

RECOMENDAÇÕES

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO

de 11 de Março de 2010

relativa a medidas de autoprotecção e de prevenção de actos de pirataria e ataques à mão armada contra navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/159/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 292.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Perante o recrudescimento de actos de pirataria ao largo da costa da Somália, o Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO) adoptou, na sua 86.ª sessão, de 27 de Maio a 5 de Junho de 2009, uma série de medidas, através de diversas circulares que, por um lado, actualizam as recomendações gerais em vigor sobre medidas de luta contra actos de pirataria e assaltos à mão armada que tenham por alvo navios e, por outro, definem medidas específicas destinadas a fazer face aos actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália.
- (2) A circular MSC.1/Circ. 1334, de 23 de Junho de 2009, dá orientações aos armadores, operadores, comandantes e tripulações dos navios para a prevenção e repressão dos actos de pirataria e assaltos à mão armada que têm por alvo navios. Esta circular contém uma série completa de medidas que podem ser tomadas em qualquer circunstância a bordo dos navios para impedir ataques ou, quando estes ocorram, minimizar o risco para as tripulações e os navios.
- (3) A circular MSC.1/Circ. 1332, de 16 de Junho de 2009, contém medidas, ditas «as melhores práticas de gestão», destinadas a evitar, dissuadir ou retardar actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália («Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia»), elaboradas pelos parceiros do sector marítimo numa iniciativa voluntária e que as partes contratantes apoiaram e incentivaram face à urgência que representavam as ameaças ao largo da Somália. Os parceiros do sector marítimo actualizaram essas medidas numa versão 2, difundida pela circular MSC.1/Circ. 1335, de 29 de Setembro de 2009.
- (4) Se bem que as medidas constantes das circulares da IMO não sejam de aplicação obrigatória nem vinculativas, é de todo o interesse, no sentido de melhorar a segurança do transporte marítimo, que os navios com bandeira de Estados-Membros se acautelem o melhor possível, à luz dos conhecimentos actuais, quando se encontrem em zonas de navegação onde o risco de actos de pirataria e de ataques à mão armada é elevado.
- (5) Os actos de pirataria e os ataques à mão armada contra navios são, por natureza, frequentemente violentos e constituem uma ameaça séria em diversas regiões do mundo, que transcende a situação actual ao largo da Somália, no golfo de Adem e no oceano Índico.
- (6) Os números de 2008 relativos a actos de pirataria são os mais elevados desde o início, em 1991, do recenseamento efectuado pelo International Maritime Bureau (IMB), tendo sido contabilizados 293 ataques a navios, 49 navios capturados, 889 tripulantes feitos reféns, 11 tripulantes mortos e 21 tripulantes desaparecidos e presumivelmente mortos. Desde 2008, tem-se assistido a uma recrudescência de ataques a navios e desvios de navios, em especial ao largo da Somália, no golfo de Adem e no oceano Índico. São numerosos os navios atacados e abordados por piratas, que retêm os tripulantes até lhes serem pagos os resgates exigidos para a sua libertação. O cativo, uma situação inaceitável e muito desgastante para os tripulantes retidos, pode durar semanas ou mesmo meses.
- (7) Tem-se assistido a um aumento do número de ataques no oceano Índico e no golfo de Adem desde o início de 2009, apesar do relativo recuo verificado no Verão, devido à monção e às condições de navegação difíceis para os piratas que lhe estão associadas. Os piratas efectuaram pelo menos 164 ataques em 2009, 48 dos quais conduziram à captura de navios.
- (8) As melhores práticas de gestão recomendam a inscrição das companhias de navegação e dos navios no sítio Web do Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (<http://www.mschoa.org>) antes da travessia do golfo de Adem. Os navios inscritos recebem todas as informações disponíveis sobre a situação nessa zona

de navegação e são seguidos pelas forças da operação EU NAVFOR-ATALANTA, o que reduz o risco de ataque. Todavia, o número de navios em trânsito não inscritos no Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África é ainda superior a um terço, não podendo por isso estes navios beneficiar das medidas postas em prática para proteger o trânsito na zona.

- (9) Em 15 de Junho de 2009, o Conselho da União Europeia decidiu prolongar por um ano, a contar de 13 de Dezembro de 2009, a operação militar EU NAVFOR-ATALANTA da União Europeia, que visa contribuir para a dissuasão, prevenção e repressão de actos de pirataria e assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália. Esta operação militar é a primeira operação naval no quadro da Política Europeia de Segurança e de Defesa (PESD). Com efeito, o Conselho concluiu que a pirataria ao largo da costa da Somália continuava a constituir uma ameaça importante à navegação marítima na zona.
- (10) Dada a complementaridade das medidas preventivas recomendadas pelas circulares MSC.1/Circ. 1334 e MSC.1/Circ. 1335 e das acções no quadro da operação EU NAVFOR-ATALANTA, a aplicação efectiva e harmonizada das primeiras aumentará a eficácia da acção de protecção naval decidida pelo Conselho na luta contra a pirataria ao largo da Somália.
- (11) Compete aos Estados-Membros pôr em prática as medidas destinadas a reforçar a protecção do transporte marítimo e garantir a mobilização e disponibilização de todos os meios necessários para o efeito,

ADOPTOU A PRESENTE RECOMENDAÇÃO:

1. Insta-se os Estados-Membros a velarem pela aplicação efectiva e harmonizada das medidas preventivas destinadas a fazer face às ameaças para os navios resultantes de actos de pirataria e ataques à mão armada. As medidas em causa, já repertoriadas e consolidadas, receberam amplo apoio no quadro da Organização Marítima Internacional (IMO) e dos parceiros do sector marítimo.

2. *Medidas gerais*

- 2.1. Insta-se os Estados-Membros a darem conhecimento, aos operadores neles registados, da circular MSC.1/Circ. 1334,

adoptada na 86.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, que enuncia e actualiza as medidas preventivas de autoprotecção que os navios e as companhias de navegação são convidados a pôr em prática para combater a pirataria e os ataques à mão armada, onde quer que haja risco de ocorrerem, em conformidade com as disposições do Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (código ISPS).

- 2.2. Insta-se os Estados-Membros a verificarem, nomeadamente, se os navios dispõem de tripulação competente e suficiente, em conformidade com a parte B, regra 4.28, do código ISPS, tornada obrigatória pelo artigo 3.^o, n.^o 5, do Regulamento (CE) n.^o 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

3. *Medidas específicas para a situação ao largo da costa da Somália*

- 3.1. Insta-se os Estados-Membros a darem conhecimento, aos operadores neles registados, da circular MSC.1/Circ. 1332, adoptada na 86.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO), complementada pela circular MSC.1/Circ. 1335, que promovem a nível internacional as medidas, ditas «as melhores práticas de gestão, destinadas a evitar, dissuadir ou retardar actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália», regularmente publicadas e actualizadas pelos parceiros do sector marítimo.

- 3.2. Instam-se os Estados-Membros a tomarem as disposições necessárias para assegurar a divulgação, dar seguimento às actualizações periódicas e verificar a aplicação das melhores práticas de gestão destinadas a dissuadir actos de pirataria ao largo da costa da Somália, descritas no anexo da presente recomendação.

Feito em Bruxelas, em 11 de Março de 2010.

Pela Comissão

Siim KALLAS

Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

ANEXO

Melhores práticas de gestão para dissuadir a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália
(Versão 2 — Agosto de 2009)

As melhores práticas de gestão a seguir enunciadas destinam-se a contrariar a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália e contam com o apoio dos seguintes representantes internacionais do sector:

- 1) Associação Internacional dos Armadores de Navios-Tanque Independentes (INTERTANKO),
- 2) Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS),
- 3) Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas (OCIMF),
- 4) Conselho Marítimo Internacional e do Báltico (BIMCO),
- 5) Sociedade Internacional de Operadores de Terminais e de Armadores de Navios-Tanque de Gás (SIGTTO),
- 6) Associação Internacional dos Armadores de Navios Graneleiros (INTERCARGO),
- 7) Grupo Internacional de Clubes de Protecção e Indemnização (IGP&I),
- 8) Associação Internacional das Linhas de Cruzeiro (CLIA),
- 9) União Internacional das Seguradoras Marítimas (IUMI),
- 10) *Joint War Committee* (JWC) e *Joint Hull Committee* (JHC),
- 11) *International Maritime Bureau* (IMB),
- 12) Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF).

As presentes melhores práticas contam igualmente com o apoio das seguintes entidades:

- 13) Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (MSCHOA),
- 14) Organização do Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO Dubai),
- 15) Centro de Ligação Marítimo (MARLO).

Sugestões de práticas de planeamento e operacionais aos armadores, operadores, gestores e comandantes dos navios em trânsito pelo golfo de Adem e ao largo da costa da Somália

Objectivo

1. O presente documento visa, através das melhores práticas de gestão que descreve, ajudar as companhias e os navios a evitarem ataques de piratas, dissuadirem ataques e retardarem a consumação dos ataques no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália. As organizações consultadas representam a grande maioria dos armadores e operadores dos navios que navegam na região.
2. As referidas organizações incentivarão os seus membros a recorrer a estas práticas para o combate à pirataria na região em apreço e promovê-las-ão junto dos outros parceiros do sector da navegação. O presente documento complementa as orientações constantes da circular MSC.1/Circ. 1334 do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO).

Tipificação dos ataques e lições extraídas

1. Em 2008 e no primeiro semestre de 2009, verificou-se um aumento do número de ataques de piratas a navios mercantes no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália e, de um modo geral, no noroeste do oceano Índico. De início, os ataques centraram-se no norte do golfo de Adem, embora se tenham registado ocorrências mais ao largo da costa oriental da Somália.

2. Analisados os ataques que tiveram êxito, verificou-se que os piratas tiraram partido das seguintes vulnerabilidades comuns:
 - a) Velocidade reduzida;
 - b) Bordo livre baixo;
 - c) Planeamento e procedimentos inadequados;
 - d) Estado de alerta manifestamente baixo e/ou falta notória de medidas de autoprotecção;
 - e) Reacção lenta manifesta do navio.
3. Nos ataques são habitualmente utilizadas duas ou mais pequenas embarcações/«esquifes» de alta velocidade (até 25 nós), que frequentemente se aproximam pela popa e/ou pela alheta de bombordo.
4. O recurso a navios-mãe, que transportam pessoal, equipamento, abastecimentos e embarcações mais pequenas de ataque, veio possibilitar ataques com êxito a maior distância da costa.
5. A vigilância deve ser intensificada ao amanhecer e ao entardecer, pois a maior parte dos ataques ocorreu nesses períodos.
6. Os navios de velocidade elevada (igual ou superior a 15 nós) não devem considerar-se a salvo de ataques, mas a velocidade é uma forma eficaz de defesa. Foram utilizadas na zona armas ligeiras e lança-granadas, para tentar obrigar os comandantes dos navios a reduzirem a velocidade. Revelou-se eficaz nessas circunstâncias manter a velocidade de cruzeiro.
7. A maioria dos ataques rechaçados foram-no por tripulações que tinham planeado e treinado antes de navegarem na zona e puseram em prática contramedidas passivas adequadas de carácter preventivo.
8. As condições meteorológicas e o estado do mar também influenciam grandemente a operacionalidade dos atacantes. Considera-se que ventos superiores a 18 nós e vagas com mais de 2 metros são suficientes para proteger os navios, excepto os mais vulneráveis, sobretudo quando os comandantes não descuram as melhores práticas de gestão.

Melhores práticas de gestão recomendadas

1. Introdução

- a) Este documento de melhores práticas destina-se aos armadores, proprietários, comandantes e tripulações dos navios, reconhecendo-se embora aos comandantes poder discrecionário absoluto, em todas as circunstâncias, na adopção de medidas apropriadas para evitar, dissuadir ou retardar ataques de piratas na região.
- b) Nem todas as medidas apresentadas no documento são aplicáveis a todos os navios. Recomenda-se, portanto, que, no quadro da análise do risco, se determine quais destas melhores práticas de gestão serão mais adequadas ao navio. No entanto, as medidas a seguir indicadas revelaram-se geralmente eficazes.

2. Antes do trânsito — planeamento geral

a) Generalidades

- i) O UKMTO Dubai é o primeiro contacto dos navios que se encontrem na região. Os contactos de rotina entre os comandantes dos navios e os militares são estabelecidos através dessa entidade, que comunica com os navios e faz a ligação directa com o MSCHOA e os comandantes das forças navais no mar. O UKMTO Dubai exige a actualização regular da posição e dos movimentos previstos de cada navio, utilizando essas informações para ajudar as unidades navais a manterem uma imagem exacta da navegação na zona. (Mais elementos no glossário do anexo A.)
- ii) O Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (MSCHOA) é a autoridade de planeamento e coordenação das forças da União Europeia (EU NAVFOR) no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália. (Ver o glossário do anexo A.)
- iii) O Centro de Ligação Marítimo (MARLO) serve de interface para o intercâmbio de informações entre as Forças Marítimas Combinadas (CMF) e a navegação comercial na zona. (Ver o glossário do anexo A.)
- iv) Antes de o navio entrar na zona de alto risco, o armador e o comandante deverão efectuar a sua própria avaliação do risco com base nas últimas informações disponíveis, de modo a determinarem a probabilidade e as consequências de ataques de piratas ao navio. Essa avaliação deve permitir a definição de medidas de prevenção, atenuação e recuperação, complementando as exigências obrigatórias com medidas suplementares de combate à pirataria.

- v) Os procedimentos de gestão de crise aplicados pelas companhias deverão contemplar medidas adequadas contra a pirataria, adoptando as práticas recomendadas pela IMO e pelo sector marítimo que mais se adaptarem às circunstâncias concretas e ao tipo de navio em causa.
- vi) Para que as autoridades navais possam identificar vulnerabilidades e planear a protecção adequada, é necessário que a intenção de navegar na zona lhes seja comunicada antecipadamente em relação a cada navio, nomeadamente através de:
1. Comunicado inicial ao UKMTO Dubai (por correio electrónico ou telecópia).
 2. Comunicado inicial ao MARLO (por correio electrónico ou telecópia).
 3. Adicionalmente, caso se pretenda transitar pelo golfo de Adem ou pela zona delimitada pelas coordenadas 12° N, 58° E e 10° S: registar o movimento do navio no MSCHOA (em linha ou por correio electrónico ou telecópia).
- vii) Embora devam ser tomadas medidas para evitar a abordagem por piratas, prepondera a segurança da tripulação e dos passageiros.
- b) Planeamento das companhias
- Recomenda-se vivamente que os gestores e/ou o departamento de operações se registem para obter acesso às partes restritas do sítio *Web* do MSCHOA (www.mschoa.eu), consultem as informações aí disponibilizadas e as divulguem, como se justificar, na sua frota.
- i) 4 a 5 dias antes de o navio entrar no corredor internacional de trânsito recomendado (IRTC) ou na zona delimitada pelas coordenadas 12° N, 58° E e 10° S, transmissão ao MSCHOA (em linha ou por correio electrónico ou telecópia) de um registo de movimento de navio («Vessel Movement Registration»). Nota: Este registo pode ser efectuado pelo navio ou pela companhia.
 - ii) Verificação da avaliação da segurança do navio (SSA) e aplicação do plano de segurança do navio (SSP), exigidos pelo Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS), para contrariar a ameaça de pirataria.
 - iii) Verificação, pelo oficial de protecção da companhia (CSO), da existência de um plano de contingência para o trânsito de alto risco, que deverá ter sido explicado, treinado e debatido com o comandante e o oficial de protecção do navio (SSO).
 - iv) Conhecimento das zonas marítimas declaradas especialmente perigosas.
 - v) Esclarecimento dos comandantes dos navios da companhia quanto aos métodos disponíveis e preferíveis de trânsito na zona (trânsito agrupado, trânsito agrupado com escolta, comboio nacional, etc.).
 - vi) Exercícios periódicos das tripulações.
 - vii) Recurso, a título complementar, a agentes privados de segurança, que fica ao critério da companhia, não se recomendando o recurso a agentes armados.
 - viii) Eventual disponibilização de recursos suplementares, para reforçar o serviço de quartos.
 - ix) Eventual equipamento dos navios que vão transitar em zonas de alto risco com medidas de autoprotecção.
- c) Planeamento dos comandantes de navio
- i) Transmissão do «comunicado inicial» ao UKMTO Dubai e ao MARLO (por correio electrónico ou telecópia) à entrada na zona em que está prevista essa informação, situada entre Suez e as coordenadas 78° E e 10° S (ver a carta de planeamento antipirataria Q6099).
 - ii) Diligenciar por que, 4 a 5 dias antes de o navio entrar no corredor internacional de trânsito recomendado (IRTC) ou na zona delimitada pelas coordenadas 12° N, 58° E e 10° S, seja apresentado ao MSCHOA (em linha, por correio electrónico ou por telecópia) um registo de movimento de navio («Vessel Movement Registration»). Nota: Este registo pode ser efectuado pelo navio ou pela companhia. Se for efectuado pela companhia, o comandante deve certificar-se junto da mesma de que todos os elementos relativos ao navio foram correctamente registados no MSCHOA.
 - iii) Recomenda-se que a tripulação seja devidamente informada antes de se iniciar o trânsito pela zona.
 - iv) Verificou-se que a eficácia do plano de contingência antipirataria aumenta quando este é posto em prática antecipadamente. Antes da entrada na zona, deverá efectuar-se um exercício, rever-se o plano e informar-se o pessoal das tarefas respectivas, familiarizando-o com o sinal de alarme previsto para ataques de pirataria.

- v) Aconselha-se os comandantes a prepararem igualmente um plano de comunicações de emergência, com todos os números de contacto de emergência e mensagens pré-preparadas, que deve estar facilmente acessível ou permanentemente afixado junto do painel de comunicações (números de telefone do MSCHOA, IMB PRC, CSO, etc. — ver a lista de contactos no anexo B).
 - vi) Definição da política a adoptar relativamente ao AIS do navio: a SOLAS permite que fique ao critério do comandante desligar o AIS, se considerar que a utilização do sistema aumenta a vulnerabilidade do navio. Todavia, para que as forças navais disponham da localização dos navios em trânsito pelo golfo de Adem, recomenda-se que seja mantida a transmissão AIS, embora limitando-a à identidade, posição, rumo, velocidade e condições de navegação do navio e às informações de segurança. Ao largo da costa da Somália, a decisão continua a pertencer ao comandante, mas as forças navais aconselham de momento que o sistema seja completamente desligado. Em caso de dúvida, confirmar com o MSCHOA.
3. Antes do trânsito — planeamento da viagem
- a) Aconselha-se que, quando em trânsito pela zona, os navios comuniquem ao UKMTO e ao MARLO a sua posição, rumo e velocidade ao meio-dia, bem como a hora de chegada prevista e efectiva.
 - b) Aconselha-se ainda que os navios aumentem a frequência da comunicação desses elementos quando naveguem em zonas reconhecidamente de alto risco/de pirataria e que informem também da passagem nos pontos A ou B do golfo de Adem, indicados na carta antipirataria Q6099.
 - c) No golfo de Adem
 - i) A EUNAVFOR recomenda vivamente que os navios naveguem pelo IRTC. Os navios que rumam a oeste devem navegar na parte norte do corredor; os que rumam a leste, na parte sul. O sítio *Web* do MSCHOA fornece directrizes de velocidade e cronológicas para o trânsito agrupado pelo golfo de Adem.
 - ii) Os navios em trânsito não deverão entrar nas águas territoriais do Iémen. Esta recomendação prende-se com o direito internacional consuetudinário, pois não é possível a forças militares internacionais (não iemenitas) protegerem navios atacados nas águas territoriais do Iémen.
 - iii) Pode ser solicitado aos navios que adaptem os planos de trânsito na zona às recomendações de rota do MSCHOA.
 - iv) Não está previsto que os navios em trânsito agrupado sejam permanentemente acompanhados por um navio de guerra. Porém, todos os navios de guerra que se encontrem no golfo de Adem, quer integrados na EUNAVFOR quer coordenados com esta força naval, terão conhecimento do trânsito agrupado por este golfo e acesso a todos os elementos dos navios vulneráveis.
 - v) O MSCHOA recomenda vivamente aos comandantes que façam o possível para transitar de noite pelas zonas de maior risco do golfo de Adem (o MSCHOA aconselhará os navios sobre isso). Poucos ataques efectuados de noite tiveram êxito.
 - d) Fora do golfo de Adem
 - i) Os navios que naveguem ao largo da costa da Somália deverão consultar o sítio *Web* do MSCHOA ou o UKMTO Dubai para se esclarecerem sobre as últimas recomendações de rota.
 - ii) Os comandantes devem continuar a transmitir ao UKMTO Dubai informações actualizadas sobre o navio e a rota.
 - e) Figura no anexo B uma lista de contactos úteis.
4. Antes do trânsito — medidas defensivas
- a) Tendo em conta a lotação do navio, garantir que as rotinas deste são ajustadas com antecedência suficiente, para que os quartos sejam efectuados por um número suficiente de membros da tripulação, bem repousados e bem informados. O comandante e os oficiais de quarto deverão conhecer as consequências para o navio, em todas as condições de mar, de uma trajectória em ziguezague, nomeadamente no que respeita ao efeito desse tipo de manobra, em termos de redução da velocidade do navio.
 - b) Ponderar a redução das comunicações com o exterior (por rádio, telefónicas e informação AIS) durante o trânsito pelo golfo de Adem e ao largo da costa da Somália ao mínimo essencial para a segurança e às informações SOLAS.
 - c) Aumentar a prontidão e a redundância, pondo em funcionamento maquinaria auxiliar como geradores e servomotores.
 - d) Reforçar o pessoal de vigia e da ponte.
 - e) Destacar pessoal para a casa das máquinas.
 - f) Proteger e controlar o acesso à ponte, à casa das máquinas, à casa do leme e a todos os compartimentos interiores e espaços de alojamento. Avaliar o risco associado a todos os pontos de acesso potenciais (portas, vigias, respiradouros e outros) e proteger esses pontos, sobretudo os que tenham dimensão suficiente para permitir a entrada de atacantes. Durante o trânsito por zonas de alto risco, a entrada nos espaços de alojamento e nos compartimentos de trabalho interiores e a saída desses espaços deverão efectuar-se por um ponto de passagem único. As medidas tomadas para evitar a intrusão de piratas não deverão impossibilitar a utilização das saídas de emergência pelo interior.

- g) Em caso de emergência, os navios de guerra podem ser contactados no canal 16 VHF (recurso: canal 8).
 - h) Verificar se todas as escadas de portaló e o equipamento fora de bordo se encontram estivados ou recolhidos no convés.
 - i) Verificar se os dispositivos de autoprotecção instalados antecipadamente continuam firmemente no seu lugar e funcionam como pretendido. Ter presente que os dispositivos temporários podem ficar lassos com o tempo e, conseqüentemente, proporcionar menos protecção.
 - j) Se o bordo livre do navio for comparativamente baixo, ponderar a possibilidade de alargar o alcatrate/talabardão para evitar que neles se possam prender ganchos de abordagem. Ver exemplos destas medidas no sítio *Web* do MSCHOA.
 - k) Recomenda-se que seja estabelecido um posto de reunião ou «cidadela» para a eventualidade de ataque de piratas e que sejam recapitulados os procedimentos de encerramento do mesmo, para retardar a tomada de controlo do navio e ganhar tempo. Idealmente, esse posto deve estar afastado de vigias e anteparas exteriores. Dado o debate em curso sobre o recurso a cidadelas e a maneira de as utilizar, recomenda-se aos comandantes que consultem regularmente o MSCHOA.
 - l) Ponderar a colocação de manequins na amurada, para simular outros vigias. Todavia, se, em virtude da configuração do navio, determinadas zonas não forem observáveis a partir dos pontos de vigia e a avaliação de segurança identificar tal risco, pode ser necessário posicionar devidamente pessoal para cobrir essas zonas.
 - m) Sugere-se a pressurização das bombas e/ou das mangueiras de incêndio e a sua preparação para descarregarem em volta do navio, sobretudo nos pontos mais vulneráveis.
 - n) Ponderar igualmente a criação de uma cortina de água em volta do navio, para melhor dissuadir a abordagem.
 - o) Ponderar a instalação de arame farpado ou barreiras físicas em redor dos pontos de acesso da popa e dos pontos de acesso mais baixos, sem comprometer a segurança e a possibilidade de fuga da tripulação.
 - p) Ponderar a utilização de equipamento de defesa passivo.
 - q) Ponderar a disponibilização de equipamento de visão nocturna, para utilização durante a noite.
 - r) Pôr em funcionamento o circuito interno de televisão (caso exista).
5. Em trânsito — operações
- a) A tripulação não deverá ser exposta a riscos indevidos ao utilizar dispositivos de autoprotecção.
 - b) Instam-se vivamente todos os navios a navegar no golfo de Adem a utilizarem o IRTC e a seguirem as recomendações do MSCHOA no respeitante ao trânsito agrupado, assim como a respeitarem as cronologias por este estabelecidas para o efeito, constantes do sítio *Web* do MSCHOA.
 - c) Chama-se igualmente a atenção dos comandantes para a circular da IMO SN.1 Circ. 281, de 4 de Agosto de 2009, intitulada «Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden» [informação sobre o corredor de trânsito reconhecido internacionalmente (IRTC) para navios em trânsito pelo golfo de Adem], na qual se informa que as autoridades militares podem alterar o IRTC em função das circunstâncias. Os comandantes deverão, portanto, procurar obter informações actualizadas no sítio *Web* do MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) ou através dos alertas à navegação difundidos para a zona.
 - d) Caso se pretenda integrar um agrupamento de trânsito no IRTC: navegar à velocidade de trânsito do agrupamento, mas sem esquecer as limitações do navio. (Recomendação actual: se a sua velocidade máxima de cruzeiro for, por exemplo, de 16 nós, o navio deverá integrar-se num grupo de trânsito de 14 nós, mantendo os 2 nós suplementares em reserva.)
 - e) Caso não se pretenda integrar um agrupamento de trânsito no IRTC: manter a velocidade máxima de cruzeiro em toda a zona de alto risco. (Recomendação actual: se a velocidade máxima de cruzeiro for superior a 18 nós, o navio deverá mantê-la, não a reduzindo para efectuar o trânsito agrupado e procurando transitar pela zona de alto risco o mais possível de noite.)
 - f) Os navios deverão respeitar sempre o Regulamento Internacional para evitar abalroamentos no mar. Ao entrarem no IRTC e ao dele saírem, os comandantes devem zelar por não pôr em perigo a navegação de outros navios. As luzes de navegação não devem ser apagadas à noite. Seguir as orientações das autoridades do Estado de bandeira.
 - g) Iluminar o convés apenas o necessário por razões de segurança. Para aumentar a área de vigia, poderão iluminar-se as zonas de sombra em redor do casco do navio, mas apenas se isso não puser em causa a segurança da navegação. Se se dispuser desse equipamento e for considerado adequado, ponderar a utilização imediata de projectores de comando à distância, caso seja detectada actividade suspeita junto do navio, pois a utilização de tais luzes pode surpreender os piratas e dissuadir ataques potenciais. (A recomendação actual da força naval é que o trânsito se efectue apenas com as luzes de navegação.)

- h) Ter na ponte fotografias dos navios-mãe piratas e comunicar imediatamente o avistamento de qualquer deles. Comunicar todos os avistamentos de possíveis navios-mãe ao UKMTO Dubai e ao IMB PRC. (Ver no anexo C um exemplo de comunicado de pirataria para a transmissão dessas informações ou para a comunicação de qualquer outro ataque ou avistamento.)
- i) O comandante deverá tentar avaliar as possíveis ameaças o mais cedo possível. Logo que tenha a percepção de ameaça iminente, deverá contactar imediatamente o UMKTO Dubai.)
- j) Vigiar atentamente as embarcações suspeitas por todos os meios disponíveis, em especial pela popa ou pelas alhetas.
- k) Proteger a tripulação de riscos indevidos. Durante o trânsito pela zona de alto risco só deverão ser efectuados no convés trabalhos essenciais. Tanto quanto possível, durante a noite os comandantes deverão manter a tripulação fora do convés de tempo, sem prejuízo da obrigação de manter em permanência uma vigia adequada e completa.
- l) Recorrer a luzes, alarmes sonoros ou a actividade da tripulação para alertar os possíveis piratas de que foram detectados.
- m) Poderá ponderar-se uma série de outros meios defensivos não-letais disponíveis comercialmente. Todavia, as companhias deverão analisar as vantagens e inconvenientes desses meios em função das características e da vulnerabilidade do navio.

6. Em caso de ataque de piratas

- a) Seguir o plano de contingência pré-preparado do navio.
- b) Activar o plano de comunicações de emergência, comunicando imediatamente o ataque ao contacto primário único em caso de ataque — o UKMTO Dubai. (O MSCHOA, que é o centro permanente de vigilância da segurança do transporte marítimo para ataques de pirataria na região, continuará a servir de contacto de recurso em caso de ataque.)
- c) Activar o sistema de alerta de segurança do navio, que alertará o oficial de protecção da companhia e o Estado de bandeira. Os comunicados subsequentes deverão ser transmitidos o mais rapidamente possível a todos os centros correspondentes de comunicação de actos de pirataria, como se explica no ponto 9.
- d) Se o comandante tiver exercido o seu direito de desligar o sistema de identificação automática durante o trânsito pela zona de pirataria, o sistema deverá voltar a ser imediatamente ligado se o navio for atacado por piratas.
- e) Fazer soar o alarme de emergência e anunciar um ataque de piratas, de acordo com o plano de emergência do navio.
- f) Lançar um apelo «mayday» no canal 16 VHF (e no canal 8 de recurso, que é seguido pelas unidades navais). Enviar uma mensagem de socorro pelo sistema DSC (chamada selectiva digital) e pelo Inmarsat-C, consoante o caso. Estabelecer contacto telefónico com o UKMTO Dubai.
- g) Evitar a aproximação de esquifes ao navio modificando o rumo e aumentando a velocidade, se possível⁽¹⁾. Os piratas têm grande dificuldade em abordar um navio que:
 - i) Navegue a mais de 15 nós.
 - ii) Proceda a manobras — sugere-se que, mantendo a velocidade, o comandante passe rapidamente a navegar em ziguezague curto, para dissuadir ainda mais a abordagem. Ponderar aumentar a exposição dos piratas ao vento/à vaga e tirar partido da ondulação gerada à proa e da esteira para dificultar a aproximação das embarcações piratas. O comandante e o oficial de quarto deverão atender às características de governo e de manobra do navio. Deverá dar-se especial atenção às consequências da modificação das ordens dadas ao timoneiro e ao efeito que podem ter na velocidade do navio.
- h) Activar as medidas defensivas por recurso às bombas de incêndio.
- i) Ponderar acender as luzes do convés orientadas para vante, para chamar a atenção para o navio e auxiliar na sua identificação, como navio atacado, pelas forças militares de socorro.
- j) Distribuir toda a restante tripulação de acordo com o plano de contingência do navio.

⁽¹⁾ Se for possível ganhar tempo até à chegada das forças militares, muitas vezes os piratas desistem do ataque. É por isso que o registo atempado no MSCHOA, a observância da cronologia do trânsito agrupado e a comunicação da posição actualizada do navio ao UKMTO Dubai são essenciais: aumentam a probabilidade de haver apoio naval nas proximidades, caso os piratas ataquem.

7. Em caso de abordagem por piratas

- a) Antes de os piratas chegarem à ponte, informar o UMKTO Dubai e, se houver tempo, a companhia.
- b) Não oferecer resistência, pois pode desencadear violência desnecessária e pôr em perigo a tripulação.
- c) Se for necessário evacuar a ponte e/ou a casa das máquinas, a máquina principal deve ser parada. Se possível, cortar o andamento do navio e afastá-lo de outros navios.
- d) Manter a calma e cooperar totalmente com os piratas.
- e) Concentrar toda a tripulação, excepto a da ponte, num único local.
- f) Em caso de refúgio numa «cidadela», garantir que existe protecção/cobertura no interior se os piratas tentarem entrar à força. Manter-se afastado de portas/entradas e de vigias/janelas — não oferecer resistência à entrada. Utilizar os meios de comunicação da «cidadela» para comunicar com as autoridades.

8. Em caso de acção militar

- a) Deverá recomendar-se à tripulação que NÃO utilize máquinas fotográficas com *flash* no decurso de qualquer acção militar.
- b) Se decorrer alguma acção militar a bordo do navio, a tripulação deve baixar-se no convés e cobrir a cabeça com ambas as mãos, mantendo-as visíveis e sem qualquer objecto.
- c) Estar preparado para responder a perguntas sobre identidade e função a bordo.
- d) Atender ao facto de o inglês não ser a língua veicular de todas as unidades navais na região.
- e) As forças militares podem deter inicialmente todas as pessoas que encontrem, o que constitui prática normal. Informar disso o pessoal do navio, preparando-o para essa eventualidade e para que coopere totalmente logo nas fases iniciais da acção militar a bordo.

9. Comunicado de incidente (ver o anexo C)

- a) É fundamental que, após um ataque de piratas ou a detecção de actividades suspeitas, seja enviado um comunicado detalhado da ocorrência ao MSCHOA, ao UKMTO Dubai e ao IMB.
- b) Este procedimento permitirá a análise pormenorizada e a determinação das tendências da pirataria, bem como a avaliação das técnicas e mudanças de táctica dos piratas, além de possibilitar o envio de alertas aos navios mercantes que se encontram nas proximidades.
- c) Os comandantes são, portanto, aconselhados a elaborar o comunicado de incidente de pirataria normalizado constante do anexo C.

Actualização das melhores práticas de gestão

1. Prevê-se que as presentes melhores práticas sejam periodicamente actualizadas com base na experiência operacional e nas lições extraídas. As partes responsáveis pela elaboração do presente documento procurarão reunir-se regularmente para actualizar estas práticas e transmitir as actualizações aos membros das organizações respectivas e a outras organizações interessadas.
 2. Em caso de dúvida, consultar o sítio *Web* do MSCHOA, na qual serão sempre publicadas todas as informações complementares relevantes (note-se que essas informações poderão não ter o aval prévio de todas as organizações acima indicadas).
-

ANEXO A

GLOSSÁRIO

Papéis e interdependência dos organismos de coordenação participantes.

EUNAVFOR

A EUNAVFOR é a autoridade coordenadora que opera o Centro de Segurança do Transporte Marítimo (Corno de África). Os contactos e as informações necessárias figuram no sítio *Web* do MSCHOA.

MSC (HOA) — Centro de Segurança do Transporte Marítimo (Corno de África)

O MSCHOA foi criado pela União Europeia no âmbito da iniciativa da Política Europeia de Segurança e de Defesa para o combate à pirataria no Corno de África, que começara com o estabelecimento da EU NAVCO em Setembro de 2008. Esta célula de coordenação, sediada em Bruxelas, estabelecia contactos com um largo espectro da comunidade marítima e assegurava a coordenação com as forças da União Europeia em acção na zona. Em Novembro de 2008, o Conselho da União Europeia deu um novo passo importante, criando uma missão naval — a EU NAVFOR ATALANTA — para reforçar a segurança da navegação ao largo da costa da Somália, através da prevenção e dissuasão da pirataria e da protecção da navegação mercante na região.

UKMTO Dubai — Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido

O escritório do UKMTO Dubai no Dubai serve de contacto para a ligação entre o sector marítimo e as forças militares combinadas. O UKMTO Dubai também gere o sistema de comunicação voluntária, no âmbito do qual os navios mercantes são incentivados a comunicar diariamente a sua posição e a hora prevista de chegada ao próximo porto, quando em trânsito pela região delimitada por Suez e pelas coordenadas 78° E e 10° S. O UKMTO Dubai segue depois os navios, sendo os dados de posição transmitidos aos quartéis-generais CMF e UE. As informações com incidências no tráfego comercial podem depois ser transmitidas directamente aos navios, em vez de o serem às companhias, o que melhora a capacidade de resposta a incidentes e permite ganhar tempo.

Para mais informações, ou para aderir ao sistema de comunicação voluntária, contactar o UKMTO Dubai: UKMTO@eim.ae

ANEXO B

Contactos úteis**UKMTO Dubai**

Endereço de correio electrónico UKMTO@eim.ae
Telefone + 971 505523215
Telemóvel
Telecopiador + 971 43065710
Teleimpressora (51) 210473

MSCHOA

Sítio Web para comunicações www.mschoa.org
Telefone + 44 (0) 1923958545
Telecopiador + 44 (0) 1923958520
Endereço de correio electrónico postmaster@mschoa.org

IMB PRC

Endereço de correio electrónico piracy@icc-ccs.org
Telefone + 60 320310014
Telemóvel
Telecopiador + 60 320785769
Teleimpressora MA34199 IMBPC1

MARLO

Endereço de correio electrónico Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefone + 973 17853927
Telemóvel + 973 39442117

ANEXO C

COMUNICADO DE INCIDENTE — ATAQUE DE PIRATARIA

Elementos identificativos do navio

1. NOME DO NAVIO:		
2. N.º IMO:		
3. BANDEIRA:		
4. INDICATIVO DE CHAMADA		
5. TIPO DE NAVIO:		
6. ARQUEAÇÃO/TONELAGEM:	GRT:NRT	DWT:
7. ARMADORES (ENDEREÇO E CONTACTOS):		
8. GESTORES (ENDEREÇO E CONTACTOS):		
9. ÚLTIMO PORTO DE ESCALA/PRÓXIMO PORTO DE ESCALA:		
10. CARGA (TIPO, QUANTIDADE):		

Pormenores do incidente

11. DATA E HORA DO INCIDENTE:	LT	UTC
12. POSIÇÃO: LAT:	(N/S)	LONG: (E/W)
13. MARCA EM TERRA MAIS PRÓXIMA/LOCALIZAÇÃO:		
14. PORTO/CIDADE/FUNDEADOURO:		
15. PAÍS/PAÍS MAIS PRÓXIMO:		
16. SITUAÇÃO (ATRACADO/FUNDEADO/A NAVEGAR):		
17. VELOCIDADE DO NAVIO:		
18. BORDO LIVRE DO NAVIO DURANTE O ATAQUE:		
19. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DURANTE O ATAQUE (CHUVA/NEVOEIRO/NEBLINA/LIMPO/ /ETC., VENTO (VELOCIDADE E DIRECÇÃO), ESTADO DO MAR/ALTURA DA VAGA):		
20. TIPOS DE ATAQUE (ABORDAGEM/TENTATIVA):		
21. CONSEQUÊNCIAS PARA A TRIPULAÇÃO, O NAVIO E A CARGA: TRIPULANTES FERIDOS/MORTOS: ARTIGOS/DINHEIRO ROUBADOS:		
22. ZONA DO NAVIO ATACADA:		
23. ÚLTIMO MOVIMENTO OBSERVADO DOS PIRATAS/DAS EMBARCAÇÕES SUSPEITAS:		

Elementos relativos aos atacantes

24. NÚMERO DE PIRATAS/ASSALTANTES:
25. VESTUÁRIO/ASPECTO FÍSICO:
26. LÍNGUA FALADA:
27. ARMAS UTILIZADAS:
28. SINAIS PARTICULARES:
29. EMBARCAÇÕES UTILIZADAS:
30. MÉTODO DE APROXIMAÇÃO:
31. DURAÇÃO DO ATAQUE:
32. AGRESSIVO/VIOLENTO:

Outros elementos

33. MEDIDAS DO COMANDANTE E DA TRIPULAÇÃO:
34. O INCIDENTE FOI COMUNICADO À AUTORIDADE COSTEIRA? EM CASO AFIRMATIVO, QUAL?
35. MODO DE COMUNICAÇÃO PREFERIDO COM O NAVIO EMISSOR DO COMUNICADO: ESTAÇÃO COSTEIRA DE RADIOCOMUNICAÇÕES/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (MAIS O CÓDIGO DA ZONA OCEÂNICA)/MMSI
36. MEDIDAS DAS AUTORIDADES:
37. NÚMERO DE TRIPULANTES/NACIONALIDADES:
38. ANEXAR À COMUNICAÇÃO: DESCRIÇÃO BREVE/RELATÓRIO COMPLETO/DECLARAÇÕES DO COMANDANTE E DA TRIPULAÇÃO SOBRE O ATAQUE/FOTOGRAFIAS TIRADAS

Orientações adicionais dirigidas aos navios de pesca, em complemento das melhores práticas de gestão destinadas a dissuadir a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália

I. Recomendações aos navios em zonas de pesca

1. Os navios de pesca não somalianos não deverão pescar nem navegar a menos de 200 milhas náuticas da costa da Somália, disponham ou não de licença para o efeito.
2. Não iniciar operações de pesca se o radar indicar a presença de embarcações não identificadas.
3. Se forem avistados esquifes de poliéster de um tipo normalmente utilizado pelos piratas, afastar o navio a toda a velocidade, navegando contra o vento e a vaga, para dificultar a navegação das embarcações suspeitas.
4. Evitar parar de noite, estar alerta e manter vigilância na ponte, no convés e na casa das máquinas.
5. Durante as operações de pesca, situação em que o navio fica mais vulnerável, estar alerta e manter a vigilância por radar, para informar o mais possível as autoridades se ocorrer um ataque.
6. Ao navegar de noite, utilizar apenas as luzes de navegação e de segurança obrigatórias, para evitar que a luminosidade atraia os piratas — que, por vezes, se encontram em barcos sem radar e estão simplesmente à espreita.
7. Quando o navio estiver a pescar à noite ao sabor do mar, montar guarda à ponte, ao convés e à casa das máquinas. Utilizar apenas as luzes de navegação e de segurança obrigatórias. A máquina deverá estar pronta para arrancar de imediato.
8. Afastar o navio de navios não identificados.
9. Utilizar o VHF o menos possível, para evitar ser escutado pelos piratas e tornar a localização mais difícil.
10. Activar o AIS quando estiverem a operar na zona aeronaves de patrulha marítima, para facilitar a identificação e a localização e seguimento do navio.

II. Identificação

1. Recomenda-se vivamente aos gestores que mantenham os seus navios de pesca registados no MSCHOA durante todo o período de actividade ao largo da costa da Somália. Incluir o rol completo da tripulação e as previsões de actividade do navio, se possível.
2. Treinar a tripulação antes do trânsito ou de operações de pesca na zona.
3. Se o navio de pesca dispuser de sistema VMS (sistema de localização de navios), o seu gestor deverá facultar ao MSCHOA acesso a esses dados.
4. Os navios de pesca não deverão navegar em zonas nas quais, segundo as informações que receberam, tenham sido identificados navios suspeitos de serem navios-mãe piratas e deverão utilizar todos os meios para detectar, o mais precocemente possível, qualquer movimento de embarcações ou navios que se afigure suspeito.
5. Os navios de pesca deverão identificar-se sempre que solicitado por aeronaves ou navios da operação ATALANTA ou de outras operações antipirataria nacionais ou internacionais.
6. Os navios militares, mercantes ou de pesca devem responder sem demora aos pedidos de identificação efectuados pelos navios de pesca de que se aproximem (para que estes possam pôr-se rapidamente em fuga, sobretudo se estiverem a pescar).

III. Em caso de ataque

1. Em caso de ataque ou de avistamento de embarcações suspeitas, avisar as autoridades (UKMTO e MSCHOA) e os outros navios.
2. Comunicar os contactos do segundo comandante do navio (que se encontra em terra), cujo conhecimento do mesmo pode contribuir para o sucesso de uma eventual intervenção militar.

Recomendações aplicáveis apenas aos cercadores com rede de cerco com retenida

3. Evacuar todo o pessoal do convés e do cesto de gávea.
 4. Se os piratas tiverem tomado conta do navio e a rede de cerco com retenida estiver largada, tentar que os piratas permitam a recolha da rede. Se a recolha for autorizada, seguir as instruções de estiva da rede e explicar o funcionamento do equipamento, para evitar equívocos.
-