

## 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](http://www.mschoa.org); [www.eunavfor.eu](http://www.eunavfor.eu) che si raccomanda di visitare per avere tutte le possibili informazioni sullo specifico argomento. Sul sito [www.mschoa.org](http://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](mailto: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](http://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](http://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 significatamente 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.