

INFORMAZIONI E RACCOMANDAZIONI PER IL NAVIGLIO COMMERCIALE NAZIONALE IN TRANSITO NELLE AREE A RISCHIO PIRATERIA.

Le seguenti informazioni e raccomandazioni sono principalmente rivolte all'armatoria nazionale che transita in aree a rischio pirateria.

A. punti di contatto e raccolta informazioni a livello internazionale:

Esistono 2 siti internet di particolare interesse : www.mschoa.org; www.eunavfor.eu che si raccomanda di visitare per avere tutte le possibili informazioni sullo specifico argomento. Sul sito www.mschoa.org è possibile effettuare la registrazione per la comunicazione ufficiale del transito e la richiesta di protezione (le procedure sono chiaramente descritte). I transiti nelle aree a rischio è opportuno vengano dichiarati, via telefono 00971505523215 – 00971505526007; 00971505593983 oppure via e-mail ukmto@eim.ae, anche a UKMTO (*United Kingdom Maritime Trade Organization*), Organizzazione quest'ultima che effettua il monitoraggio di tutto il traffico mercantile in area e si pone come elemento di coordinamento tra le Forze Navali Militari e quelle commerciali.

B. Area a rischio pirateria:

L'area a maggior rischio pirateria è quella che comprende il Golfo di Aden ed il bacino Somalo all'interno delle congiungenti Haradere- Seychelles - Kismayo. Tuttavia, pirati hanno dimostrato di poter agire anche in aree diverse, pertanto, tale minaccia deve essere considerata presente anche nella zona a sud del Mar Rosso, nel Golfo di Oman, in prossimità delle I. Maldive, I. Comore e delle Seychelles.

C. Golfo di Aden:

Febbraio 2009: è stato istituito il cosiddetto IRTC (*Internationally Recommended Transit Corridor*), un corridoio di transito definito sul sito www.mschoa.org, controllato dalle Forze Militari della Coalizione. Il transito lungo tale corridoio può avvenire isolatamente oppure in gruppo con altri mercantili che hanno le stesse tempistiche e le stesse velocità di transito. Le Forze della Coalizione non garantiscono, di norma, la scorta diretta. Transitando lungo l'IRTC il naviglio mercantile può usufruire di una sorta di monitoraggio/protezione indiretta. Specifica, motivata richiesta di protezione può essere avanzata dopo la registrazione, inserendola nei *remarks* del *vessel transit registration* oppure inviano una e-mail al MSCHOA mediante l'apposito *Request for Protection Form*. Le unità che transitano nel Golfo di Aden, devono, per quanto possibile, navigare lungo l'IRTC e possibilmente inserite nell'ambito dei *Group Transit*.

D. Bacino Somalo:

Considerate la vastità dell'area e le numerose, diverse, linee di traffico impiegate dal naviglio commerciale, ad oggi, non è stata possibile la messa in atto di particolari dispositivi statici di sorveglianza e protezione che possano permettere il monitoraggio dell'intera area. Le attività svolte dalle Forze Aeronavali Militari sono di norma orientate alla localizzazione dei PAG (*Pirates Action Groups*) per la loro neutralizzazione. Informazioni relative a quest'ultimi vengono continuamente diramate/aggiornate attraverso specifici *alert messages*, che MSCHOA/UKMTO inviano alle unità commerciali già registrate in transito/di previsto transito. A tal fine è importante la collaborazione ed il riporto, verso le due organizzazioni (MSCHOA/UKMTO), di specifiche informazioni, avvistamenti di imbarcazioni sospette, anche da parte del naviglio commerciale.

E. Cartografia:

l'Unione Europea ha prodotto una carta nautica della'area, carta nr. FCS6099 che fornisce i dettagli relativi all'IRTC, al sito del MSCHOA, alle predisposizioni per il transito, ai numeri da contattare ed alle azioni da mettere in atto in caso di attacco. La carta è disponibile presso gli *ship chandlers* del Medio Oriente nonché presso l'ufficio idrografico UK. (www.ukho.gov.uk/media/news/pages/natipiracychart.aspx).

F. Livello di rischio in funzione dei periodi:

Le condizioni metereologiche stagionali condizionano le capacità operative dei pirati. In particolare,

- da *dicembre a marzo*, livello di minaccia *medio*, sono presenti i monsoni nord-orientali iniziano a manifestarsi sin dal mese di settembre, la cui intensità influenza solo marginalmente le attività dei pirati, in particolare nel bacino Somalo;
- da *aprile a maggio*, livello di minaccia *alto*, le condizioni metereologi che risultano essere particolarmente favorevoli alle attività dei pirati;
- da *giugno a settembre*, livello di minaccia *medio*, sono presenti i monsoni sud-occidentali la cui intensità influenza anche significativamente le attività dei pirati, in particolare nel bacino Somalo;
- i pirati operano prioritariamente di giorno o con la presenza di luna piena, ma hanno dimostrato di poter agire anche nella più totale oscurità.

G. Misure preventive di autoprotezione:

sono raccomandate le seguenti principali misure,

❖ MISURE PASSIVE

- effettuare la registrazione del transito con almeno 96 ore di anticipo;
- mantenere il collegamento continuo con MSCHOA e UKMTO durante l'intero transito;
- avere a bordo un adeguato piano di sicurezza;
- rimuovere tutte le appendici esterne;
- mantenere un servizio ottico di vedetta diurno e notturno in grado di controllare l'area tutt'intorno all'unità;
- navigare ad alta velocità, prevedendo la messa in atto di rapide accostate nel caso di attacco;
- limitare l'illuminazione dell'unità durante le ore notturne;
- evitare, per quanto possibile, le aree a maggior rischio e quelle in cui vengono segnalati i PAG;
- attraversare il Golfo di Aden in gruppo con altre unità mercantili;
- attraversare il bacino somalo rimanendo ad est del meridiano 60E.

❖ **MISURE ATTIVE**

- assicurare la chiusura di tutti gli accessi esterni;
- stendere le linee di manichette antincendio e tenerle pronte all'impiego;
- sistemare del file spinato in corrispondenza delle zone dello scafo più basse e quindi più vulnerabili;
- equipaggiarsi con sistemi acustici di difesa;
- sistemare sui ponti manichini che simulano la disponibilità di personale predisposto a difesa dell'unità;
- ordinare al personale di guardia in plancia di manovrare garantendo adeguati CPA da tutte le piccole imbarcazioni.

H. Misure essenziali in caso di attacco:

sono raccomandate le seguenti principali misure,

- dare l'allarme via VHF CH 16 ripetendolo più volte;
- riportare l'informazione a UKMTO;
- attivare il GMDSS;
- aumentare la velocità alla massima sostenibile;
- effettuare decise accostate;
- attivare sistemi di allarme in grado di generare suoni udibili anche dall'esterno;
- mettere in atto tutte le misure "attive" di autoprotezione disponibili a bordo.