

ORGANIZZAZIONE MARITTIMA INTERNAZIONALE

4 Albert Embankment
London SE1 7SR
Telefono: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



IMO

Rif. T2-mss/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1334
23 giugno 2009

PIRATERIA E RAPINA A MANO ARMATA CONTRO le NAVI

Linea guida per gli armatori, operatori, comandanti di navi e equipaggi per prevenire e reprimere atti di pirateria e rapina a mano armata contro le navi

1 Il Comitato per la Sicurezza Marittima, alla sua ottantaseiesima sessione (27 maggio al 5 giugno 2009), ha approvato una modificata MSC/Circ.623/Rev.3 (Linee Guida per armatori e operatori di navi, comandanti ed equipaggi per prevenire e reprimere atti di pirateria e rapina a mano armata contro le navi) come indicato in allegato.

2 La revisione è stata effettuata sulla base dei risultati della valutazione globale delle indicazioni fornite dall'Organizzazione per prevenire e reprimere la pirateria e la rapina a mano armata contro le navi, e ha preso in considerazione il lavoro del gruppo di corrispondenza sulla revisione e aggiornamento dei MSC/Circ.622/Rev.1, MSC/Circ.623/Rev.3 e risoluzione A.922 (22), istituita dalla MSC 84.

3 I Membri dei Governi e le organizzazioni con status consultivo con l'IMO sono raccomandati di portare questa circolare all'attenzione degli armatori, operatori marittimi, compagnie di navigazione, comandanti ed equipaggi e tutte le altre parti interessate.

4 Questa circolare revoca la MSC/Circ.623/Rev.2.

ALLEGATO

LINEA GUIDA PER ARMATORI, COMPAGNIE¹ OPERATORI DI NAVI, COMANDANTI E EQUIPAGGI DI NAVI PER PREVENIRE E REPRIMERE ATTI DI PIRATERIA² E RAPINA ARMATA³ CONTRO LE NAVI

Introduzione

1 Questa circolare mira a portare all'attenzione degli armatori, compagnie, operatori di navi comandanti ed equipaggi le precauzioni da adottare per ridurre i rischi di pirateria e rapina a mano armata in alto mare contro le navi alla fonda, fuori dai porti o quando alla via attraverso le acque territoriali di uno Stato costiero. Essa sottolinea i passi che dovrebbero essere presi per ridurre il rischio di tali attacchi, possibili risposte ad esse e la necessità vitale di segnalare gli attacchi, sia riusciti e non riusciti, alle autorità dello Stato costiero competente e all'amministrazione marittima propria delle navi. Tali relazioni dovranno essere completate nel più breve tempo possibile, per consentire le azioni necessarie da essere prese.

2 È importante tenere presente che armatori, compagnie, operatori marittimi, comandanti ed equipaggi possono e devono prendere misure per proteggere se stessi e le loro navi dai pirati e rapinatori a mano armata. Mentre le forze di security possono spesso informare su queste misure, e gli Stati di bandiera sono tenuti a prendere tali misure che sono necessarie per assicurare che armatori, comandanti e operatori nave accettino le loro responsabilità alla fine è responsabilità degli armatori, compagnie, comandanti e operatori nave di prendere precauzioni marinaresche quando le loro navi navigano in aree dove esiste la minaccia della pirateria e rapina a mano armata. La pianificazione dovrebbe tenere in considerazione il benessere dell'equipaggio durante e dopo un periodo di prigionia dai pirati o rapinatori a mano armata. Prima di operare nelle acque in cui gli attacchi sono ben noti che si verificano, è imperativo per gli armatori, le compagnie, operatori nave e comandanti interessati a raccogliere informazioni precise sulla situazione nell'area. A tal fine le informazioni sugli attacchi e tentativi di attacchi raccolti, analizzati e distribuiti dall' IMO IMB

¹ Il termine "società" è definito dalla SOLAS IX / 1 e XI-2 /1.

² La seguente definizione di Pirateria è contenuta nell'articolo 101 della Convenzione delle Nazioni Unite del 1982 sul diritto del mare (UNCLOS) (articolo 101);

“La Prateria consiste in qualsiasi dei seguenti atti:

- (a) ogni atto illecito di violenza o di sequestro, o ogni atto di rapina a mano armata, commesso a fini privati dall'equipaggio o passeggeri di una nave privata o un aereo privato, e diretti:
 - i. in alto mare, contro un'altra nave o aereo, o contro persone o beni a bordo detta nave o aereo;
 - ii. contro una nave, aereo, persone o beni in un posto fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato;
- (b) ogni atto volontario di partecipazione ad attività di una nave o aeromobile con consapevolezza di fatti che rendono esso un pirata di nave o aeromobile;
- (c) ogni atto o incitamento di facilitazione intenzionale un atto descritto nelle lettere (a) e (b) “

³ La riunione sub regionale sulla pirateria e rapina a mano armata contro le navi nell'Oceano Indiano Occidentale, Golfo di Aden e area del Mar Rosso , tenutasi a Dar El Salam, Repubblica Unita della Tanzania ha convenuto di modificare questa definizione. Coerentemente con l'accordo ReCAAP, il motivo “fini privati” è stato aggiunto alla definizione. La formulazione “entro le acque interne, acque arcipelagiche e mare territoriale” sostituite “entro la giurisdizione dello Stato. La nuova formulazione riflette i punti di vista della Francia, sostenuta da altri Stati partecipanti alla riunione, che la definizione per rapina a mano armata contro navi non dovrebbe essere applicabile ad atti commessi al lago del mare territoriale. La nuova definizione dice: La rapina a mano armata contro navi” significa ogni atto di violenza illegale o detenzione o ogni atto di rapina, o la minaccia diversa da un atto di pirateria, commesso a fini privati e diretti contro una nave o persone o beni a bordo nelle di detta nave, entro le acque interne di uno Stato, arcipelagiche e mare territoriale.

Centro Segnalazione Pirateria e il Centro ReCAAP Condivisione delle informazioni (ReCAAP ISC)⁴, Il Centro di Sicurezza Marittima, Corno d'Africa e altri, è vitale informazione, su cui le misure precauzionali dovrebbero essere basate.

3 Queste raccomandazioni sono state raccolte da un certo numero di fonti. Dove conflittualità contrastante è stata evidente, la ragione per la scelta della rotta consigliata è stata stabilita.

Obiettivo pirati / “rapinatoria mano armati”

4 Oltre ai dirottamenti di navi e la tenuta in ostaggio dell'equipaggio, e il furto del carico, altri obiettivi degli aggressori comprendono il denaro tenuto nella cassaforte di bordo, oggetti personali equipaggio e qualunque strumento portatile della nave. Quando è stata provata la manomissione dei contenitori, potrebbe essere un'indicazione che gli assalitori possano inizialmente avere avuto accesso a bordo quando la nave era ormeggiata in porto e poi allontanatisi fuoribordo, con quello che potrebbero portare. L'applicazione del Codice ISPS è una importante misura precauzionale e un controllo accurato dei compartimenti della nave e la chiusura di essi prima della partenza dai porti è quindi fortemente incoraggiata.

Riducendo la tentazione per la pirateria e rapina a manoarmata

Contanti nella cassaforte di bordo

5 La convinzione che grandi somme di denaro contante sono trasportate nella cassaforte del Comandante attrae gli assalitori. In alcuni casi questa convinzione è stata giustificata e le somme sono state rubate. Durante il trasporto del denaro contante a volte può essere necessario per far fronte ad esigenze operative e richieste dell'equipaggio e per superare restrizioni nello scambio di controllo in alcuni Stati, agisce per gli aggressori come una calamita e dovranno minacciare e prendere in ostaggio il comandante o membri dell'equipaggio fino a quando i luoghi sono stati rivelati. Gli Armatori dovrebbero esaminare i modi per eliminare la necessità di trasportare grosse somme di denaro a bordo di una nave. Quando nasce questa esigenza dovuta al fatto di restrizioni sui cambi imposti da parte degli Stati, la questione dovrebbe essere affidata all'Amministrazione marittima della nave di considerare se protesta dovrebbe essere fatta per incoraggiare un approccio più flessibile come parte della risposta internazionale per eliminare gli attacchi dei pirati e rapinatori a mano armata

Riservatezza da parte di comandanti e membri dell'equipaggio

6 I Comandanti dovrebbero tenere presente la possibilità che gli aggressori stiano monitorando le comunicazioni Bordo - terra e usando informazioni intercettate per scegliere i loro obiettivi. I Comandanti dovrebbero tuttavia anche essere consapevoli del fatto che spegnendo l' AIS nelle aree ad alto rischio riduce la capacità delle navi del supporto militare di rintracciare e localizzare le navi che possono richiedere assistenza. Attenzione dovrebbe anche essere esercitata durante le trasmis-

⁴ L'accordo di Cooperazione Regionale sulla Lotta alla Pirateria e Rapina a mano armata contro le navi in Asia (ReCAAP) è un accordo tra Governo a Governo che affronta l'incidenza della pirateria e armata contro le navi in Asia. Lo status del ReCAAP ISC è un IGO. Ulteriori dettagli possono essere trovati in www.recaap.org.

sioni d'informazioni sul carico o valori a bordo via radio in aree dove si verificano gli attacchi.

7 Spetta al giudizio professionale del Comandante decidere se il sistema AIS dovrebbe essere spento, in modo che la nave non debba essere individuata, quando si entra in aree in cui la pirateria è una minaccia imminente, tuttavia il Comandante dovrebbe bilanciare il rischio di attacco verso la necessità di mantenere la sicurezza della navigazione e, in particolare i requisiti del COLREG Regola 7 sul rischio di collisione, e deve agire in conformità con le linee guida nelle risoluzioni A.917(22) e A.956(23). Il Comandante dovrebbe anche essere consapevole del fatto che altre navi operanti in zone ad alto rischio potrebbero aver preso la decisione di spegnere il sistema AIS. In caso di un attacco, i Comandanti dovrebbero assicurare, per quanto possibile, che l' AIS sia riaccessibile nuovamente e trasmettendo per attivare le forze della security per individuare la nave.

8 I membri dell'equipaggio che vanno in franchigia nei porti in zone influenzate dovrebbero essere avvertiti di non discutere del viaggio o di particolari del carico con persone estranee con gli affari della nave.

Equipaggi ridotti

9 Il numero ridotto dei membri dell'equipaggio trovato ora a bordo delle navi favorisce anche i predatori. Un equipaggio ridotto impegnato nel garantire la navigazione sicura della loro nave in acque congestionate o confinate dovrà avere l'ulteriore oneroso compito di mantenere elevati livelli di sorveglianza di security per periodi prolungati. Gli armatori dovranno prendere in considerazione l'aumento delle guardie di security quando la loro nave è nelle acque o alla fonda al largo dei porti, dove gli attacchi si verificano. Gli Armatori dovranno valutare la possibilità di fornire adeguata sorveglianza e apparecchiature di individuazione per aiutare i loro equipaggi e proteggere le loro navi.

Norme raccomandate

10 Le norme raccomandate descritte di seguito sono basate sui rapporti di incidenti, consigli pubblicati da organizzazioni commerciali e misure sviluppate per migliorare la security della nave. La misura in cui sono seguite le raccomandazioni o applicate sono questioni esclusivamente per gli armatori o comandanti delle navi che operano nelle aree in cui gli attacchi si verificano. Il settore dei trasporti marittimi dovrebbe anche beneficiare dal consultare altre esistenti raccomandazioni, compreso quelle date dalla ISC ReCAAP ISC,⁵ l'IMB Centro Segnalazione Pirateria, BIMCO, ICS e altri enti del settore

11 Dato che i Comandanti sono spesso tenuti a seguire procedure multiple di comunicazione in queste difficili circostanze, è necessario semplificare queste procedure, per quanto operativamente possibile. Si raccomanda pertanto che in caso di un evento i Comandanti dovrebbero comunicare tutti gli attacchi o tentativi attacco dalla pirateria e di rapina a mano armata o minacce di cui, a:

⁵ La RECAAP ISC raccoglie e analizza informazioni riguardanti la pirateria e rapina a mano armata contro le navi, e pubblica rapporti regolari che identificano modelli e andamenti, evidenziano buone pratiche e raccomandano misure preventive

- (i) il più vicino RCC o regionale, punto focale della pirateria se del caso (ad esempio, ReECAAP ISC della regione asiatica⁶
- (ii) lo Stato di bandiera, e
- (iii) il Centro Segnalazione Pirateria IMB⁷

12 Le azioni raccomandate sono definite come fasi relative a ogni viaggio in una zona di minaccia di pirateria e rapina a mano armata. Le fasi definiscono le tappe principali in tutte le situazioni di pre-pirateria o di rapina a mano armata. Dipendente dallo sviluppo di qualsiasi situazione, che si può o non può materializzarsi. Un elenco delle fasi è data nell' Appendice 3.

La fase pre-pirateria / di rapina a mano armata

13 Procedure scritte su come prevenire o eliminare gli attacchi dei pirati e dei rapinatori a mano armata dovrebbero trovarsi sia nel Sistema di Gestione della Sicurezza o nel piano sicurezza nave.

14 L'entrata in vigore del Codice ISPS e del Codice ISM hanno fatto valutazioni di security e valutazione dei rischi una parte integrale della sicurezza e precauzioni di security. Misure per prevenire e sopprimere la pirateria e la rapina a mano armata contro le navi dovrebbero essere parte sia di risposta alle procedure di emergenza nel sistema di gestione della sicurezza, o come una situazione che richiede maggiore attenzione, dovrebbe diventare una parte delle procedure del piano di security della nave.

15 Tutte le navi operanti nelle acque o nei porti dove gli attacchi si verificano dovrebbero svolgere una valutazione di security come preparazione per lo sviluppo di misure per prevenire gli attacchi dei pirati o rapina a mano armata contro le navi e su come reagire in caso si verifica un attacco. Questo dovrebbe essere incluso come parte delle procedure di risposta all'emergenza nel sistema di gestione della sicurezza o una parte delle procedure nel piano di security della nave. La valutazione della security dovrebbe tener conto dei parametri di base dell'operazione includendo:

- .1 i rischi che possono essere affrontati compreso ogni informazione fornita sulle caratteristiche della pirateria o rapina a mano armata nell'area specifica;
- .2 dimensioni reali della nave, bordo libero, velocità massima, e il tipo di carico;
- .3 il numero dei membri dell'equipaggio disponibile, le loro competenze e formazione;
- .4 la capacità di stabilire aree sicure a bordo della nave, e
- .5 l'equipaggiamento di bordo, comprese le eventuali apparecchiature di sorveglianza e di rilevazione che sia stato fornito.

⁶ Vedi appendici 1 e 2 di questa circolare riguardante i processi di condivisione delle informazioni e di segnalazione nella regione Asiatica

⁷ Il Centro di Segnalazione Pirateria è aperto 24 ore al giorno e impostato per ricevere e diffondere notizie di attacchi o tentativi di attacchi in tutto il mondo

16 Il piano di security nave⁸ o procedure di risposta di emergenza dovrebbe essere preparato sulla base delle valutazioni del rischio, dettagliando le risposte predeterminate per affrontare aumenti e riduzioni nei livelli di minaccia.

Le misure dovrebbero, *tra l'altro* coprire:

- .1 la necessità di una sorveglianza rafforzata e l'uso dell'illuminazione, la sorveglianza e il materiale per l'individuazione;
- .2 controllando l'accesso alla nave e alle aree riservate sulle navi al personale di bordo, i passeggeri, visitatori, ecc;
- .3 prevenzione di intrusione non autorizzate da dispositivi attivi e passivi e misure, come reti, filo spinato, recinzioni elettriche, dispositivi acustici a lungo raggio, così come l'uso, se del caso, di personale di security in transito nelle aree ad alto rischio, e prendendo altre misure per rendere più difficoltoso ai pirati l'abbordaggio. Il personale di bordo della sicurezza dovrebbe sempre tenere in considerazione durante l'installazione di dispositivi passivi a bordo e informazioni di sensibilizzazione dovrebbero essere fornite;
- .4 monitorando la security della nave;
- .5 risposte equipaggio, se un potenziale attacco viene individuato o un attacco è in corso;
- .6 le procedure allarmi radio da essere seguite, e
- .7 i rapporti da essere fatti dopo un attacco o un **tentativo di attacco**.

I piani di security della nave o delle procedure di emergenza dovrebbero assicurare che i comandanti e gli equipaggi sono pienamente consapevoli dei rischi connessi durante gli attacchi dei pirati o rapina a mano armati. In particolare, essi dovrebbero affrontare i pericoli che potrebbero sorgere se un equipaggio adotta una risposta aggressiva ad un attacco. L'individuazione anticipata di un possibile attacco dovrà spesso essere il **deterrente più efficace**. Risposte aggressive, una volta che un attacco è in corso e, in particolare, una volta che gli aggressori sono saliti a bordo della nave, potrebbero aumentare significativamente il rischio per la nave e coloro che sono a bordo.

17 In conformità con il piano di security della nave, tutte le porte che danno accesso al ponte di comando, sala macchine, timoneria, alloggi ufficiali ed equipaggio dovrebbero essere chiuse e controllate nelle aree influenzate e dovrebbero essere regolarmente controllate. L'uso di materiali di sorveglianza per monitorare le aree così come pure il regolare pattugliamento può essere meritevole. L'intenzione dovrebbe essere quella di stabilire aree sicure gli aggressori dovranno avere difficoltà ad entrare. Chiudendo a chiave o altri mezzi per controllare l'accesso a adiacenti aree incustodite potrebbe anche risultare utile.

⁸ Linee guida possono essere trovate nel Codice ISPS

18 L'armatore, compagnia, operatore nave e comandante dovrebbero tenere presente, la necessità del marittimo per la franchigia e l'accesso a strutture di benessere a terra e alle cure mediche.

19 È importante che qualunque risposta ad un incidente sia ben programmato ed eseguito, e quelli coinvolti dovrebbero essere quanto più familiari possibile, con un ambiente nave. Pertanto, quelli responsabili tra le forze di security per rispondere ad atti di pirateria e rapina a mano armata contro le navi, sia a mare o in porto, dovrebbero essere addestrati nel piano generale e caratteristiche dei tipi di navi più probabili da essere incontrate e gli armatori, in consultazione con lo Stato di bandiera dovrebbero cooperare con le forze di security nel concedere l'accesso alle loro navi per consentire la necessaria familiarizzazione a bordo.

Percorsi da seguire e ritardando l'ancoraggio

20 Se possibile, le navi dovrebbero essere allontanate dalle aree dove sono noti gli attacchi di avere avuto luogo e, in particolare, cercare di evitare strettoie. Al momento di decidere sulla rotta di una nave la compagnia dovrebbe tenere in considerazione il tipo di nave, la dimensione e la velocità massima così come pure il bordo libero e la natura pericolosa del carico. Se sono offerti convogli detta misura dovrebbe inoltre essere considerata per evitare gravi attacchi alle navi in mare. Se le navi stanno avvicinando porti dove gli attacchi hanno avuto luogo su navi alla fonda, piuttosto che navi alla via, ed è noto che la nave dovrà ancorare fuori dal porto per un certo tempo, considerazione dovrebbe essere presa di ritardare l'ancoraggio allungando il percorso per rimanere ben al largo o altri metodi con cui il periodo durante il quale la nave dovrà essere a rischio sia ridotto. Il contatto con le autorità portuali dovrebbe assicurare che le priorità di attracco non siano influenzate. Accordi nel contratto di noleggio dovrebbero riconoscere che le navi che hanno necessità di ritardare l'arrivo nei porti dove si verificano attacchi sia quando il pontile non è disponibile per la nave o in mare aperto caricando o scaricando dovrà essere ritardato per un periodo prolungato.

Norma di attuazione del piano di sicurezza nave

21 Prima di entrare in una zona, dove gli attacchi si sono verificati, l'equipaggio della nave dovrebbe avere praticato le procedure previste nel piano di security nave. Segnali di allarme e procedure dovrebbero essere State completamente praticate e addestramento ed esercitazioni svolte. Se le istruzioni devono essere date tramite il sistema interfonico fisso di bordo o via radio personali, esse devono essere chiaramente capite da coloro che non possono essere completamente a conoscenza della lingua nella quale le istruzioni dovranno essere date.

22 Al fine di garantire una maggiore vigilanza entrando nell'area in cui gli attacchi si verificano ulteriori spiegazioni specifiche sulla security dovrebbero essere date a tutto il personale di bordo sulle minacce della pirateria, ribadendo le procedure per riportare persone sospette, oggetti o attività. Totale o parziali ricerche nella nave dovrebbero essere regolarmente eseguite mentre nelle aree ad elevata minaccia di attacco.

23 Non può essere abbastanza enfatizzato che tutti i possibili punti di accesso a bordo e le principali aree chiuse su di essa devono essere chiuse o controllate in porto, all'ancoraggio o quando alla via nelle aree influenzate. Gli equipaggi dovrebbero essere addestrati nell'uso di qualsiasi ulteriore apparecchiatura di sorveglianza o di individuazione installate a bordo.

Pianificando e formando dovrà essere sulla base che un attacco avrà luogo e non nella convinzione che con un po' di fortuna non accadrà. Indicazioni agli aggressori che la nave ha un equipaggio vigile e addestrato attuando un piano di security nave potrà aiutare ad impedire loro di attaccare la nave.

Precauzioni all'ancora o in porto

24 Nelle aree in cui si verificano gli attacchi, i comandanti delle navi dovrebbero esercitare la vigilanza quando le loro navi stanno preparandosi ad ancorare o quando all'ancora. Inoltre, è importante limitare, registrare e controllare coloro che sono autorizzati ad accedere a bordo quando in porto o alla fonda. Fotografando quelli che salgono a bordo può essere un deterrente utile o aiutare l'identificazione degli aggressori che possono avere avuto accesso a bordo prima del loro attacco. Dato che gli aggressori possono utilizzare la conoscenza dei manifesti del carico per scegliere i loro obiettivi, ogni sforzo dovrebbe essere fatto per limitare la circolazione di documenti che danno informazioni sul carico a bordo o la loro ubicazione. Analoghe precauzioni dovrebbero essere prese per quanto riguarda la circolazione delle informazioni su oggetti di valore personali dei membri dell'equipaggio e dotazioni nave, in quanto queste voci sono anche bersagliate dagli aggressori.

25 Prima di lasciare il porto, la nave dovrebbe essere accuratamente ispezionata e tutte le porte o punti di accesso chiuse o controllate. Questo è particolarmente importante nel caso del ponte di comando, sala macchine, timoneria e di altre zone vulnerabili. Porte e punti di accesso dovrebbero essere in seguito regolarmente controllate. I mezzi di controllo delle porte o dei punti di accesso che potrebbero essere utilizzati in caso di un'emergenza a bordo avranno bisogno di un attento esame. Nave o la sicurezza dell'equipaggio non dovrebbero essere compromesse. Ricerche a bordo per gli intrusi dovrebbero essere condotte in modo tale che la sicurezza dell'equipaggio che svolge tali funzioni non sia compromesso.

26 Guardie per la security impiegate in porto o all'ancoraggio su navi diverse dovrebbero essere in comunicazione tra di loro e con le autorità portuali durante la loro guardia. La responsabilità di controllare tali guardie spetta alle compagnie di security personale, che a loro volta devono essere controllate dalle autorità appropriate.

Tenuta della Guardia e vigilanza

27 Mantenere la vigilanza è essenziale. Tutto troppo spesso la prima indicazione di un attacco è stata quando gli aggressori appaiono sul ponte di comando o nell'alloggio del comandante. Preavviso di un possibile attacco dovrà dare l'opportunità di suonare allarmi, mettere in stato d'allarme le altre navi e le autorità costiere, illuminare le imbarcazioni sospette, effettuare manovre evasive o di avviare le procedure di risposta. Segnali che la nave è consapevole di essere stata avvicinata può scoraggiare gli aggressori.

28 Quando le navi sono in, o aree di avvicinamento di rischio noti di pirateria o di rapina a mano armata armata, dovrebbero essere aumentate le guardie sul ponte di comando, tenendo presente che molti attacchi sono avvenuti da poppa. Vedette supplementari sulla poppa o coprendo "punti ciechi" del radar dovrebbe essere considerato. Le compagnie dovrebbero prendere in considerazione l'investimento in binocoli per condizioni di visione notturna per il personale del ponte di comando e per le vedette.

Il Radar dovrebbe essere costantemente presidiato ma può essere difficile individuare il movimento di un natante veloce di basso profilo sul radar della nave. Un radar per yacht montato sulla poppa potrebbe fornire una copertura radar supplementare in grado di rilevare piccole imbarcazioni in avvicinamento da poppa quando la nave è in navigazione. L'uso di un radar per yacht adeguatamente posizionato quando la nave è all'ancora può anche avvertire dello avvicinamento di piccole imbarcazioni.

29 E' particolarmente importante mantenere un radar e guardia visiva per imbarcazioni che possono inseguire la nave in navigazione, ma che potrebbero avvicinarsi rapidamente quando inizia l'arrembaggio. Piccola imbarcazione che sembra di eguagliare parallelamente la velocità della nave o seguendo la rotta della nave dovrebbe sempre essere trattata con sospetto. Quando una imbarcazione sospetta è stata notata, è importante che un efficace guardia sia mantenuta tutto intorno alla nave per paura che la prima imbarcazione sia un'esca con l'intenzione di abbordaggio da parte di una seconda imbarcazione, mentre l'attenzione è focalizzata sulla prima.

30 Oltre ad un impiego di evidenti mezzi di trasmissione di allerta, il sistema di security della nave potrebbe essere utilizzato in caso di un attacco di pirateria o rapina a mano armata armata. Si dovrebbe, tuttavia, ricordare che certi argomenti di non-divulgazione prevalgono per quanto riguarda la configurazione e la posizione del sistema.

31 Le compagnie che possiedono o gestiscono navi che spesso visitano aree dove si verificano attacchi dovrebbero considerare l'acquisto e l'impiego di apparecchiature visive elettroniche più sofisticate al fine di aumentare la capacità sia radar e visiva contro imbarcazioni degli attaccanti di notte, migliorando così le prospettive di ottenere un allarme anticipato di un possibile attacco. In particolare, il fornire dispositivi di visione notturna, piccoli radar per coprire gli settori ciechi di poppa, circuito chiuso televisivo e dispositivi fisici, come filo spinato, può essere considerato. In alcune circostanze armi non letali come dispositivi acustici, possono anche essere appropriate. Individuazione a infrarossi e chiamata di soccorso possono anche essere utilizzati.

Procedure di comunicazione

32 Il comandante dovrebbe garantire che una persona responsabile autorizzata per le comunicazioni sia sempre di guardia quando la nave si trova, o si avvicina, alle zone dove si verificano gli attacchi. Dovrebbe essere assicurato che metodi di comunicazione nave-terra siano provati e gli intervalli di contatto concordati prima di entrare nella zona ad alto rischio. Dovrebbe essere mantenuta la frequenza per riportare notizie.

33. Gli armatori dovrebbero riportare gli attacchi e tentativi di attacco a ogni nazionale, regionale o sistemi di riferimento sub-regionali messi a disposizione dai Governi, compresi quelli gestiti dalle forze della security.

34 Ove possibile, le navi suonando avvisi di allarme dovrebbero specificare che un atto di "pirateria / rapina a mano armata" è in progresso, come pure con le altre categorie di pericolo come "affondamento" o "in fiamme". Ciò potrebbe avere un potenziale per migliorare il processo di attenzione e velocità di risposta.

35 Prima di entrare in aree in cui gli attacchi si sono verificati e dove l'installazione GMDSS a bordo non dispone della possibilità di aggiornare automaticamente il "punto nave" i dati da un

associato ausilio elettronico alla navigazione, é vivamente raccomandato di inserire manualmente la posizione della nave ad intervalli regolari nelle apparecchiature di comunicazione appropriate.

Si consiglia agli armatori iniziare il programma d'allarme GMDSS INMARSAT "C" prima di entrare in zone influenzate per l'uso al momento opportuno.

36 Quando si entra in acque dove le attività di pirateria o rapina a mano armata sono state riportate - soprattutto se l'AIS è spento per motivi di security - la nave dovrebbe regolarmente trasmettere la sua posizione alla compagnia di navigazione ad intervalli regolari, dando così alla compagnia di navigazione un primo avviso che qualcosa non va se le trasmissioni sono interrotte. I comandanti dovrebbero agire secondo la linea guida nella risoluzione A.917(22) sulle linee guida per l'uso operativo a bordo delle navi sistemi di identificazione automatica (AIS) e la risoluzione A.956 (23) sugli Emendamenti alle linee guida per l'uso operativo a bordo dei sistemi di identificazione automatica (AIS) (risoluzione A.917 (22)) riguardante la disattivazione dell'AIS. In caso di un attacco, i comandanti dovrebbero garantire nella misura possibile che l'AIS sia acceso e trasmettendo per permettere alle forze della security di individuare la nave.

Tenuta della guardia radio e risposte

37 Un continuo ascolto radio dovrebbe essere mantenuto con le appropriate autorità terrestri e navali quando in aree in cui gli attacchi si sono verificati. Ascolto continuo dovrebbe essere sempre mantenuto anche su tutte le frequenze dei canali di pericolo o frequenze di sicurezza, che avrebbero potuto essere determinati dalle autorità locali per alcune aree. Le navi dovrebbero anche assicurare tutte le trasmissioni d'informazioni marittime di sicurezza per l'area monitorata. Poiché è anticipato che il Sistema Gruppo di Chiamata Allargato (EGC) dell'INMARSAT potrà normalmente essere usato per tali trasmissioni usando il servizio della RETE di sicurezza, gli armatori dovrebbero garantire un adeguato configurato ricevitore EGC sia continuamente disponibile quando in, o in avvicinamento di aree dove esiste rischio di attacco. Gli armatori dovrebbero anche considerare installare un ricevitore dedicato a questo scopo, es. uno che non sia incorporato nell' SHS (Stazione Nave Terrestre) utilizzata a fini commerciali per assicurare che trasmissioni non urgenti siano perse.

38 L'IMO raccomanda nella MSC.1 Circ 1333 che i Governi dovrebbero disporre per RCCs di essere in grado di trasmettere notizie di attacchi alle forze di security appropriate. Per quanto riguarda rapporti dalle navi, vedi i paragrafi 11 e da 39 a 44, seguenti.

39 Se sono identificati movimenti sospetti che possono risultare in un imminente attacco, la nave è avvisata di contattare le pertinenti RCC, lo Stato di bandiera o altri centri di informazioni pertinenti, quali l' IMB Centro Segnalazione pirateria o il ReCAAP ISC. Qualora il capitano ritiene che questi movimenti potrebbero costituire un pericolo diretto per la navigazione, considerazione potrebbe essere data nel radiotrasmettere un"A tutte le stazioni (CQ)" "messaggio di pericolo" "come avvertimento per altre navi nelle vicinanze oltre ad avvisare l' RCC appropriato. Un messaggio di pericolo dovrebbe essere trasmesso in un linguaggio chiaro usando la priorità "sicurezza". Tutte queste misure devono essere precedute dal segnale di sicurezza (Sécurité)⁹

40 Quando, nella lui / lei opinione, vi é prova inconfutabile che la sicurezza della nave è minacciata, il comandante deve contattare immediatamente il relativo RCC o, in alcune aree, con le

⁹ Linea guida specifica nei riguardi di acque lontane dalla costa della Somalia è stata emessa come MSC.1/Circ.1332 e anche MSC.1/Circ 1302

stazioni radio che potrebbero essere state raccomandate dalle autorità locali, e se considerate appropriate, autorizzare la trasmissione di un "A tutte le Stazioni" "Messaggio urgente" ogni comunicazione radio di servizio lui / lei ritiene opportuna che avrebbe potuto essere raccomandata dalle autorità locali, ad esempio, INMARSAT, ecc. Tutti i messaggi del genere dovranno essere preceduti dall'appropriato segnale di Urgenza (PAN PAN) e / o una chiamata DSC utilizzando la categoria "urgenza a tutte le navi". Se il segnale di Urgenza è stato utilizzato e un attacco non è, di fatto, sviluppato, la nave dovrebbe annullare il messaggio non appena sa che l'azione non è più necessaria. Questo messaggio di cancellazione dovrebbe anche essere indirizzato a "tutte le stazioni".

41 In caso si verificasse un attacco e, a giudizio del comandante, la nave o l'equipaggio sono in gravi e imminente pericolo richiedendo assistenza immediata, il comandante dovrebbe immediatamente autorizzare la trasmissione di un messaggio di soccorso, preceduto dalla richiesta di attenzione appropriato (MAYDAY, DSC, ecc), utilizzando tutti i sistemi disponibili di comunicazioni radio. Per ridurre al minimo i ritardi, se si utilizza una stazione terrestre nave, le navi devono garantire le stazioni terrestri costiere associate con il CCR viene utilizzato. Per navi soggette al Codice ISPS, un segnale di soccorso deve inoltre essere inviato allo Stato di bandiera usando il sistema d'invio il più rapido possibile significa, per esempio, le navi del sistema allerta per la security. Tutte le navi devono tuttavia notificare l'attacco allo Stato di bandiera per aiutare le indagini degli incidenti che coinvolgono navi autorizzate a battere la loro bandiera.

42 La nave dovrebbe essere in grado di inviare un allarme segreto della pirateria ad una RCC. Tuttavia, poiché i pirati potrebbero essere a bordo della nave ed entro un raggio udibile degli apparati di comunicazione, quando l'RCC invia un avviso di ricezione e tenta di stabilire una comunicazione, essi potrebbero essere avvisati dal fatto che un avviso di pirateria è stato trasmesso. Questa conoscenza dovrebbe ulteriormente servire a mettere in pericolo la vita dell'equipaggio a bordo. L'RCC e altri dovrebbero, pertanto, essere consapevoli di avvisare involontariamente i pirati che un messaggio di soccorso o altra comunicazione è stata trasmessa dalla nave.

43 I comandanti dovrebbero tenere presente che il segnale di soccorso è previsto solo per l'uso in caso di pericolo **imminente** e il suo uso per scopi meno urgenti potrebbe causare l'insufficiente attenzione posta alle chiamate delle navi realmente bisognose di assistenza immediata. Cura e discrezione dovranno essere impiegate nel suo utilizzo, per evitare in futuro la sua svalutazione. Se la trasmissione del segnale di soccorso non è pienamente giustificata, si dovrebbe ricorrere al segnale di Urgenza. Il segnale di urgenza ha priorità su tutte le altre comunicazioni tranne che quella di pericolo.

Formati standard di messaggio navi

44 Il formato standard dei messaggi delle navi è dato nell'appendice 4 dovrebbe essere utilizzato per tutti i rapporti iniziali e seguenti di pirateria /rapina a mano armata.

Illuminazione

45 Le navi dovrebbero utilizzare la massima illuminazione disponibile compatibile con la navigazione sicura, tenendo presente in particolare le disposizioni di cui all'articolo 20 (b) del Regolamento Internazionale per Prevenire gli Abbordi in Mare, 1972. L'illuminazione di prora e

fuoribordo Dovrebbe essere lasciata accesa se può essere effettuata senza pregiudicare la navigazione. Le navi non devono tenere la coperta illuminata quando in navigazione, in quanto possono indurre altre navi a credere che la nave sia all'ancora. Ampi fasci di luce potrebbero illuminare l'area poppiera della nave. Il proiettore per le segnalazioni può essere utilizzato sistematicamente per avvistare imbarcazioni sospette utilizzando, se possibile, la guida radar. Per quanto possa essere possibile i membri dell'equipaggio in servizio fuori dalle aree chiuse di bordo quando in porto o in rada dovrebbero servirsi dell'ombra per evitare di essere proiettati dalle luci in coperta in quanto potrebbero renderli obiettivi di sequestro dagli assalitori nelle vicinanze.

46 Sulla base di informazioni specifiche su atti di pirateria e di rapina a mano armata in mare in regioni specifiche, le navi dovranno considerare di navigare oscurate eccetto per i fanali di navigazione obbligatori. Ciò dovrebbe prevenire agli assalitori di stabilire punti di riferimento quando avvicinano una nave. Inoltre, accendendo le luci di bordo quando i predatori si avvicinano li potrebbero avvertire che sono stati visti, abbagliandoli e incoraggiandoli a desistere. È difficile, tuttavia, mantenere l'oscuramento totale su una nave mercantile. L'efficacia di questo avvicinamento, in ultima analisi, dipenderà in parte dal livello del chiaro di luna, ma soprattutto dalla vigilanza dell'equipaggio della nave. Quando improvvisamente si accendono le luci di bordo possono avvisare o abbagliare gli aggressori, ciò potrebbe anche mettere l'equipaggio in svantaggio in un punto cruciale causa la perdita temporanea della loro visione notturna.

Aree sicure

47 In conformità con il piano di security della nave, tutte le porte che permettono l'accesso al ponte di comando, sala macchine, timoneria, alloggi ufficiali ed equipaggio dovrebbero essere chiuse e continuamente controllate e dovrebbero essere regolarmente ispezionate. L'intenzione dovrebbe essere quella di stabilire aree sicure che gli aggressori troveranno difficile da penetrare. Occorre prendere in considerazione l'installazione di sistemi speciali di controllo degli accessi alle aree sicure della nave. Oblò, portellini e finestre che potrebbero fornire accesso a tali aree sicure dovrebbero essere ben chiusi e dovrebbero avere, se possibile vetro stratificato. Le corazze degli oblò dovrebbero essere chiuse e assicurate fermamente. Le porte interne all'interno di aree sicure che danno accesso immediato a settori fondamentali come il ponte di comando, stazione radio, locale macchine, alloggio comandante dovrebbero essere rinforzate e avere sistemi di controllo particolari e allarmi automatici.

48 La chiusura delle porte che consentono l'entrata e uscita da, aree sicure o fondamentali possono dar luogo a preoccupazione per la sicurezza in caso di incidente. In ogni situazione dove c'è un conflitto tra security, i requisiti di sicurezza dovrebbero essere fondamentali. Tuttavia, tentativi dovrebbero essere fatti per incorporare appropriate disposizioni di sicurezza, consentendo entrate e uscite di essere chiuse e controllate

49 Gli armatori dovranno voler considerare la possibilità di dotare di un circuito chiuso televisivo (CCTV), la copertura e registrazione dei punti di entrata principali delle aree sicure della nave, i corridoi che conducono alle entrate fondamentali delle aree e al ponte di comando. L'assegnazione di personale aggiuntivo per la guardia e pattugliamento delle aree proibite può essere un'utile misura preventiva.

50 Per evitare il sequestro di singoli membri dell'equipaggio dagli attaccanti - sequestro e minaccia di un membro dell'equipaggio è uno o più comuni mezzi degli aggressori per ottenere il controllo su una nave - tutto l'equipaggio non adibito a compiti essenziali fuori servizio dovrebbero

restare entro una zona sicura durante le ore notturne. Coloro i cui compiti necessariamente implicano un lavoro esterno a tali aree di notte dovrebbero rimanere in regolare comunicazione con il ponte di comando, questo può essere la prima indicazione di un attacco se la vedetta non lo riporta, se permessi di lavoro a coppie, fare giri irregolari in coperta e dovrebbero essere praticati percorsi alternativi utilizzando per tornare in un'area sicura in caso di un attacco. Membri dell'equipaggio che temono di non essere in grado di tornare in un'area sicura durante un attacco dovrebbero scegliere in anticipo i posti in cui possono trovare temporaneo rifugio.

51 Dovrebbero essere designate aree di riunione all'interno delle aree sicure della nave dove l'equipaggio può radunarsi durante un attacco e comunicare la loro posizione e numeri al ponte di comando.

Allarmi

52 Segnali di allarme, compreso il fischio della nave, dovrebbero essere suonati all'avvicinarsi di attaccanti. Allarmi e segnali di risposta possono scoraggiare gli aggressori. Segnali di allarme o annunci che forniscono una indicazione del punto in cui l'attaccante può abbordare o siano saliti a bordo, può aiutare i membri dell'equipaggio in luoghi esposti a scegliere il percorso più appropriato per tornare in una zona sicura. Annunci fatti dal personale di bordo dovrebbero essere dati nella lingua di lavoro a bordo.

53 La lista di controllo iniziale di familiarizzazione equipaggio dovrebbe specificatamente indicare i vari allarmi usati a bordo della nave, la risposta e i punti di riunione di ciascuno di questi allarmi. Gli allarmi e i segnali di allarme devono essere standardizzati in tutta la flotta e non essere specifici.

Uso di segnali di pericolo

54 I soli razzi autorizzati per il trasporto a bordo sono destinati ad essere usati se la nave è in pericolo e ha bisogno di assistenza immediata. Poiché con l'uso indebito del segnale di pericolo su radio (vedi sopra, punto 43), l'uso di segnali luminosi di pericolo semplicemente per avvertire la marineria piuttosto che a indicare che la nave è in grave ed imminente pericolo dovrebbe ridurre il loro effetto nelle situazioni in cui sono destinati ad essere usati e risposti a. Trasmissioni radio dovrebbero essere usate per avvisare la marineria del rischio di attacchi piuttosto che dei segnali di pericolo. I segnali luminosi di pericolo devono essere usati solo quando il comandante ritiene che le azioni degli attaccanti stanno mettendo la nave di lui /lei in pericolo imminente.

L'uso di misure difensive

55 L'esperienza dimostra che robuste azioni dalla nave che viene abbordata da pirati possono scoraggiare gli aggressori. Superando attacchi dovrà essere un'adeguata manovra preventiva.

Se la situazione lo permette, la velocità dovrebbe essere aumentata e mantenuta al massimo grado. Premesso che la sicurezza della navigazione lo consente, i comandanti dovrebbero anche considerare di "allontanare" l'imbarcazione degli attaccanti con bruschi movimenti del timone e accostare controvento in modo da eliminare qualsiasi ridosso da entrambi i lati della nave.

I movimenti del timone dovrebbero essere usati solo quando gli aggressori sono affiancati e l'arrembaggio è imminente.

L'effetto delle onde di prua e lo sciabordio può dissuadere i potenziali aggressori e potrebbe essere difficile per loro di agganciare le aste di accosto o i rampini alla nave. Manovre di questo tipo non dovrebbero essere usate in acque confinate o congestionate o vicino alla riva o alle navi vincolate dal loro pescaggio confinate nelle vie d'acqua profonde trovate, per esempio, nello Stretto della Malacca e Singapore.

L'uso di dispositivi passivi e non letali

56 L'uso di misure passive e non letali, come reti, filo, recinzioni elettriche, e dispositivi acustici a lungo raggio possono essere adeguate misure di prevenzione per scoraggiare gli aggressori per l'arrembaggio .

57 L'uso degli idranti dovrebbe anche essere considerato per quanto possano essere difficili da preparare, se una manovra evasiva è anche in atto. Pressioni d'acqua di 80 libbre per pollice quadrato o superiori hanno scoraggiato e respinto gli aggressori. Non solo l'attaccante deve lottare contro il getto d'acqua, ma il flusso può allagare la di lui / lei imbarcazione, danneggiare i suoi motori marini e l'impianto elettrico. Speciali adattamenti per idranti per esercitazione potrebbero essere considerate che potrebbero anche fornire protezione per l'operatore dell'idrante. Un certo numero di idranti di riserva potrebbe essere rizzato e connesso per essere messo sotto pressione in tempi brevi se un potenziale attacco è scoperto.

58 Impiegando manovre evasive e idranti devono restare sulla determinazione di scoraggiare con successo attaccanti o ritardare il loro abbordaggio per consentire a tutti i membri dell'equipaggio di raggiungere il santuario delle aree sicure. Continuati grandi movimenti del timone con gli aggressori a bordo possono ridurre la loro fiducia che potranno essere in grado di ritornare sani e salvi alla loro imbarcazione e dovranno convincerli a sbarcare in fretta. Tuttavia, le risposte di questo tipo potrebbero portare a rappresaglie da parte degli attaccanti, se essi sequestrano membri dell'equipaggio e non dovrebbero essere impegnate a meno che il comandante sia convinto di poterli utilizzarli a vantaggio e senza rischi per le persone a bordo. Non dovrebbero essere usati se gli attaccanti hanno già sequestrato membri dell'equipaggio.

Armi da fuoco

59 Per quanto riguarda il trasporto di armi da fuoco a bordo, i comandanti, armatori, compagnie dovrebbero essere consapevoli che le navi che entrano nelle acque territoriali e / o porti di uno Stato sono soggette alla legislazione di quello Stato. Va ricordato che l'importazione di armi da fuoco è soggetta al regolamento portuale e dello Stato costiero. Va inoltre ricordato che trasportare armi da fuoco possono costituire un pari maggiore pericolo se la nave trasporta merci infiammabili o altri tipi di merci pericolose.

Non armare la gente di mare

60 Il trasporto e l'uso di armi da fuoco da marittimi per difesa personale o per la protezione di una nave é fortemente sconsigliato. I marittimi sono civili e l'uso di armi da fuoco richiede addestramento speciale e attitudini e il rischio di incidenti con armi da fuoco trasportate a bordo della nave é grande. Il trasporto di armi da fuoco a bordo della nave dovrebbe incoraggiare gli attaccanti di portare armi da fuoco o armi ancora più pericolose, aggravando una situazione già pericolosa. Qualsiasi arma da fuoco a bordo può diventare un attraente obiettivo per un attaccante.

61 Dovrebbe essere ricordato che sparare a presunti pirati può imporre un rischio legale per il comandante, armatore o compagnia, come danni collaterali. In alcune giurisdizioni, l'uccisione di un nazionale può avere conseguenze imprevedibili anche per una persona che crede o ha agito per autodifesa. Anche le diverse abitudini o requisiti di security per il trasporto e l'importazione di armi da fuoco dovrebbero essere considerate, come prendere una piccola pistola nel territorio di alcune nazioni può essere considerato un reato.

Impiego di personale della security disarmato

62 L'impiego di personale della security disarmato é questione che riguarda i singoli armatori, compagnie e operatori di navi di decidere. L'uso di personale di security disarmato può dare consigli di security e una Migliorata capacità di avvistamento potrebbe essere considerata.

Impiego di personale privatamente contrattato della security armato

63 Se il personale della security armato é ammesso a bordo, il comandante, armatore, operatore e compagnia dovrebbero prendere in considerazione l'eventuale incremento della violenza e di altri rischi. Tuttavia, l' impiego di personale privatamente contrattato della security armato sulle navi mercantili e da pesca è competenza dello Stato di bandiera dir determinare in concerto con gli armatori, operatori e compagnie. I comandanti, armatori, operatori e le compagnie dovrebbero rivolgersi allo Stato di bandiera e cercare la chiarimenti nella politica nazionale per quanto riguarda il trasporto di personale della security armato. Tutte le disposizioni legali della bandiera di approdo e Stati costieri dovrebbero essere seguite.

Squadre di militari o agenti di polizia debitamente autorizzati dal Governo

64 L'uso di squadre militari o ufficiali di polizia di rinforzo debitamente autorizzati dal Governo dello Stato di bandiera per il trasporto di armi da fuoco per la security delle navi mercantili o pescherecci è una questione per lo Stato di bandiera di autorizzare, in consultazione con gli armatori, operatori e compagnie. Il trasporto di tali squadre può essere richiesto o raccomandato quando la nave è in transito o che opera in aree ad alto rischio. A causa delle regole d'ingaggio definite dai loro Governo, o in coalizione con altri Governi, le condizioni di imbarco dovrebbero essere definite dagli Stati coinvolti, compreso lo Stato di bandiera. L'armatore, l'operatore e la compagnia dovrebbero sempre consultare lo Stato di bandiera prima d'imbarcare tali squadre.

Le fasi di sospetto o tentativo di attacco di pirateria / rapina a mano armata

Pirateria sospetta / rapina a mano armata nave individuata

65 L'individuazione anticipata di attacchi sospetti dovrà essere la prima linea di difesa. Se la vigilanza e la sorveglianza ha avuto successo, un pirata / rapinatore a mano armata nave dovrà essere subito individuato. Questa è la fase in cui le forze della security dello Stato litorale costiero più vicino o Stato costiero dovrà essere informato attraverso la RCC, utilizzando il formato dei messaggi delle navi contenuto nell'appendice 4. L'equipaggio della nave dovrebbe essere avvisato e, se non già nelle loro posizioni difensive, essi dovrebbero muoversi verso di loro. Misure attive e passive appropriate , come per esempio manovre evasive e idranti potrebbero essere vigorosamente impiegate come dettagliato nella fase di preparazione o nel piano della security della nave.

66 Armatori, compagnie, operatori navi e comandante dovrebbero essere a conoscenza di ogni UN Security Council, IMO o qualsiasi altra risoluzione delle Nazioni Unite sulla pirateria e rapina a mano armata contro le navi e qualsiasi raccomandazione contenuta relativa all'armatore, operatore, comandante ed equipaggio quando operano in aree dove la pirateria o rapina a mano armata contro le navi si verifica.

Essere sicuri che pirateria / rapina a mano armata potrà essere tentata

67 Se non già in contatto con le forze della security dello Stato litorale costiero, sforzi dovrebbero essere fatti per stabilire un contatto. Preparazioni dell'equipaggio dovrebbero essere completate e, se un locale regolamento di navigazione permette alle navi sotto attacco a farlo, una combinazione di suoni e segnali luminosi dovrebbe essere fatto per mettere in guardia altre navi nelle vicinanze che un attacco sta per avere luogo. Incisiva manovra dovrebbe essere continuata e velocità massima dovrebbe essere sostenuta se le condizioni di navigazione lo consentono. Nulla in queste linee guida dovrebbe essere letto come limitazione dell'autorità del comandante di intraprendere azioni ritenute necessarie dal comandante per proteggere la vita dei passeggeri e dell'equipaggio.

Nave pirata / rapina a mano armata in prossimità di, o in contatto con, propria nave

68 Uso vigoroso degli idranti nelle aree di imbarco dovrebbe essere continuato. Potrebbe essere possibile sganciare rampini e aste d'accosto, a condizione che gli equipaggi della navi non siano messi a inutile rischio.

69 Mentre dando in debita considerazione la sicurezza dell'equipaggio, nave e l'ambiente è raccomandato che i comandanti non rallentano e fermano, per quanto possibile, se inseguito da o sparato contro da pirati / rapinatori armati che intendono salire a bordo e dirottare la nave. Dove i pirati / rapinatori armati operano da una nave madre, i i comandanti dovrebbero prendere in considerazione di allontanarsi dalla nave madre così in modo di aumentare la distanza tra l'imbarcazione attaccante e la nave madre.

Pirateria / rapinatori a mano armata iniziano l'abbordo

70 Tempismo durante questa fase dovrebbe essere critico e, non appena è valutato che l'abbordaggio è inevitabile dovrebbe essere ordinato a tutto l'equipaggio di cercare le posizioni dei loro punti sicuri e di attivare tutti i sistemi per dare l'allarme compreso il sistema d'allarme della security della nave.

Pirati / rapinatori a mano armata sono riusciti a salire sulla nave

71 L'individuazione anticipata di attacchi potenziali dovrà essere la prima linea di difesa, azione per prevenire gli attaccanti già imbarcati il secondo, ma ci dovranno essere incidenti quando attaccanti riescono a imbarcare su una nave. La maggior parte dei pirati e rapinatori a mano armata sono opportunisti in cerca di un facile bersaglio e il tempo potrebbe non essere dalla loro parte, soprattutto se gli equipaggi sono consapevoli che sono a bordo e fanno scattare l'allarme. Tuttavia, gli aggressori potranno cercare di compensare la pressione del tempo essi devono fronteggiare intensificando le loro minacce o la violenza che impiegano. Quando gli aggressori sono a bordo le azioni del comandante e dell'equipaggio dovrebbero essere finalizzate a:

- . 1 assicurare il massimo livello di sicurezza per coloro a bordo della nave;
- .2 cercando di assicurare che l'equipaggio mantenga il controllo della navigazione della nave, e
- .3 garantire al più presto possibile lo sbarco degli attaccanti dalla nave.

72 Le opzioni disponibili al comandante e all'equipaggio dovranno dipendere dalla misura in cui gli attaccanti hanno assicurato il controllo della nave, ad esempio, avendo avuto accesso al ponte di comando o sala macchine, o catturando membri dell'equipaggio che possono minacciare, per forzare il comandante o l'equipaggio a conformarsi ai loro desideri. Tuttavia, anche se l'equipaggio sia tutto in sicurezza in aree sicure, il comandante dovrà sempre considerare il rischio per la nave che gli attaccanti potrebbero causare fuori quelle aree, ad esempio, usando bombe incendiarie per innescare incendi su una petroliera o chimichiera.

73 Se il comandante è sicuro che tutto il suo / lei equipaggio è in aree sicure e che gli aggressori non possono accedere o con le loro azioni al di fuori della aree protette non mettere l'intera nave a rischio imminente, poi lui / lei potranno prendere in considerazione d'iniziare manovre evasive del tipo di cui sopra riferito per incoraggiare gli attaccanti a ritornare alle loro imbarcazioni.

74 La possibilità di una sortita da un equipaggio ben organizzato ha, in passato, favorevolmente persuaso gli attaccanti a lasciare la nave, ma l'uso di questa tattica è solo appropriata se può essere presa senza alcun rischio per l'equipaggio. Per un'azione come questa da essere tentata il comandante dovrà avere chiara conoscenza di dove gli aggressori sono sulla nave, che non portano armi da fuoco o altre potenziali armi letali e che il numero dei membri dell'equipaggio coinvolti in modo significativo supera gli attaccanti che essi dovranno affrontare. Se la squadra di sortita può usare getti d'acqua, essa ha una maggiore probabilità di successo. L'intenzione dovrebbe essere di incoraggiare gli attaccanti di ritornare alla loro imbarcazione. I membri dell'equipaggio non dovrebbero cercare di rimanere tra gli aggressori e la loro imbarcazione e neppure dovrebbero cercare di catturare gli aggressori poiché per fare ciò potrebbe aumentare la resistenza offerta dagli aggressori che, a sua volta, aumenta il rischio affrontato dai membri del gruppo di sortita. Una volta fuori dall'area sicura, il gruppo di sortita dovrebbe rimanere sempre unito. La caccia ad un attaccante individuale da parte di un membro solitario dell'equipaggio può essere attraente, ma se il risultato nel membro dell'equipaggio essendo isolato e sequestrato dagli aggressori, il vantaggio torna agli attaccanti. Membri dell'equipaggio dovrebbero operare insieme e rimanere in costante comunicazione con il ponte di comando e dovrebbero essere richiamati se la loro linea di ritiro in un'area sicura è minacciata.

75 Se l'equipaggio arresta un aggressore, lui / lei dovrebbe essere posto in isolamento sicuro e ben curato. Disposizioni dovrebbero essere prese per trasferire lui / lei alla custodia degli ufficiali delle forze della security di uno Stato costiero al più presto possibile. Ogni prova relativa a questa attività dovrebbe essere consegnata alle autorità che prendono lui / lei in custodia.

Pirati / rapinatori a mano armata cominciano a prendere il controllo e tenere uno o più membri dell'equipaggio della nave in loro custodia

76 Se gli aggressori hanno preso il controllo del locale macchine o del ponte di comando, hanno sequestrato membri dell'equipaggio o possono porre una imminente minaccia per la sicurezza di una nave, il comandante o ufficiale di guardia dovrebbe rimanere calmo e, se possibile, cercare di negoziare con gli aggressori con l'intenzione di mantenere il controllo dell'equipaggio sulla navigazione della nave, il ritorno sicuro di qualsiasi ostaggio che essi possono detenere e la partenza anticipata degli aggressori dalla nave. Ci saranno molte circostanze quando la conformità con le richieste degli aggressori potrà essere l'unica alternativa sicura e resistenza o ostruzione di qualsiasi tipo potrebbe essere sia inutile e pericolosa. Un estratto dalla Guida delle Nazioni Unite sulla sopravvivenza come ostaggio è riportata nell'Appendice 4.

77 Nel caso di attaccanti che guadagnano il controllo temporaneo della nave, i membri dell'equipaggio dovrebbero, se è sicuro e praticabile, lasciare in funzione la registrazione del Circuito Televisivo Chiuso (CCTV).

78 Poiché ci sono state occasioni quando tutto l'equipaggio è stato rinchiuso, considerazione dovrebbe essere data alle apparecchiature nascoste nelle aree in cui l'equipaggio potrebbe essere detenuto per facilitare in anticipo la loro fuga.

79 Nel caso di dirottamento di una nave, la compagnia di navigazione dovrebbe cercare il parere di esperti e assistenza da parte di professionisti per ottenere il ritorno sicuro dell'equipaggio, poiché gestire queste situazioni hanno dimostrato di essere lunghe e stressanti per tutte le parti coinvolte.

I pirati / rapinatori a mano armata hanno rubato beni / denaro, ecc

80 In questa fase è essenziale che i pirati / rapinatori a mano armata siano assicurati che ad essi è stato dato tutto quello che hanno chiesto e una forte rassicurazione che nulla è stato nascosto dovrà persuadere i pirati / rapinatori a mano armata di andarsene.

I pirati / rapinatori a mano armata cominciano a lasciare la nave

81 Se l'equipaggio è nelle sue posizioni sicure, non sarebbe saggio per loro di lasciare questa security finché sia confermato che i pirati / rapinatori a mano armata hanno lasciato la nave.

I pirati / rapinatori a mano armata sono sbarcati dalla nave

82 Un segnale pre-convenuto sulla sirena della nave avviserà l'equipaggio del "via libera". L'ufficiale responsabile della security della compagnia dovrebbe essere informato di conseguenza.

Azione dopo un attacco e rapporto sull'incidente

83 Immediatamente dopo aver messo la nave al sicuro e l'equipaggio un rapporto post attacco (rapporto seguente, come mostrato nel formato di messaggio Nave in appendice 5) dovrebbe essere preparato per il relativo RCC e, tramite loro, alle forze della security dello Stato costiero interessato. Oltre alle informazioni sull'identità e la posizione della nave, dovrebbero essere riportate ogni membro dell'equipaggio ferito o danni alla nave, così come la direzione presa dagli aggressori con dettagli brevi del loro numero e, se possibile una descrizione della loro imbarcazione. Se l'equipaggio ha arrestato un pirata, dovrebbe anche essere riportato in questo rapporto.

84 Se l'attacco ha provocato la morte o lesioni gravi, a qualsiasi persona a bordo della nave o gravi danni alla stessa nave, un rapporto immediato dovrebbe essere inviato alla Amministrazione marittima della nave. In ogni caso un rapporto di un attacco è vitale se un'azione successiva deve essere presa dall' Amministrazione marittima della nave. L'armatore, compagnia operatori marittimi, comandanti e equipaggi dovrebbero collaborare con gli inquirenti e fornire le informazioni richieste.

85 Ogni circuito televisivo chiuso CCTV o altra registrazione dell'incidente dovrebbe essere assicurato. Se possibile, le aree che sono state danneggiate o rubate dovrebbero essere chiuse e rimanere non toccate dai membri dell'equipaggio in attesa di possibile esame legale dalle forze della security di uno Stato costiero. I membri dell'equipaggio che sono venuti in contatto con gli aggressori dovrebbero venire richiesto di preparare un rapporto sulla loro esperienza individuale annotando, in particolare, qualunque caratteristico aspetto che possa aiutare la successiva identificazione degli aggressori. Un completo inventario, incluso una descrizione di ogni eventuale oggetto personale o dotazione nave presa, con numeri di serie, se conosciuti, dovrebbe anche essere preparato.

86 Non appena possibile dopo l'incidente, un rapporto più completo dovrebbe essere trasmesso alle autorità dello Stato costiero nelle cui acque l'attacco è avvenuto o, se in alto mare, alle autorità del più vicino Stato costiero. Dovuta e seria considerazione dovrebbe essere data per assecondare ogni richiesta avanzata dalle autorità competenti dello Stato costiero per permettere agli ufficiali delle forze della security d'imbarcare sulla nave, raccogliere dichiarazioni dai membri dello equipaggio e svolgere indagini legali e altro. Le copie di ogni registrazione TVCC, fotografie, ecc, devono essere date se sono disponibili.

87 Le navi dovrebbero prendere le necessarie precauzioni, e mettere in atto le procedure necessarie per assicurare la comunicazione rapida di ogni caso di attacco o tentativo di attacco alle relative autorità Costiere degli Stati per migliorare le possibilità delle forze di security di arrestare gli aggressori.

88 Ogni rapporto trasmesso allo Stato costiero dovrebbe essere trasmesso non appena possibile anche alla Amministrazione marittima della nave . Un rapporto completo dell'incidente, tra cui dettagli di ogni azione seguente che era stata presa o difficoltà che possono essere state incontrate, alla fine dovrebbero essere sottoposte all'Amministrazione marittima della nave. Il rapporto ricevuto dalle Amministrazioni marittime può essere utilizzato in qualsiasi approccio diplomatico compiuto dallo Stato di bandiera in cui è avvenuto l'incidente. Questo potrà anche servire la base per il rapporto all'IMO.

89 Il formato richiesto per i rapporti all'IMO tramite Amministrazioni marittime o organizzazioni internazionali è riportato nell'appendice 6. Infatti, attualmente la mancanza di adeguate e precise segnalazione di attacchi influenza direttamente la capacità di assicurare azione governativa e internazionale. I rapporti possono anche contribuire a futuro affinamento e aggiornamento di qualche consiglio che potrebbe essere comunicato alle navi.

90 Rapporti all' RCC, Stato e Amministrazione marittima della nave dovrebbero essere fatti se un attacco ha avuto successo.

91 Usando le RCC, come raccomandato dall'IMO nella MSC/Circ.1073, verrà eliminata la difficoltà della comunicazione.

Lasciando aree della pirateria / alto rischio rapina a mano armata /aree ad alta probabilità

92 Lasciando le aree di minacciate della pirateria / rapina armata, i comandanti delle navi dovrebbero accertarsi che quegli spazi che devono essere aperti per ragioni di sicurezza siano aperti, rimossi gli idranti e tornare alla normale guardia / illuminazione. Tuttavia, sebbene le navi possono operare al di fuori delle aree ad alto rischio / alta probabilità , i comandanti possono, a loro discrezione, avere pronte le loro misure anti-pirateria/rapina armata in previsione che i pirati / rapinatori armati possono attaccare fuori da queste aree.

Post - incidente seguente

93 Un interrogazione post-operativa dovrebbe essere condotta dall'armatore /comandante, SSO e CSO per imparare dall' attacco e identificare le aree di miglioramento. L'interrogazione post-operativa dovrà essere effettuata immediatamente dopo l' incidente in modo che gli eventi siano recenti e dovrebbero coinvolgere l'intero equipaggio.

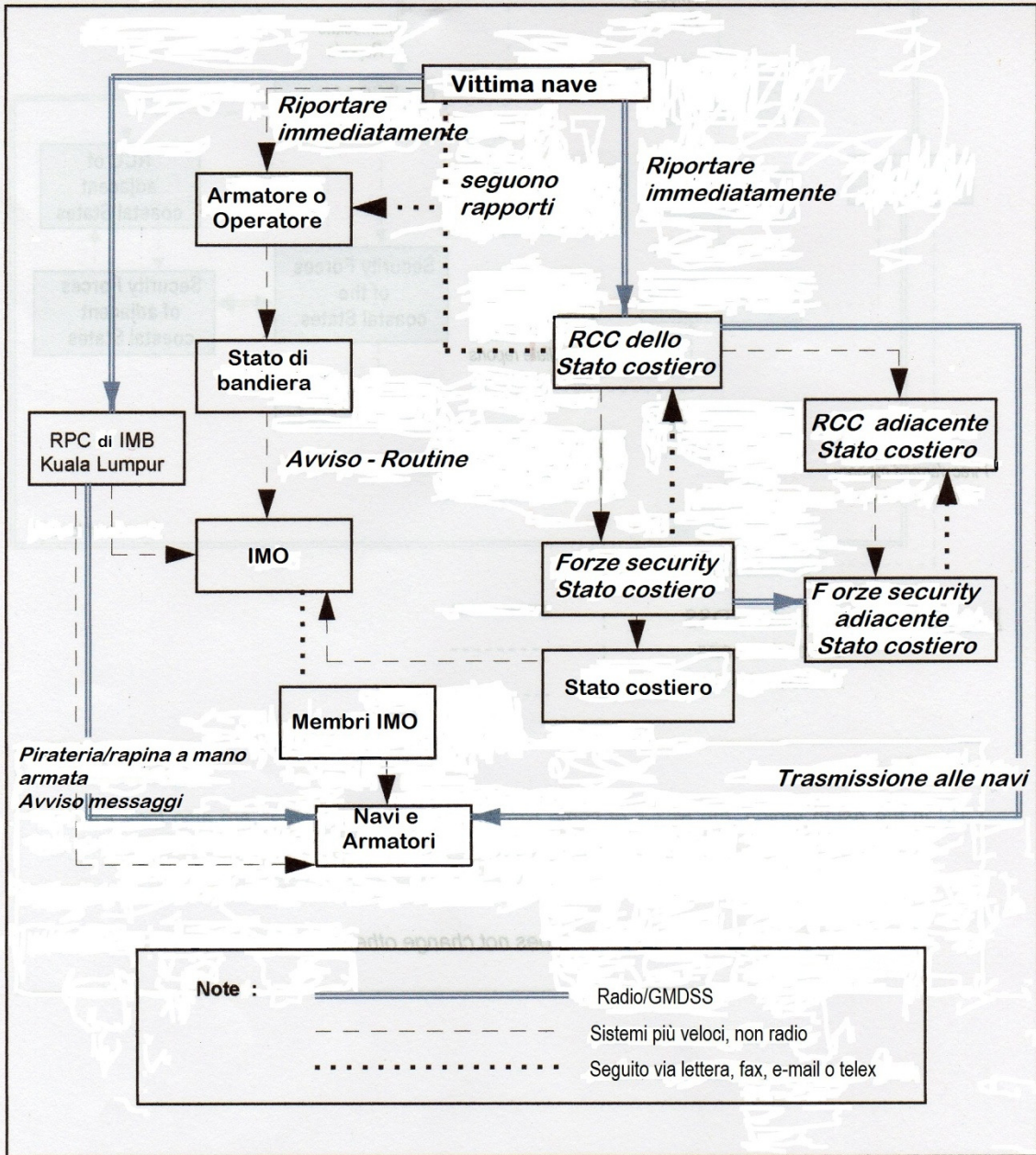
94 L'armatore dovrebbe essere consapevole che il marittimo possa soffrire dal trauma o condizione simile dopo essere stato vittima in un attacco dei pirati o rapinatori a mano armati. L'armatore dovrebbe offrire consigli dai professionisti, se il marittimo desidera tale assistenza. Un primo passo importante nella riduzione del rischio dal trauma è per i comandanti d'interrogare l'equipaggio subito dopo l'attentato o il rilascio di una nave In modo da permettere all' equipaggio di confrontare le loro esperienze. Un secondo passo importante è per la consulenza professionale d'interrogare l' equipaggio il più presto possibile dopo l'attacco o il rilascio della nave al fine di assistere l'equipaggio nel gestire le loro esperienze.

* * *

APPENDICE 1

Statistiche diagrammi di flusso e altre relative informazioni

Diagrammi di flusso per attacchi nelle acque costiere



APPENDICE 3

**”FASI RELATIVE A VIAGGI IN AREE MINACCIATE
DA PIRATI / RAPINATORI A MANO ARMATA”**

Fase Simbolo	Fase Descrizione
A	Avvicinando un'area minacciata da pirati / rapinatori a mano armata (1 ora prima di entrare)
B	Entrando in un'area minacciata da pirati / rapinatori a mano armata
C	Dentro un'area minacciata da pirati / rapinatori a mano armata, ma non individuati pirati / rapinatori a mano armata
D	Dentro un'area minacciata da pirati / rapinatori a mano armata: individuata sospetta nave pirata / rapinatori a mano armata
E	Sicuramente sarà tentata dai pirati / rapinatori a mano armata
F	Nave pirata / rapinatori a mano armata in prossimità di, o in contatto con, propria nave
G	I pirati /rapinatori a mano armata iniziano tentativo di salire a bordo
H	I pirati /rapinatori a mano armata sono riusciti a salire a bordo
I	I pirati /rapinatori a mano armata hanno uno o più personale di bordo in loro controllo / custodia
J	I pirati /rapinatori a mano armata hanno guadagnato accesso al ponte di comando o all'ufficio del comandante
K	I pirati /rapinatori a mano armata hanno rubato dotazione /denaro, ecc.
L	I pirati /rapinatori a mano armata iniziano a sbarcare
M	I pirati /rapinatori a mano armata sono sbarcati
N	I pirati /rapinatori a mano armata non sono più in contatto con la nave
O	La propria nave lascia l'area pirati / rapina a mano armata

APPENDICE 4

ESTRATTO DALLA LINEA GUIDA SULLA SOPRAVVIVENZA COME OSTAGGIO

Introduzione

Negli ultimi anni il numero di marittimi che sono stati rapiti o presi in ostaggio è notevolmente aumentato. Ogni situazione di ostaggio o sequestro è diverso. Non ci sono regole rigide di comportamento, tuttavia, ci sono una serie di passi che si possono adottare per minimizzare gli effetti della detenzione e migliorare la vostra capacità di affrontare e di vedere l'incidente attraverso un comunicato di successo.

Considerazioni sopravvivenza

Queste tecniche sono state utilizzate con successo da altri che sono stati presi in ostaggio:

- Nessuno può dire di un individuo se lui o lei dovrebbero resistere o meno se presi in ostaggio / rapito. Questa decisione deve essere presa dalla valutazione di ciascuna persona delle circostanze. Resistendo al tentativo può essere estremamente rischioso. Potreste essere feriti se resistete a individui armati. E' possibile che potreste essere immediatamente bendati e drogati.
- Essere presi in ostaggio è probabilmente una delle esperienze più devastanti che un marittimo può subire. I primi 15 a 45 minuti di una situazione degli ostaggi sono i più pericolosi. Seguire le istruzioni dei vostri rapitori. Sono in uno stato altamente emotivo, a prescindere dal fatto che siano psicologicamente instabili o catturati in una situazione insostenibile. Si trovano in uno stato di lotta o fuga reattiva e potrebbe cancellare scioperare. Il vostro compito è quello di sopravvivere. Dopo che lo shock iniziale svanisce, i vostri carcerieri sono in grado di riconoscere meglio la loro posizione. Siate certi voi potreste chiarire tutto sulla vostra persona.
- Subito dopo siete stato preso, fate una pausa, prendere fate un respiro profondo e cercate di rilassarvi. Paura di morire o lesioni è una reazione normale a questa situazione. Riconoscendo le vostre reazioni potrebbe aiutarvi ad adattare in modo più efficace. Un ostaggio esperienze di solito prova la più grande ansia nelle ore dopo l'incidente. Questa ansia inizierà a diminuire quando la persona realizza lui / lei è ancora in vita - almeno per ora - e di una certa routine si regola in voi. Sentimenti di depressione e impotenza continuerà per tutto la prigionia e la maggior parte degli ostaggi si sentiranno profondamente umiliati da ciò che essi subiscono durante la prigionia. La maggior parte degli ostaggi, tuttavia, si adatterà rapidamente alla situazione. Ricordate che la vostra responsabilità è quella di sopravvivere.
- Non essere un eroe: non riparlare o agire da "duro". Accettate la vostra situazione. Qualsiasi azione da parte vostra potrebbe causare una violenta reazione da parte dei rapitori. Le esperienze passate dimostrano che quelli che reagiscono aggressivamente si pongono a maggior rischio rispetto a quelli che si comportano passivamente.

- Mantenere un basso profilo. Evitare di apparire per studiare i tuo rapitori, anche se, nella misura possibile, voi potreste prendere appunti mentali sui loro modi di fare, gli abiti e apparente posizione nella struttura. Questo dovrebbe aiutare le autorità dopo il vostro rilascio.
- Siate cooperativo e rispettate le richieste dei sequestratori senza apparire o servili o antagonistici. Siate consapevoli del vostro linguaggio del corpo così come pure del vostro parlare. Rispondete semplicemente se vi vengono poste domande da parte dei dirottatori. Non dite o fare nulla che susciti ostilità o sospetto dei vostri rapitori. Non siate polemico. Agite neutrale e siate un buon ascoltatore dei vostri rapitori. Non parlate a meno che parlate a e poi solo quando necessario. Siate cauti nel formulare proposte ai vostri carcerieri, poiché potreste essere ritenuto responsabile se qualcosa voi suggerite va storto.
- Anticipate l'isolamento e gli sforzi possibili da parte dei rapitori a disorientarvi. Il vostro orologio dovrebbe essere tolto così che non siete in grado di determinare se è notte o giorno. Tuttavia, cercate di mantenere una routine.
- Cercate di sembrare disinteressato di ciò che sta succedendo intorno a voi. Dormite, leggete un libro, ecc. Quando così occupati, sarete meno influenzati da ciò che succede intorno a voi, e i dirottatori non si preoccupano della gente che non è una minaccia per loro.
- Cercate di mantenere la calma focalizzando la vostra mente su scene piacevoli o ricordi o preghiere. Provate a ricordare le trame di film o libri. Questo vi terrà mentalmente attivi. Dovete provare di pensare in positivo. Cercate di mantenere il senso dello umorismo. Dovrebbe diminuire l'ansia.
- Chiedete per qualsiasi cosa avete bisogno o volete (farmaci, libri, carta). Tutto quello che possono dire è no.
- Costruite un rapporto con i vostri rapitori. Trovate aree di reciproco interesse che enfatizzano interessi personali piuttosto che politici. Un ottimo argomento di discussione è la famiglia e i bambini. Se voi parlate la loro lingua, usatela - migliorerà comunicazioni e rapporto.
- Tenete a mente che spesso ostaggi sviluppano un atteggiamento positivo nei riguardi dei loro carcerieri. Questo è la conosciuta come "Sindrome di Stoccolma", dopo un incidente che ha coinvolto gli ostaggi in una banca svedese. Inoltre, come ostaggio s'identifica con il lui / lei rapitori, un atteggiamento negativo nei confronti di coloro che dall'esterno possono sviluppare.
- È possibile che ti venga richiesto di firmare documenti accertanti che sei vivo o ti potrebbe essere richiesta una "confessione" scritta che tu o l'organizzazione sia stata coinvolti in attività nefaste. La decisione di firmare questi è personale in base alla situazione. Alcuni ostaggi rifiutano di firmare a meno che la lingua del documento sia cambiato. Ciò potrebbe contribuire a rafforzare il tuo morale e rendere il tuo sentire meno impotente. Può anche servire per comandare un certo grado di rispetto dai rapitori.

- Esercizio quotidiano. Sviluppa un programma quotidiano di benessere fisico e attaccati ad esso. Esercizi manterranno la tua mente lontano dall'incidente il tuo corpo stimolato. Se possibile, rimani ben-curato e pulito.
- Come risultato della situazione dell'ostaggio tu puoi avere difficoltà a trattenere i liquidi e potresti sperimentare una perdita di appetito e di peso. Prova a bere acqua e mangiare anche se non hai fame. E' importante mantenere la tua forza.
- Non fare minacce contro i sequestratori o dare alcuna indicazione che tu potresti testimoniare contro di loro. Se rapitori stanno tentando di nascondere la loro identità, non dare indicazione che tu li riconosci.
- Prova a pensare a ragioni convincenti per cui i sequestratori non dovrebbero farti del male. Incoraggiali a far sapere dove la tua autorità e condizione. Suggerisci modi per i quali possono beneficiare i tuoi rapitori nei negoziati che ti potrebbero liberare. E' importante che i tuoi rapitori ti vedano come una persona degna di compassione e pietà. Mai precare, invocare o piangere. Devi guadagnare rispetto dei tuoi carcerieri e simpatia.
- Se tu alle fine servi come negoziatore tra i sequestratori e le autorità, assicurati che i messaggi siano trasmessi accuratamente. Siate pronti a parlare alla radio o al telefono.
- Scappa solo se sei sicuro di avere successo. Se sei preso, i tuoi carcerieri potrebbero usare violenza per insegnarti e agli altri una lezione.
- In ogni occasione, sottolinea che, in qualità di marittimo sei neutrale e non coinvolto nella politica.
- Se vi è un tentativo di salvataggio con la forza, rapidamente abbassati sul pavimento e cercare riparo. Mantieni le tue mani sopra la testa. Se del caso, identificati. In molti casi, ex ostaggi si sentono amareggiati per il trattamento che ricevono dopo il loro rilascio. La maggior parte degli ostaggi sentono un forte bisogno di raccontare in dettaglio la loro storia. Se l'assistenza a questo proposito non viene fornita, richiedi un chiarimento post-traumatico da stress. Tenete a mente che i problemi emotivi di ex ostaggi non compaiono immediatamente. A volte compaiono mesi più tardi. Qualunque cosa accada, riassetto dopo l'incidente è un processo lento che richiede pazienza e comprensione. Non appena l'ostaggio si rende conto che lui o lei è una persona normale avendo una reazione normale ad una situazione anomala, il processo di guarigione può iniziare.
- Sii paziente.



APPENDICE 5

FORMATI MESSAGGIO NAVI

1° Rapporto - Messaggio iniziale - Avviso attacco pirateria / rapina a mano armata

1 Nome della nave e, nominativo, numero IMO, INMARSAT ID (più codice della regione dell'oceano) e MMSI

MAYDAY ALERT / ANGOSCIA (vedi nota)

SEGNALE DI URGENZA

ATTACCO PIRATERIA / RAPINA A MANO ARMATA

2 Posizione della nave (e ora della posizione UTC)

Latitudine	Longitudine
Rotta	Velocità nodi

3 Natura dell' evento

Nota: E' previsto che questo messaggio dovrà essere un Messaggio di Soccorso perché la nave o le persone dovranno essere in grave o imminente pericolo in quanto sono sotto attacco. Se questo non é il caso la parola MAYDAY / DISTRESS ALERT deve essere omissa.

L'uso della priorità del pericolo(3) nel sistema INMARSAT non richiede MAYDAY/DISTRESS da essere incluso

2° Rapporto - Rapporto seguente - allarme attacco pirateria / rapina a mano armata

1 Nome della nave e, nominativo, numero IMO

2 Riferimento iniziale ALLARME PIRATERIA / RAPINA A MANO ARMATA

3 Posizione dell'incidente

Latitudine	Longitudine
Nome dell'area	

4 Dettagli dell'incidente, esempio:
Durante la In navigazione, all'ancora o all'ormeggio?
Metodo di attacco
Descrizione / numero di imbarcazioni sospette
Numero e breve descrizione dei pirati / rapinatori
Che tipo di armi hanno dei pirati / rapinatori portano?
Qualsiasi altra informazione (ad esempio, lingua parlata)
Feriti tra equipaggio e passeggeri

- Danni alla nave (Quale parte della nave è stata attaccata?)
Brevi dettagli di oggetti rubati / cargo
Azione intrapresa dal comandante e equipaggio
L'incidente è stato segnalato alle autorità costiere e a chi?
I provvedimenti presi da Stato Costiero
- 5 Ultimi movimenti osservati dei pirati / sospetta imbarcazione, ad esempio:
Data / ora / rotta / posizione / velocità
- 6 Assistenza richiesta
- 7 Comunicazioni preferite con segnalazione nave, ad esempio:
Appropriata Stazione Radio Costiera
HF / MF / VHF
INMARSAT ID (più il codice della regione oceano)
MMSI
- 8 Data / ora del rapporto (UTC)

APPENDICE 6

FORMATO PER RIPORTARE ALL' IMO TRAMITE AMMINISTRAZIONI MARITTIME O ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI

- 2¹⁰ Nome nave e numero IMO
Tipo di nave
Bandiera
Stazza lorda
- 3 Data e ora
- 4 Latitudine Longitudine
Nome dell'area¹¹
In navigazione, all'ancora o all'ormeggio?
- 5 Modalità di attacco
Descrizione / numero di imbarcazioni sospette
Numero e breve descrizione dei pirati / rapinatori a mano armata
Che tipo di armi hanno i pirati / rapinatori a mano armata?

¹⁰ Corrispondente ai numeri della colonna nell'allegato alle circolari mensili all'IMO

¹¹ La definizione seguente di pirateria è contenuta nell'articolo 101 della Convenzione delle Nazioni Unite 1982 sulla Legge del Mare UNCLOS):

"Pirateria consiste di qualunque dei seguenti atti:

- (a) tutti gli atti illegali di violenza o trattenuta, o qualunque atto di saccheggio, commesso per fini privati dall'equipaggio o passeggeri di una nave privata o un aeromobile privato, come indicato:
 - (i) in alto mare, contro un'altra nave o aeromobile, o contro persone o oggetti a bordo di drtta nave o aeromobile;
 - (ii) contro una nave, aeromobile, persone o oggetti in un luogo fuori dalla giurisdizione di qualunque Stato
- (b) ogni atto di partecipazione volontaria nell'operazione di una nave o aeromobile che consapevole di fatti da renderla unna nave o aeromobile pirata;
- (c) qualunque atto incitante o di intenzionalmente facilitare un atto descritto nrl sopraparagrafo (a) o (b)"

APPENDICE 7

DECALOGO DELLA SICUREZZA

1 Vigilare sulla nave e il carico

E' dovere di ogni Comandante di prendersi cura del carico e adottare misure precauzionali per la completa sicurezza della nave, così come quello delle attività svolte a bordo dall'equipaggio o da altre persone impiegate a bordo. Tutti i membri dell'equipaggio dovrebbero cooperare nella vigilanza, nei loro stessi interessi, comunicando eventuali attività sospette all'Ufficiale responsabile della Guardia.

2

Illuminare la nave e le sue murate

Mantenere la nave illuminata, in particolare, le murate e la totale lunghezza della coperta, utilizzando cappelloni ad alta potenza. La poca visibilità impedisce l'azione dei guardiani, costituendo un fattore favorevole per le attività illecite. Non dimenticare ciò che è raccomandato nei regolamenti 2 e 30 del COLREG.

3 Stabilire comunicazione di sostegno con l'esterno

Quando possibile, installare una linea telefonica con facile accesso per il guardiano o membro dell'equipaggio di guardia. Chiedere assistenza per telefono.

Ricorda anche l'elenco delle stazioni che saranno permanente di guardia VHF - canale 16. Queste stazioni possono inoltrare la richiesta di assistenza alle autorità competenti.

4 Controllo degli accessi al carico e agli alloggi

L'alloggio del Comandante è uno degli obiettivi principali degli assalitori, che sono alla ricerca di denaro e della chiave master per tutti gli altri alloggi, per rubare gli effetti di valore personali dell'equipaggio e apparecchiature nautiche dal ponte di comando. Le cabine e gli altri locali abitabili devono essere chiusi quando i loro occupanti sono assenti.

Normalmente il carico sarà solo oggetto di rapina o furto, se i criminali hanno conoscenza anticipata dei contenuti, attraverso le informazioni raccolte da persone senza scrupoli che hanno accesso alla polizza di carico. Tentativo di riporre i contenitori con il carico prezioso in modo da ostruire le loro porte. Isolare i mezzi di accesso alla nave e anche gli accessi alle aree interne, creando una unica via di entrata e di uscita dalla passerella, garantendo il suo controllo da parte del guardiano postato lì.

5 Tenere gli oblò chiusi

Oblò aperti possono essere un facile accesso ai criminali intelligenti: chiuderli sempre con i galletti quando si esce. Prova anche, a mantenere gli accessi alle aree interne bloccate, garantendo l'entrata e di uscita dal guardiano alla passerella.

6 Non lasciare oggetti di valore esposti

Cerca di ridurre le opportunità di rapina mettendo tutte gli oggetti portatili che non sono in uso nel loro deposito. Oggetti di valore lasciati esposti tentano i ladri opportunisti, teneteli in cassaforte posti sotto chiave.

7 Mantenere le passerelle sollevate

Agli ancoraggi e in porto, rendere difficile l'accesso, mantenendo le passerelle e le buscaggine alzate. In porto, lasciate solo giù solo la passerella dal lato della banchina.

8 In caso di un assalto

- I - non esitate a suonare l'allarme generale della nave in caso di una minaccia o aggressione;
- II - cerca di mantenere un'adeguata lampada portatile per abbagliare definitivamente gli avversari, in caso di un tentativo da parte di estranei di arrampicarsi alla murata;
- III - dare l'allarme, via VHF - canale 16, per le navi in area e al permanente sistema di di guardia delle autorità a terra (citare la esistente struttura nel porto). L'efficienza dell'assistenza da parte delle forze di security dipende da un allarme anticipato;
- IV - suona l'allarme con fischi intermittenti sulla sirena e l'uso con allarmi visivi con proiettori e razzi di segnalazione;
- V - se del caso, per proteggere la vita delle persone a bordo, usa misure utilizzare per respingere l'imbarco utilizzando potenti fari abbaglianti per gli aggressori o con getti di acqua o razzi di segnalazione verso le aree di imbarco e
- VI - non tentare atti eroici.

9 Mantenere guardiani contrattati sotto il controllo dell'ufficiale di guardia

Richiedi un buon servizio di guardiani. Fai identificare tutte le persone che entrano ed escono dalla nave. Raccomanda che l'equipaggio collabori con il controllo. Non lasciare che il guardiano di lasci la passerella, a meno che non sia sostituito da un altro guardiano o un membro dell'equipaggio.

10 Comunicare alla polizia qualsiasi evento relativo a rapina, furto o aggressione

Eventi che coinvolgono aggressione o rapina a mano devono essere comunicati alle forze di security, per i pertinenti passi legali da essere presi.

Queste informazioni renderà possibile lo studio delle misure da essere adottate per la prevenzione e lotta al crimine, contribuendo a garantire la sicurezza dell'equipaggio e della nave.
