes hastigheden ikke ned for at deltage i en GT. Hold i stedet den maksimale sejlhastighed, og tilstræb at sejle gennem så stor en del af højrisikoområdet som muligt i mørke.)
- f) Skibe bør til enhver tid følge de internationale søvejsregler. Skibsførere bør, når de sejler ind i og forlader IRTC, bestræbe sig på ikke at være til gene for andre skibes sikre sejlads. Navigationslys bør ikke slukkes om natten. Følg retningslinjerne fra flagstatens myndigheder.
- g) Begræns dækslys til, hvad der er nødvendigt af hensyn til sikkerheden. Det for udkigsfolkene synlige område kan udvides ved oplysning af skygeområderne omkring skroget, forudsat at det er foreneligt med sikker sejlads. I tilfælde af at der forefindes fjernbetjente søgelys, og hvis det anses for hensigtsmæssigt, tænk eventuelt på straks at tænde dem, hvis der iagttages mistænkelig aktivitet omkring skibet, idet brug af søgelys kan overraske og afværge et potentielt overfald. (Fra militær side tilrådes det for tiden at foretage gennemsejling alene med navigationslys.)

- h) Hav fotos af »piratmoderskibe« på broen, og meld straks, hvis de observeres. Meld alle observationer af formodede moderskibe til UKMTO Dubai og IMB PRC. (I bilag C er der et eksempel på et skema for rapportering af sørøveri, hvormed sådanne oplysninger og andre overfald og observationer kan rapporteres.)
- i) Skibsføreren bør tilstræbe at vurdere en trussel så tidligt som muligt. Så snart en skibsfører fornemmer, at der er en trussel under udvikling, bør han straks underrette UKMTO Dubai.
- j) Benyt alle forhåndenværende midler til at holde skarpt udkig efter mistænkelige fartøjer, især agterud og fra begge låringer.
- k) Udsæt ikke besætningen for unødigt fare. Ved transit gennem højrisikoområdet bør der kun udføres arbejde på dækket, hvis det er absolut påkrævet. Skibsføreren bør så vidt muligt holde besætningen væk fra det åbne dæk, mens det er mørkt, idet han dog samtidig er opmærksom på pligten til altid at holde behørig udkig.
- l) Benyt lys, alarmklokker og besætningsaktivitet til at signalere til formodede sørøvere, at de er opdaget.
- m) Der findes i handelen en række andre ikke-dødelige forsvarsmidler, som det kan overvejes at tage i brug, men rederierne bør vurdere dem på baggrund af deres kvaliteter og det pågældende skibs særlige kendetegn og svage punkter.

6. I tilfælde af overfald

- a) Følg den i forvejen udarbejdede beredskabsplan for skibet.
- b) Sæt kommunikationsberedskabsplanen i værk, og meld straks overfaldet til den primære kontakt i tilfælde af overfald, nemlig UKMTO Dubai. (MSCHOA, der er den døgnbemandede vagtcentral for søfartssikkerhed, som overvåger sørøveroverfald i området, fungerer fortsat som alternativ kontakt i tilfælde af overfald).
- c) Aktiver skibets sikringsalarmsystem, som alarmerer rederiets sikkerhedsofficer og flagstaten. Efterfølgende rapportering af overfald sendes hurtigst muligt til alle relevante rapporteringscentre for sørøveri, jf. punkt 9.
- d) Hvis skibsføreren har gjort brug af sin ret til at afbryde det automatiske identifikationssystem (AIS) under transit gennem området, hvor der er risiko for overfald af sørøvere, bør AIS-transmissionen genoptages med det samme, skibet bliver overfaldet.
- e) Aktiver den akustiske alarm, og giv i højtaleranlægget meddelelse om »sørøveroverfald« i overensstemmelse med skibets beredskabsplan.
- f) Udsend et »Mayday«-signal på VHF, kanal 16 (og reservekanal 08, som overvåges af militære enheder). Send en nødalarm ved hjælp af DSC (Digital Selective Calling) og/eller Inmarsat-C. Foretag telefonopkald til UKMTO Dubai.
- g) Undgå, at både kommer tæt på skibet, ved at ændre kurs og øge hastigheden, hvis det er muligt ⁽¹⁾. Det er meget vanskeligt for sørøvere at entre et skib, hvis det
 - i) sejler med en hastighed over 15 knob
 - ii) manøvrerer; det foreslås, at skibsføreren så tidligt som muligt indleder og fortsætter med små zigzag-kursændringer for yderligere at hindre entring, samtidig med at hastigheden holdes. Tænk også på at gøre sørøverne mere udsatte for vind og bølger og at benytte bov- og hækbølge til at hindre sørøvernes båd i at løbe op på siden af skibet. Skibsføreren og vagthavende officer bør kende skibets reaktioner og opførsel ved manøvrering. De bør især være opmærksom på virkningerne af skiftende rotororder, og hvordan de kan påvirke skibets hastighed.
- h) Aktiver afværgeforanstaltninger med brandpumperne.
- i) Tænk på eventuelt at tænde fremadrettede dækslys for at tiltrække andres opmærksomhed på skibet og hjælpe ankommende militære styrker med at identificere skibet som et, der er ved at blive overfaldet.
- j) Iværksæt mønstring af hele den øvrige besætning i overensstemmelse med beredskabsplanen for skibet.

⁽¹⁾ Sørøvere vil ofte opgave deres forehavende, hvis tiden kan trækkes ud, indtil der når militære styrker frem. Det er grunden til, at tidlig registrering hos MSCHOA, brug af GT-tidspunkter og opdatering af skibets position hos UKMTO Dubai er så vigtigt; det giver nemlig større sandsynlighed for, at der er militær støtte i nærheden i tilfælde af overfald af sørøvere.

7. I tilfælde af entring

- a) Giv UKMTO Dubai og, hvis tiden tillader det, rederiet besked, inden søøverne når op på broen.
- b) Gør ikke modstand — det kan føre til unødigt vold og besætningsmedlemmernes tilskadekomst.
- c) Hvis det er nødvendigt at evakuere broen/maskinrummet, bør hovedmaskineriet standses; om muligt bør skibets fremdrift gennem vandet standses, og skibet styres klar af andre skibe.
- d) Bevar roen, og følg alle søøvernes instrukser.
- e) Sørg for, at alle besætningsmedlemmer, der ikke er på broen, holder sig samlet på ét sted.
- f) Sørg for, hvis besætningen opholder sig i et aflåst »citadel«, at der er beskyttelse/dækning til rådighed, hvis søøverne skulle forsøge at tiltvinge sig adgang. Hold alle væk fra adgangsveje/døre og køjer/vinduer — gør ikke modstand mod indtrængen. Brug nødkommunikationsmidlerne i citadellet til at kommunikere med myndighederne.

8. I tilfælde af en militær aktion

- a) Besætningen bør indskræmpes IKKE at benytte fotoapparater med blitz på noget tidspunkt under en militær aktion.
- b) I tilfælde af at militærpersonel træder i aktion om bord på skibet, bør alt mandskabet holde sig tæt nede på dækket, dække hovedet med begge hænder og holde de tomme hænder synlige.
- c) Vær forberedt på at besvare spørgsmål om identitet og status om bord.
- d) Vær opmærksom på, at ikke alle flådestyrker i området har engelsk som arbejdsprog.
- e) Militære styrker vil i første omgang muligvis sikre alle personer, de møder. Det er normal praksis. Forbered skibets mandskab på, at de kan forvente dette, og følg alle instrukser i de første faser af en militær aktion om bord.

9. Efterfølgende indberetning af hændelser (jf. bilag C).

- a) Det er af største vigtighed, at der efter et søøveroverfald eller mistænkelig aktivitet indgives en detaljeret rapport om hændelsen til MSCHOA, UKMTO Dubai og IMB.
- b) Derved sikres det, at søøvernes aktivitet kan analyseres nøje, at tendenserne kan kortlægges, og at søøvernes metoder og ændringer i taktik kan vurderes, tillige med at der kan udstedes behørig advarsler til andre handelskibe i området.
- c) Skibsførere bedes derfor udfylde standardformularen for rapportering af søøveri i bilag C.

Ajourføring af bedste ledelsespraksis

1. Det ventes at denne praksis vil blive ajourført regelmæssigt på baggrund af den operationelle rutine og indhøstede erfaringer. Parterne i dette dokument tilstræber at mødes regelmæssigt om ajourføring af denne praksis og at formidle revisioner til deres medlemmer og andre berørte organisationer.
2. I tvivlstilfælde er der mulighed for at konsultere MSCHOA's websted, hvor yderligere relevant information stilles til rådighed (dog ikke altid med alle ovenfor nævnte organisationers forhåndsgodkendelse).

BILAG A

ORDLISTE

De involverede koordineringsorganers roller og indbyrdes forhold.

EUNAVFOR

EUNAVFOR er den koordineringsmyndighed, der driver Maritime Security Centre (Horn of Africa). Alle oplysninger, herunder kontaktoplysninger, ligger på MSCHOA's websted.

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

MCSHOA er oprettet af EU som led i et initiativ under den fælles sikkerheds- og forsvarspolitik om bekæmpelse af sørøveri omkring Afrikas Horn. Dette arbejde blev indledt med oprettelsen af EU NAVCO i september 2008. Denne koordinationsenhed har fra sit hovedkvarter i Bruxelles etableret forbindelse til et bredt udsnit af søfarten og stået for koordineringen med de EU-styrker, der opererer i området. I november 2008 gik Rådet for Den Europæiske Union et stort skridt videre ved at oprette en flådemission — EU NAVFOR Atalanta — for at forebygge og afværge sørøveroverfald og bidrage til at beskytte handelsskibe ud for Somalias kyst og dermed øge søfartssikkerheden i området.

UKMTO Dubai — (UK) Maritime Trade Operations

UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai) har et kontor i Dubai, der fungerer som forbindelsesled mellem branchen og de samlede militære styrker (Combined Military Forces — CMF). UKMTO Dubai administrerer også den ordning for frivillig melding (Voluntary Reporting Scheme), under hvilken handelsskibe opfordres til at indsende daglige meldinger med position og forventet ankomsttidspunkt i næste havn, når de er i transit gennem området mellem Suez, 78° Ø og 10° S. På dette grundlag følger UKMTO Dubai skibene, og positionsoplysningerne gives videre til CMF og EU's hovedkvarter. Relevant information, der berører handelsskibstrafikken, kan således videreformidles direkte til skibene, efterhånden som den kommer ind, i stedet for til rederierne, hvorved der kan reageres hurtigere på alle hændelser og spares tid.

Tilmelding til Voluntary Reporting Scheme kan ske ved henvendelse til UKMTO Dubai (UKMTO@eim.ae), som også kan give yderligere oplysninger.

BILAG B

Nyttige kontaktoplysninger

UKMTO Dubai

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

MSCHOA

Rapportering via websted www.mschoa.org
Tlf. + 44 (0) 1923958545
Fax + 44 (0) 1923958520
E-mail postmaster@mschoa.org

IMB PRC

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

MARLO

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

BILAG C

RAPPORT TIL OPFØLGNING — RAPPORTERING AF SØRØVEROVERFALD

Oplysninger om skibet

1. SKIBETS NAVN:
2. IMO-Nr.:
3. FLAG:
4. KALDESIGNAL
5. SKIBETS TYPE:
6. TONNAGE: BRT: NRT DWT:
7. EJER (ADRESSE OG KONTAKTOPLYSNINGER):
8. OPERATØR (ADRESSE OG KONTAKTOPLYSNINGER):
9. SIDSTE HAVN/NÆSTE HAVN:
10. LAST: (ART/MÆNGDE)

Oplysninger om hændelsen

11. DATO OG TIDSPUNKT FOR HÆNDELSEN: LOKAL TID: UTC:
12. POSITION: BREDD: (N/S) LÆNGDE: (Ø/V)
13. NÆRMESTE LANDKENDING/STED:
14. HAVN/BY/OPANKRINGSOMRÅDE:
15. LAND/NÆRMESTE LAND:
16. STATUS (VED KAJ/OPANKRET/UNDER SEJLADS):
17. EGET SKIBS HASTIGHED:
18. SKIBETS FRIBORD UNDER OVERFALDET:
19. VEJRET UNDER OVERFALDET (REGN/TÅGE/KLART/OSV., VIND (HASTIGHED OG RETNING), SØ/BØLGEHØJDE):
20. OVERFALDSTYPE (ENTRING/FORSØG):
21. FØLGER FOR BESÆTNING, SKIB OG LAST: BESÆTNINGSMEDLEMMER SÅRET/DRÆBT: STJÅLNE GENSTANDE/PENGE:
22. OMRÅDE, HVOR OVERFALDET FANDT STED:
23. SØRØVERNES/DET MISTÆNKELIGE FARTØJS SIDSTE OBSERVEREDE MANØVRER:

Oplysninger om gerningsmændene

24. ANTALLET AF SØRØVERE:
25. PÅKLÆDNING/FYSISK FREMTRÆDEN:
26. BENYTTET SPROG:
27. BENYTTET VÅBEN:
28. SÆRLIGE KENDETEGN:
29. BENYTTET FARTØJ:
30. ANSEJLINGSMETODE:
31. OVERFALDETS VARIGHED:
32. AGGRESSIVITET/VOLD:

Øvrige oplysninger

33. HVAD HAR SKIBSFØREREN OG BESÆTNINGEN GJORT:
34. ER HÆNDELSEN RAPPORTERET TIL MYNDIGHEDERNE PÅ LAND? I BEKRÆFTENDE FALD, HVEM?
35. FORETRUKKEN KOMMUNIKATIONSMÅDE MED DET RAPPORTERENDE SKIB: NÆRMESTE KYSTRADIOSTATION/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (PLUS OCEAN-REGION-KODE)/MMSI
36. HVAD GØR MYNDIGHEDERNE:
37. ANTAL BESÆTNINGSMEDLEMMER OG DERES NATIONALITET:
38. TIL DENNE RAPPORT ER VEDLAGT EN KORT BESKRIVELSE/FULDSTÆNDIG RAPPORT/ERKLÆRING FRA SKIBSFØRER-BESÆTNING OM OVERFALDET/EVENTUELLE FOTOS

Supplerende vejledning for skibe, der fisker — supplement til bedste ledelsespraksis for at afværge sørøveri i Adenbugten og ud for Somalias kyst

I. Anbefalinger for skibe i fiskerizoner

1. Fiskeskibe, der ikke er somaliske, bør undgå fiskeri og transit inden for 200 sømil fra Somalias kyst, uanset om de har licens dertil.
2. Påbegynd ikke fiskeriet, hvis radaren viser, at der er uidentificerede fartøjer i nærheden.
3. Hvis der observeres glasfiberbåde af den type, der typisk anvendes af sørøverne, sæt da kurs bort fra dem for fuld kraft mod vind og sø, så deres sejlsads vanskeliggøres.
4. Undgå at standse om natten, vær agtpågivende, og hold vagt på broen, på dækket og i maskinrummet.
5. Da skibet er mere sårbart under fiskeri, vær da agtpågivende, og hold radarvagt, så myndighederne får tidligst mulig besked om et eventuelt indledt overfald.
6. Brug kun de obligatoriske navigationslys og sikkerhedslys ved sejlsads om natten for derved at undgå, at lysskæret tiltrækker sørøvere, som undertiden sejler rundt i både uden radar og blot venter på, at der viser sig en chance.
7. Hold vagt på broen, på dækket og i maskinrummet, hvis skibet driver under fiskeri om natten. Brug kun obligatoriske navigations- og sikkerhedslys. Maskinen skal være klar til umiddelbar start.
8. Hold afstand til uidentificerede skibe.
9. Brug VHF så lidt som muligt for at undgå, at sørøverne lytter med, og for at vanskeliggøre lokalisering af skibet.
10. Sæt AIS i gang, når sejlsadsen i området bliver overvåget af patruljerende fly — det letter identifikation og sporing.

II. Identifikation

1. Operatører opfordres kraftigt til at lade deres fiskeskibe registrere hos MSCHOA i hele den periode, hvor de fisker ud for Somalias kyst. Der bør indgives en komplet liste over de ombordværende besætningsmedlemmer og om muligt oplysninger om planerne for skibenes aktiviteter.
2. Gennemfør træning, inden der sejles gennem eller fiskes i området.
3. I det omfang fiskeskibene har udstyr til satellitbaseret fartøjsovervågning (FOS), bør operatøren give MSCHOA adgang til FOS-data.
4. Fiskeskibe bør undgå at sejle gennem områder, hvor de har fået oplyst, at der er konstateret formodede »piratmoderskibe«, og de bør tage alle midler i brug til tidligst muligt at opdage mistænkelige manøvrer foretaget af store og små fartøjer.
5. Fiskeskibe bør altid identificere sig, når de anmodes derom af fly eller skibe fra operation Atalanta eller enhver anden international eller national sørøveribekæmpelsesoperation.
6. Orlogs-, handels- og fiskeskibe bør straks reagere på identifikationsanmodninger fra et fiskeskib, som de nærmer sig (så det i god tid kan træffe forholdsregler til at tage flugten, især hvis skibet er i gang med at fiske).

III. I tilfælde af overfald

1. I tilfælde af overfald, eller hvis der observeres et mistænkeligt fartøj, underrettes myndighederne (UKMTO og MSCHOA) og resten af flåden.
2. Send kontaktoplysninger om afløerskibsføreren (som er i land), hvis kendskab til skibet kan være med til, at et militært indgreb lykkes.

Anbefalinger kun for notfartøjer

3. Evakuer alt personel fra dækket og udkigstønden.
4. Hvis sørøverne har overtaget kontrollen med skibet og noten er ude, opfordres sørøverne til at tillade, at garnet bjærges. Hvis garnet tillades bjærget, følges instrukserne for stuvning, og redskabets funktionsmåde forklares, så misforståelser undgås.