

القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية

أفضل الممارسات الإدارية التي وضعتها الصناعة لمنع القرصنة
في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية

Source:

http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26634/1335.pdf
IMO_MSC.1/Circ.1335,
9/29/2009

القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية

أفضل الممارسات الإدارية التي وضعتها الصناعة لمنع القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية

- ١- وافقت لجنة السلامة البحرية (اللجنة) في دورتها السادسة والثمانين (٢٧ مايو إلى ٥ يونيو ٢٠٠٩) من بين أشياء أخرى على ما يلي:
 ١. MSC/Circ.1332 بشأن القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه قبالة السواحل الصومالية.
 ٢. MSC1/Circ.1333 بشأن توصيات إلى الحكومات لمنع وقمع القرصنة والسرقة المسلحة ضد السفن
 ٣. MSC.1/Circ.1334 بشأن الإرشاد إلى ملاك السفن ومشغلي السفن والربابنة والأطقم بشأن منع وقمع أعمال القرصنة والسرقة المسلحة ضد السفن.
- ٢- تم التذكير أن الملحق ١ إلى MSC.1/Circ.1332 يوزع نسخة فبراير ٢٠٠٩ من أفضل الممارسات لمنع القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية التي تم اعدادها من قبل ١١ منظمة من منظمات الصناعة.
- ٣- عقب اصدار MSC.1/Circ.1332، قامت ١٢ منظمة من منظمات الصناعة بتحليل الخبرة التي اكتسبها من قاموا بتطبيق نسخة فبراير ٢٠٠٩ من أفضل الممارسات وقاموا بوضع نسخة منقحة توضح عدد من المسائل الواردة في النسخة الأصلية.
- ٤- طالبت غرفة الملاحة الدولية التي تعمل بالنيابة عن منظمات الصناعة التي ساهمت في وضع أو أعلنت دعمها لأفضل الممارسات الإدارية، المنظمة بتوزيع أحدث نسخة (أغسطس ٢٠٠٩) من أفضل الممارسات الإدارية والواردة في الملحق ١.
- ٥- تدعى الحكومات الأعضاء لدراسة أفضل الممارسات الإدارية الواردة في الملحق ٢ وإبلاغ ملاك ومشغلي و مديري السفن التي يحق لها رفع علمها بالإضافة إلى العاملين على متن تلك السفن بالعمل وفقا لذلك مع الأخذ في الاعتبار الإرشاد الوارد في MSC.1/Circ.1333, 1334.
- ٦- تدعى المنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية ذات الوضع الاستشاري لدراسة أفضل الممارسات الواردة في الملحق ٢ وإبلاغ أعضائهم بالعمل وفقا لها مع الأخذ في الاعتبار الإرشاد الوارد في MSC.1/Circ.1333, 1334
- ٧- تدعى الحكومات الأعضاء والمنظمات الحكومية الدولية وغير الحكومية ذات الوضع الاستشاري بدراسة تقديم نتائج الخبرة المكتسبة من استخدام أفضل الممارسات الإدارية كما هي واردة في الملحق ٢ إلى عناية اللجنة.
- ٨- لتسهيل الإشارة، فإن الإرشاد الإضافي للسفن العاملة في الصيد والذي شكل الملحق ٢ إلى MSC.1/Circ.1332 تم ارفاقه في الملحق ٣ من هذه النشرة.
- ٩- تم اصدار هذه النشرة وفقا للاستشارات مع رئيس لجنة السلامة البحرية.

ملحق ٢
أفضل الممارسات الإدارية لمنع القرصنة في خليج عدن
وقبالة السواحل الصومالية

(النسخة ٢ - أغسطس ٢٠٠٩)

في محاولة لمواجهة القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية، تم دعم هذه الممارسات الإدارية من خلال الممثلين الدوليين للصناعة كما يلي:

- ١- الاتحاد الدولي لملاك الناقلات المستقلين (INTERTANKO)
- ٢- الغرفة الدولية للملاحة (ICS)
- ٣- المنتدى البحري الدولي لشركات النفط (OCIMF)
- ٤- المجلس البحري الدولي والبلطيق (BIMCO)
- ٥- اتحاد ناقلات الغاز الدولية ومشغلي المحطات (SIGITTO)
- ٦- الاتحاد الدولي لملاك سفن البضائع الجافة (INTERCARGO)
- ٧- الفريق الدولي لنوادي الحماية والتعويض (IGP&I)
- ٨- الاتحاد الدولي لخطوط الرحلات (CLIA)
- ٩- الاتحاد الدولي للمؤمنين البحريين (IUMI)
- ١٠- لجنة الحرب المشتركة (JWC) و اللجنة المشتركة للبدن (JHC)
- ١١- المكتب البحري الدولي (IMB)
- ١٢- الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)

تم دعم أفضل الممارسات أيضا من خلال:

- ١) مركز الأمن البحري بالقرن الإفريقي (MSCHOA)
- ٢) منظمة التجارة البحرية للمملكة المتحدة (UKMTO Dubai)
- ٣) مكتب الاتصالات البحري (MARLO)

التخطيط المقترح والممارسات التشغيلية لملاك ومشغلي ومديري وربابنة السفن العابرة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية

الهدف:

- 1- الهدف من هذه الوثيقة تقديم أفضل الممارسات الإدارية (BMP) لمساعدة الشركات والسفن على تجنب اعتداءات القرصنة ومنع هذه الاعتداءات وتأخير نجاحها في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية. المنظمات التي تم استشارتها في هذه الوثيقة تمثل أغلبية ملاك ومشغلي السفن العابرة في هذه المنطقة.
- 2- تشجع هذه المنظمات أعضائها على استخدام BMP وتعمل على إصدارها للمعنيين بصفقتها أفضل الممارسات الإدارية لمكافحة القرصنة في المنطقة. تكمل هذه الوثيقة الإرشاد الوارد في نشرة IMO 1334/Circ.1/MS.C.

النماذج التقليدية للاعتداءات والدروس المستفادة:

- 1- خلال 2008 والنصف الأول من 2009 زاد عدد اعتداءات القرصنة على السفن التجارية في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية وفي عرض الشمال الغربي للمحيط الهندي. تركزت أغلبية هذه الاعتداءات حول الجانب الشمالي لخليج عدن إلا أن الاعتداءات تزايدت أكثر قبالة الساحل الشرقي للصومال.
- 2- تبين تحليلات الاعتداءات الناجحة أن القراصنة يستغلون نقاط الضعف التالية:
 - أ. السرعة البطيئة
 - ب. سطح عائم السفينة المنخفض
 - ج. التخطيط والإجراءات غير الملائمة
 - د. الانخفاض الملحوظ في درجة الانذار و/أو نقص إجراءات الحماية الشخصية
 - هـ. عندما يكون رد فعل السفينة بطيئاً بصورة واضحة.
- 3- غالباً يستخدم 2 أو أكثر من القوارب/الزوارق المفتوحة الصغيرة عالية السرعة (تصل إلى 25 عقدة) في الاعتداءات عند الاقتراب من منطقة الميناء و/أو الخلف.
- 4- استخدام "سفينة أم" للقرصنة وهي سفينة كبيرة تحمل عاملين ومعدات واطدادات وقوارب أصغر للاعتداء، قد سمح باتمام الاعتداءات على نطاق واسع من الشاطئ.
- 5- يجب أن تكون اليقظة مرتفعة مع أول ضوء وآخر ضوء حيث أن أغلبية الاعتداءات تمت خلال هذه الفترات.
- 6- لا يجب اعتبار السفن عالية السرعة (15 عقدة فأكثر) آمنة من الاعتداء إلا أن السرعة صورة فعالة من صور الدفاع. تم استخدام الأسلحة النارية الصغيرة والـ RPG لمحاولة إخافة الربابنة وإجبارهم على تقليل السرعة في المنطقة. الاحتفاظ بالسرعة العالية في هذه الظروف أثبتت فعاليته.
- 7- أغلبية محاولات الاختطاف أحبطها أطقم السفن الذين خططوا وتدربوا مسبقاً على المرور واستخدموا إجراءات مضادة بصورة جيدة.
- 8- الأحوال الجوية وحالة البحر تؤثر بصورة كبيرة على قدرة المعتدين على العمل. قوة الرياح التي تزيد على 18 عقدة وارتفاع الأمواج فوق 2 متر يعتبر كافياً لتوفير الحماية لكافة السفن إلا السفن الضعيفة خاصة حيث يأخذ الربابنة في اعتبارهم أفضل الممارسات الإدارية.

التوصية بأفضل الممارسات الإدارية:

1- مقدمة:

- أ. مع الاعتراف بحق الربان في استخدام تقديره الشخصي في كافة الأوقات لاستخدام الإجراءات الملائمة لتجنب ومنع أو تأخير اعتداءات القرصنة في هذه المنطقة، فإن هذه الوثيقة مقدمة لملاك ومشغلي وربابنة السفن وأطقمها.
- ب. ليست كل الإجراءات المتناولة في هذه الوثيقة تكون قابلة للتطبيق على كل سفينة. لذلك، كجزء من تحليل الأخطار، يوصى بإجراء تقييم لتحديد أي من الـ BMP سيكون أكثر ملاءمة للسفينة. إلا أن الإجراءات التالية قد أثبتت فعاليتها بصفة عامة:

أ. رؤية عامة:

- (١) UKMTO Dubai هي أول نقطة اتصال للسفن في المنطقة. التعامل اليومي فيما بين الربابنة و القوات الحربية يتم من خلال UKMTO Dubai التي تتحدث مع السفن وتتواصل بصورة مباشرة مع MSCHOA والقادة البحريين في البحر. تتطلب UKMTO Dubai تحديثا دوريا عن موقع السفينة وتحركاتها. يستخدمون هذه المعلومات لمساعدة الوحدات البحرية على الاحتفاظ بصورة دقيقة عن الملاحة.
- (٢) مركز الأمن البحري - القرن الإفريقي (MSCHOA) هي الهيئة المسؤولة عن التخطيط والتنسيق لقوات الاتحاد الأوروبي في خليج عدن والمنطقة الواقعة قبالة السواحل الصومالية.
- (٣) مكتب الاتصال البحري (MARLO) يعمل كوسيلة لنقل المعلومات بين القوى البحرية المشتركة (CMF) والمجتمع الملاحي التجاري داخل المنطقة.
- (٤) قبل العبور في منطقة عالية الخطر، يجب على المالك والربان إجراء تقييم للأخطار لتقييم احتمالية وعواقب اعتداءات القرصنة على السفينة اعتمادا على آخر المعلومات المتاحة. يجب أن تحدد نتائج تقييم الأخطار إجراءات المنع والتخفيف والعلاج مما يعني دمج المتطلبات القانونية مع الإجراءات الإضافية لمحاربة القرصنة.
- (٥) يجب أن تراعي إجراءات إدارة الأزمات للشركة للإجراءات الملائمة لمواجهة تهديد القرصنة من خلال اتخاذ ممارسات المنظمة البحرية الدولية وغيرها من الممارسات التي توصي بها الصناعة حسبما يلائم الظروف ونوع السفينة.
- (٦) يجب تقديم اخطار مسبق بالمرور المتوقع للسفينة إلى الهيئات البحرية حتى يمكنهم تحديد أوجه الضعف وتخطيط الحماية الملائمة. يتم ذلك من خلال:
 - ١- تقرير مبدئي إلى UKMTO Dubai (بريد إلكتروني أو فاكس)
 - ٢- تقرير مبدئي إلى MARLO (بريد إلكتروني أو فاكس)
 - ٣- بالإضافة إلى ذلك، إذا كان تخطيط عبور خليج عدن أو الملاحة في المنطقة في حدود: 12°N, 58°E & 10°S: تسجيل حركة السفينة مع MSCHOA (سواء على الإنترنت، أو بالبريد الإلكتروني أو الفاكس).
- (٧) في حين أنه يجب اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع صعود القرصنة على متن السفينة، فإن سلامة الطاقم والركاب هو الأهم.

ب. تخطيط الشركة:

يوصى بشدة أن يقوم المديرين و/أو قسم العمليات بالتسجيل لدخول الأقسام المحظورة في موقع MSCHOA (www.mschoa.eu)، ومراجعة المعلومات الموجودة به ومشاركتها مع أسطولهم حسب الاقتضاء.

١. ضمان " تسجيل حركة السفينة" في MSCHOA، ٤-٥ أيام قبل دخول السفينة في ممر العبور الدولي المقترح (IRTC)، أو المنطقة المحددة بـ ١٢ درجة شمالا أو ٥٤ درجة شرقا أو ١٠ درجات جنوبا. ملحوظة: يتم ذلك من خلال السفينة أو الشركة.
٢. مراقبة تقييم أمن السفينة وتنفيذ السفينة للخطة الأمنية وفقا للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لمكافحة تهديد القرصنة.
٣. يجب على ضابط أمن الشركة أن يتأكد من وجود خطة طوارئ للمرور في الأماكن عالية المخاطر وأنه تم التدريب عليها و مناقشتها مع الربان و ضابط أمن السفينة.
٤. التأكد من أنه تم اصدار بيان بالمناطق عالية الخطر
٥. إجراء دورات تدريبية دورية للطاقم
٦. استخدام حرس الأمن الخاص الاضافي بناء على تقدير الشركة إلا أن استخدام الحرس المسلحين غير موصى به.
٧. دراسة الموارد الإضافية لتعزيز أعداد المناوبات.
٨. دراسة إجراءات الحماية الذاتية قبل عبور المناطق عالية الخطر.

ج. تخطيط ريان السفينة:

١. إبلاغ "التقرير المبدئي" إلى UKMTO Dubai و MARLO (بالبريد الإلكتروني أو الفاكس) عند دخول منطقة الإبلاغ بين السويس و ٧٨ درجة شمالا و ١٠ درجات جنوبا، انظر خريطة التخطيط المضاد للقرصنة Q6099.
٢. ٤-٥ أيام قبل الدخول في IRTC أو المنطقة في حدود ١٢ درجة شمالا، ٥٨ درجة شرقا أو ١٠ درجات جنوبا، ضمان أن "تسجيل حركة السفينة" قد تم في (MSCHOA) (على الانترنت أو البريد الإلكتروني أو الفاكس). ملحوظة: يتم ذلك سواء من خلال السفينة أو الشركة. إذا تم ذلك من خلال الشركة، على الربان التأكيد من أن تفاصيلهم مسجلة بصورة سليمة في MSCHOA.
٣. قبل عبور المنطقة يوصى بأن يتم توعية الأطقم بصورة كافية
٤. ثبت أن خطة الطوارئ المضادة للقرصنة تكون أكثر فعالية عند تنفيذها مسبقا. يتم إجراء تدريب قبل الوصول إلى المنطقة ومراجعة الخطة وتوعية كافة العاملين بمهامهم بما في ذلك التألف مع إشارة الإنذار التي تعني وجود اعتداء للقرصنة.
٥. على الربان اعداد خطة اتصالات للطوارئ تشمل أرقام الاتصال الأساسية في حالات الطوارئ والرسائل سابقة التجهيز و التي يجب أن تكون في متناول الأيدي أو معروضة بصفة دائمة بالقرب من لوحة الاتصالات (مثل أرقام تليفونات MSCHOA، IMB، PRC، CSO، إلخ - انظر قائمة الاتصالات في المرفق ب)
٦. تحديد سياسة AIS للسفينة: تسمح سولاس لتقدير الربان بأن يوقف AIS إذا رأى أن استخدامه يزيد من نقاط ضعف السفينة. إلا أنه بهدف تزويد القوات البحرية بالمعلومات اللازمة لتعقب السفينة داخل خليج عدن فيوصى باستمرار تشغيل AIS ولكن على أن يقتصر على هوية السفينة، موقعها، مسارها، سرعتها، حالتها الملاحية والمعلومات المتعلقة بالسلامة. يترك القرار لتقدير الربان قبالة السواحل الصومالية إلا أن النصيحة البحرية الحالية هي إغلاقه تماما. في حالة الشك يتم مراجعة MSCHOA.

٣- تخطيط الرحلة قبل العبور:

- أ. تشجع السفن لإبلاغ موقعها في الظهر (noon position)، مسارها وسرعتها وأوقات الوصول التقديرية إلى UKMTO Dubai و MARLO عند العمل بهذه المنطقة.
- ب. تشجع السفن على زيادة تردد هذه التقارير عند الملاحة في أماكن معروف أنها عالية المخاطر/ قرصنة والإبلاغ عند المرور من النقطة (أ) أو (ب) وفقا للخريطة المضادة للقرصنة Q6099.
- ج. داخل خليج عدن:

١. توصي القوات البحرية للاتحاد الأوروبي (EUNAVFOR) بشدة أن تقوم السفن بإدارة مرورها في حدود IRTC. على السفن المتجهة غربا أن تتحاز إلى الجزء الشمالي من الممر والسفن المتجهة شرقا إلى الجزء الجنوبي. إرشاد المرور الجماعي (GT) في خليج عدن بالنسبة للأوقات والسرعات موجود على موقع MSCHOA.
٢. على السفن تجنب الدخول في المياه الإقليمية اليمنية أثناء العبور. يرجع ذلك إلى القانون الدولي حيث أنه ليس من الممكن أن تقوم القوات الحربية الدولية (غير اليمنية) بحماية السفن التي يتم الاعتداء عليها داخل المياه الإقليمية اليمنية.
٣. يمكن أن يطلب من السفن إجراء تعديلات على خطط المرور للتوافق مع إرشادات المسارات الخاصة بـ MSCHOA
٤. أثناء GT، لا يجب أن تتوقع السفن أن تكون دائما بصحبة سفينة حربية. إلا أن السفن الحربية في خليج عدن، سواء جزء من EUNAVFOR أو بالتنسيق معهم، يجب أن تكون على دراية بـ GT في خليج عدن وأن يمكنها الاطلاع على التفاصيل الكاملة للملاحة الخطرة.
٥. توصي MSCHOA بشدة الربان ببذل كافة الجهود لتخطيط فترات العبور في المناطق عالية الخطر في خليج عدن بالنسبة للمرور الليلي (يقوم MSCHOA بإرشاد السفن). القليل من الاعتداءات الناجحة تمت في الليل.

د. خارج خليج عدن:

١. على السفن المبحرة قبالة الساحل الشرقي للصومال أن ترجع إلى موقع MSCHOA أو UKMTO Dubai من أجل الحصول على آخر إرشادات المرور.
٢. على الربانبة الاستمرار في تحديث UKMTO Dubai بالطريقة المعتادة بمسار السفينة وتفاصيلها،
- هـ. قائمة بتفاصيل الاتصال المفيدة واردة في الملحق ب.

٤- قبل العبور- إجراءات دفاعية:

١. مع الأخذ في الاعتبار مستويات التخطيط، ضمان أن خطط السفينة تعدل مسبقا بحيث يكون الطاقم المدرب في المناوبة وأن يكون هناك عدد كاف من المناوبين. يجب أن يكون الربان والضباط في المناوبة على دراية بتأثير المناورات الزجراجية على متن سفينتهم (في كافة ظروف البحر) وخاصة تأثير هذه المناورات على تقليل سرعة السفينة.
٢. دراسة تقليل الاتصالات الخارجية (اللاسلكي والأجهزة اليدوية ومعلومات AIS) لتكون الاتصالات الأساسية المتعلقة بالسلامة والأمن ومعلومات سولاس فقط وذلك خلال عبور خليج عدن والمرور بالسواحل الصومالية.
٣. زيادة الاستعداد والتأهب من خلال استخدام ماكينات مساعدة إضافية بما في ذلك المولدات ومحركات التوجيه.
٤. زيادة تطبيق المراقبات/برج القيادة
٥. تطبيق غرفة المحركات
٦. تأمين ومراقبة الوصول إلى برج القيادة، غرفة المحركات، غرفة مسننات التوجيه، وكافة أماكن الإقامة/الداخلية. يجب تقييم مخاطر كافة نقاط الدخول المحتملة (الأبواب، الفجوات، فتحات التهوية، إلخ.) ويتم تأمينها بصورة ملائمة خاصة حيث تكون نقطة الدخول المحتملة واسعة بدرجة تسمح بدخول أحد المعتدين. يتم تقليل الدخول إلى أماكن الإقامة وأماكن العمل الداخلية إلى نقطة دخول واحدة عند المرور بالمناطق عالية المخاطر. لا يجب أن يعوق أي إجراءات متخذة أي مخارج طوارئ من داخل الأماكن الداخلية مع إبقائها آمنة من أي دخول من القراصنة من الخارج.
٧. في حالة الطوارئ، يمكن الاتصال بالسفن الحربية على قناة VHFCh.16 (Backup (Ch.08
٨. التأكد من أن كافة السلاسل والمعدات الخارجية مستتفة أو على السطح.
٩. التأكد من أن كافة إجراءات الحماية الذاتية الموجودة مسبقا مؤمنة وتعمل وفقا لما هو مفترض. يجب الحرص على أن الأجهزة المؤقتة يمكن ألا تكون محكمة وبالتالي يمكن أن توفر مستوى قليل من الحماية.
١٠. إذا كان للسفينة سطح منخفض نسبيا، دراسة إمكانية مد عرض جوانب السفينة العلوية لمنع تعلق الخطافات. برجاء الرجوع إلى موقع MSCHOA لرؤية أمثلة عن تلك الإجراءات.
١١. يوصى بتصميم نقطة تجميع أو "قلعة" لاعتداءات القراصنة وإعداد إجراءات للحبس من أجل تأخير السيطرة على السفينة وكسب الوقت. نظرا للنقاش الجاري بشأن استخدام القلاع وطريقة الاستعمال، يوصى بأن يرجع الربانبة بصورة دورية إلى MSCHOA.
١٢. النظر في استخدام دمي على القضبان لمحاكاة الحراسات الإضافية. إلا أنه إذا كان تصميم السفينة يخلق نقاطا سوداء بالنسبة للحراسة ويحدد تقييم المخاطر هذا الخطر، يجب أن يغطي هذا النقص بالقوى العاملة.
١٣. يقترح أن يتم ضغط مضخات الحريق أو خراطيم الحريق وتكون جاهزة للتفريغ من على متن السفينة وخاصة في النقاط الأكثر ضعفا.
١٤. يجب النظر في عمل ستارة مائية حول السفينة لمنع الصعود على متن السفينة.
١٥. النظر في استخدام أسلاك شائكة/حواجز طبيعية حول مؤخرة السفينة/أدنى نقاط للوصول تناسب سلامة الطاقم وهروبه.
١٦. النظر في استخدام معدات الدفاع السلبية
١٧. دراسة توفير بصريات للرؤية الليلية لتستخدم في أوقات الظلام.

١. لا يجب أن يتعرض طاقم السفينة لأي خطر عند استخدام إجراءات الحماية الذاتية (SPM)
٢. على كافة السفن داخل خليج عدن استخدام IRTC واتباع نصائح MSCHOA GT والتوقيينات الموجودة على موقع MSCHOA.
٣. يجب توجيه انتباه الملاحين إلى نشرة المنظمة SN.1/Circ.281 بتاريخ ٤ أغسطس ٢٠٠٩ " معلومات عن ممرات العبور المعترف بها دولياً IRTC للسفن العابرة لخليج عدن" التي تنص على أن IRTC عرضة للتغيير من خلال الهيئات العسكرية وفقاً للظروف السائدة. لذا فعلى الملاحين الحصول على معلومات محدثة من موقع MSCHOA أو الإنذارات الملاحية الصادرة لهذه المنطقة.
٤. إذا كنت تنوي اتباع عبور جماعي GT Group Transit في IRTC: العبور بسرعة عبور المجموعة مع الانتباه إلى قيود السفن. (الإرشاد الحالي، على سبيل المثال إذا كانت سرعتك القصوى بالبحر ١٦ عقدة، يمكنك الانضمام إلى مجموعة تصل سرعتها إلى ١٤ عقدة والاحتفاظ بـ ٢ عقدة احتياطياً)
٥. إذا كنت لا تنوي الانضمام إلى عبور جماعي في IRTC: الاحتفاظ بالسرعة القصوى خلال المنطقة عالية الخطر. (الإرشاد الحالي هو إذا كانت السرعة البحرية القصوى أكثر من ١٨ عقدة لا تبطئ السرعة من أجل GT. بدلاً من ذلك احتفظ بالسرعة البحرية القصوى واستهدف عبور معظم المنطقة عالية الخطر في الظلام بقدر الإمكان).
٦. على السفن التوافق مع القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر في كافة الأوقات. على الربانة العمل على عدم عرقلة الملاحة الآمنة للسفن الأخرى عند الانضمام إلى أو مغادرة IRTC. لا يجب إطفاء الأضواء الملاحية أثناء الليل. اتبع الإرشادات التي تقدمها هيئة دولة العلم.
٧. إضاءة السطح تكون حسبما تتطلب السلامة. الإضاءة في الأماكن الظليلة حول بدن السفينة يمكن أن تمد مجال الرؤية للحراس ولكن بما يتوافق مع الملاحة الآمنة. يجب دراسة الاستخدام المباشر لأضواء البحث بالسفينة المشغلة عن بعد في حالة تركيبها بالسفينة أو ملامتها وذلك إذا كان هناك نشاط مريب حول السفينة. استخدام أضواء البحث يمكن أن يفاجئ أو يمنع الاعتداء المحتمل. (الإرشاد البحري الحالي هو العبور بالأضواء الملاحية فقط).
٨. الاحتفاظ بصور "السفينة الأم" للقراصنة على برج القيادة. الإبلاغ عنها مباشرة إذا تمت رؤيتها. الإبلاغ عن أي رؤية للسفن الأم إلى UKMTO Dubai و IMB PRC.
٩. على الربان أن يحاول أن يجري تقييماً للتهديد بأسرع ما يمكن. بمجرد أن يشعر الربان أن هناك تهديداً يجب أن يبلغ UKMTO Dubai فوراً.
١٠. يجب توفير نقاط مراقبة بكافة الطرق المتاحة على الزوارق المشبوهة وخاصة من الخلف ومن كل ربع.
١١. الحفاظ على الطاقم من التعرض لخطر بدون داع. يجب أن يقوم الطاقم فقط بالأعمال الأساسية على السطح عند العبور في منطقة عالية الخطر. يجب على الربانة بقدر الإمكان الحفاظ على الطاقم بعيداً عن أماكن السطح الخارجية خلال ساعات الظلام مع الانتباه إلى التزامهم بالحفاظ على نقاط مراقبة كاملة ومناسبة في كافة الأوقات.
١٢. استخدام الأضواء وأجراس الإنذار ونشاط الطاقم من أجل التنبيه بالشك في وجود قرصنة.
١٣. هناك العديد من الإجراءات التجارية الإضافية الدفاعية غير المسلحة الأخرى المتاحة والتي يمكن دراستها إلا أنه يمكن تقييم ذلك من خلال الشركات للوقوف على فعاليته والخواص المعينة ومدى حساسية السفينة المعنية.

٦- في حالة الاعتداء من قبل القرصنة:

١. اتباع خطة طوارئ السفينة السابقة التجهيز
٢. تفعيل خطة اتصالات الطوارئ وإبلاغ الاعتداء مباشرة إلى نقطة الاتصال الأولية في حالة الاعتداء وهو UKMTO Dubai . (سوف تستمر MSCHOA بصفتها مركز المناوبة الأمنية البحرية المطقمة بصورة مستمرة لاعتداءات القرصنة في المنطقة ، في العمل كنقطة اتصال احتياطية في حالة الاعتداء)
٣. تفعيل نظام انذار أمن السفينة (SSAS) الذي سيقوم بانذار ضابط أمن الشركة ودولة العلم. يجب إبلاغ تقارير ما بعد الاعتداء بأسرع ما يمكن إلى كافة مراكز الإبلاغ عن القرصنة المعنيين وفقا لما هو مشروح في القسم ٩.
٤. إذا مارس الربان حقه في اطفاء نظام التحديد الأوتوماتيكي (AIS) خلال العبور في منطقة القرصنة، يجب تشغيله فور وقوع السفينة تحت الاعتداء من قبل القرصنة.
٥. اطلاق انذار الطوارئ وإعلان " اعتداء قرصنة" وفقا لخطة طوارئ السفينة.
٦. اطلاق نداء "Mayday" على قناة ١٦ عالية التردد (احتياطيا القناة ٠٨ المراقبة من القوات البحرية). ارسال رسالة استغاثة من خلال النداء الانتقائي الرقمي (DSC) و Inmarsat-C. اقامة اتصالات تليفونية مع UKMTO Dubai.
٧. منع انغلاق الزوارق الصغيرة على السفينة من خلال تغيير المسار وزيادة السرعة حيثما أمكن. يجد القرصنة صعوبة كبيرة في الصعود على متن السفينة التي:
 - أ) تسير بسرعة تزيد عن ١٥ عقدة
 - ب) المناورة- يقترح أن يقوم الربان في وقت مبكر قدر المستطاع بمناورات زجاجة صغيرة لمنع صعود القرصنة على متن السفينة مع الاستمرار في السرعة. دراسة زيادة تعرض القرصنة للريح/الموج واستخدام موجة المقدمة و جرف أمواج المؤخرة لمنع قوارب القرصنة من الاقتراب. يجب على الربان وضابط المناوبة أن يكونوا على دراية بخصائص المناورة للسفينة. يجب الانتباه بصفة خاصة إلى تأثيرات تفاوت أوامر الدفة وتأثير ذلك على سرعة السفينة.
٨. تفعيل الإجراءات الدفاعية الخاصة بمضخات الحريق.
٩. دراسة التحول إلى الأمام لمواجهة أضواء السطح لجذب الانتباه إلى سفينتك والمساعدة على التحديد الإيجابي لها عند وصول القوات العسكرية عند الاعتداء على السفينة.
١٠. تجميع بقية الطاقم وفقا لخطة الطوارئ للسفينة.

٧- إذا صعد القرصنة على متن السفينة:

١. قبل أن يسيطر القرصنة على برج القيادة، إبلاغ UKMTO Dubai والشركة إذا سمح الوقت.
٢. عدم ابداء أي مقاومة حيث أن ذلك يمكن أن يؤدي إلى عنف غير ضروري وأذى للطاقم.
٣. الحفاظ على الهدوء والتعاون التام مع القرصنة.
٤. ضمان بقاء كافة أفراد الطاقم، بخلاف فريق برج القيادة، سويا في مكان واحد.
٥. في حالة التواجد في "قلعة مغلقة" التأكد من وجود حماية/غطاء داخلي في حالة محاولة القرصنة اقتحام المكان. البقاء بعيدا عن أبواب/نقاط الدخول والفجوات/الشبابيك - لا يجب مقاومة الدخول. استخدم طرق اتصالات الطوارئ بالقلعة للاتصال بالهيئات.

٨- في حالة عمل عسكري:

١. يجب إبلاغ الطاقم عدم استخدام الكاميرات بالفلاش في أي وقت أثناء القيام بعمل عسكري.
٢. في حالة قيام العاملين العسكريين بعمل إجراء على متن السفينة، على كافة العاملين البقاء منخفضين على السطح وتغطية رؤسهم بأيديهم مع بقاء الأيدي مرئية وخالية.
٣. الاستعداد للإجابة على الأسئلة بشأن الهوية والوضع على السطح.
٤. الانتباه إلى أن الإنجليزية ليست إحدى اللغات العاملة لكافة الوحدات البحرية في المنطقة.

٥. يمكن للقوات العسكرية أن تؤمن مبدئياً كافة الأفراد التي تقابلها. هذه ممارسة ثابتة. يجب توعية العاملين على السفينة واعدادهم لتوقع ذلك والتعاون بصورة كاملة خلال المراحل الأولية للعمل العسكري على متن السفينة.

٩- الإبلاغ بعد الحادث (الإشارة إلى الملحق ج):

٦. عقب اعتداء القرصنة أو وجود أي نشاط مريب، من الضروري أن يتم إرسال تقرير تفصيلي عن الحدث إلى MSCHOA، UKMTO Dubai، و IMB.
٧. يضمن ذلك التحليل الكامل و الاتجاهات الخاصة بنشاط القرصنة بالإضافة إلى تقييم تقنيات القرصنة أو التغيير في التكتيكات المتبعة بالإضافة إلى ضمان إرسال التحذيرات الملائمة إلى الملاحه التجارية في الجوار.
٨. لذلك يجب على الربابنة استيفاء تقرير قياسي عن القرصنة وفقاً للنموذج الوارد في الملحق ج.

تحديث أفضل الممارسات الإدارية:

١. من المتوقع أن يتم تحديث هذه الممارسات بصورة دورية بناء على الخبرة التشغيلية والدروس المستفادة. سوف تسعى الأطراف في هذه الوثيقة إلى الاجتماع بصورة دورية لتحديث هذه الممارسات وتوزيع المراجعات إلى الأعضاء والمنظمات المعنية الأخرى.
٢. في حالة الشك، يمكن الرجوع إلى موقع MSCHOA حيث يتم نشر أية معلومات إضافية بصورة مستمرة. (مع ملاحظة أنها يمكن ألا تكون معتمدة من كافة المنظمات سابقة الذكر).

ملحق ٣

الإرشادات الإضافية للسفن العاملة في الصيد، مكملة لأفضل الممارسات الإدارية لمنع القرصنة في خليج عدن و قبالة السواحل الصومالية

١- توصيات للسفن في مناطق الصيد:

١. على سفن الصيد غير الصومالية أن تتجنب العمل أو المرور خلال ٢٠٠ ميل بحري من ساحل الصومال بغض النظر عما إذا كان لديها التصاريح اللازمة أم لا.
٢. لا يتم البدء في عمليات الصيد عندما يبين الرادار وجود سفن غير معروفة الهوية.
٣. إذا تم رؤية زوارق بوليستر مثل تلك المستخدمة من القراصنة، تحرك بعيدا عنها بأقصى سرعة مع الأبحار نحو الريح والبحر لتصبح الملاحة أكثر صعوبة عليهم.
٤. أثناء عمليات الصيد، عندما تكون السفينة أكثر عرضة للهجوم، يجب التيقظ والحفاظ على مراقبة الرادار من أجل تنبيه الهيئات إذا كان هناك اعتداء على وشك الحدوث.
٥. عند الملاحة أثناء الليل، استخدم أضواء الملاحة والسلامة الإلزامية من أجل منع توهج الأضواء التي تجذب القراصنة الذين يكونون أحيانا في زوارق غير مزودة برادارات ويقومون بالتجول فقط.
٦. أثناء انحراف السفينة أثناء الصيد ليلا، يجب وجود حرس على برج القيادة بالسطح وفي غرفة المحركات. استخدم فقط أضواء الملاحة والسلامة الإلزامية. يجب أن تكون المحركات جاهزة للتشغيل الفوري.
٧. ابق بعيدا عن السفن بدون هوية.
٨. لا تستخدم VHF إلا في أضيق الحدود حتى لا يسمعها القراصنة مما يجعل من الصعوبة عليهم تحديد الموقع.
٩. تشغيل AIS عندما تكون طائرات الدوريات البحرية عاملة في المنطقة لتسهيل التحديد والتعقب.

٢- التحديد:

١. يوصى بشدة أن يقوم المديرون بتسجيل سفن الصيد الخاصة بهم في MSCHOA لطول فترة النشاط قبالة السواحل الصومالية. يجب أن يتضمن ذلك إبلاغ القائمة الكاملة للطاقت الموجودة على متن السفينة ونوايا السفينة، إذا أمكن.
٢. إجراء تدريب قبل المرور أو القيام بعمليات الصيد في المنطقة.
٣. عندما تكون سفن الصيد مجهزة بمعدات VMS، يجب أن يقوم المدير بتزويد MSCHOA بإمكانية الوصول إلى بيانات VMS.
٤. يجب على سفن الصيد تجنب الأبحار في المناطق التي يتم إبلاغهم بوجود "سفينة أم" مشتبه أن تكون خاصة بقرصنة بها ويجب استخدام كافة الوسائل لاكتشاف وتعقب أي حركة لسفن كبيرة أو صغيرة تكون مشتبه فيها وذلك بأقصى سرعة ممكنة.
٥. يجب أن تقوم سفن الصيد بالكشف عن هويتها عند طلبها من طائرة أو سفن تابعة لعملية ATLANTA أو أي عملية دولية أو وطنية مضادة للقرصنة.
٦. على السفن الحربية والتجارية وسفن الصيد الاستجابة دون تأخير لأي طلب بالكشف عن الهوية من سفينة صيد يتم الاقتراب منها (من أجل تسهيل الإجراء المبكر لجعل الهروب ممكنا وخاصة إذا كانت السفينة تقوم بالصيد).

٣- في حالة الاعتداء:

١. في حالة وقوع اعتداء أو رؤية سفينة مشبوهة، تنبيه الهيئات (MSCHOA و UKMTO) وباقي الأسطول.
٢. إبلاغ تفاصيل الاتصال للربان الثاني للسفينة (الموجود على البر) الذي يمكن أن تسهم معرفته بالسفينة في نجاح التدخل العسكري.

٤- توصيات فقط لشباك الجرف الكيسية (Purse Seiners)

- ١) إخلاء كافة الأفراد من على السطح وبرج المراقبة في السفينة.
- ٢) إذا سيطر القراصنة على السفينة والشباك منثورة، تشجيع القراصنة على السماح باسترداد الشباك. إذا تم السماح باسترداد الشباك، اتبع توجيهات التنستيف و تشغيل التروس من أجل تجنب حدوث أي سوء فهم.