

PIRATARIA MARITIMA ARTICULANDO RESPOSTAS

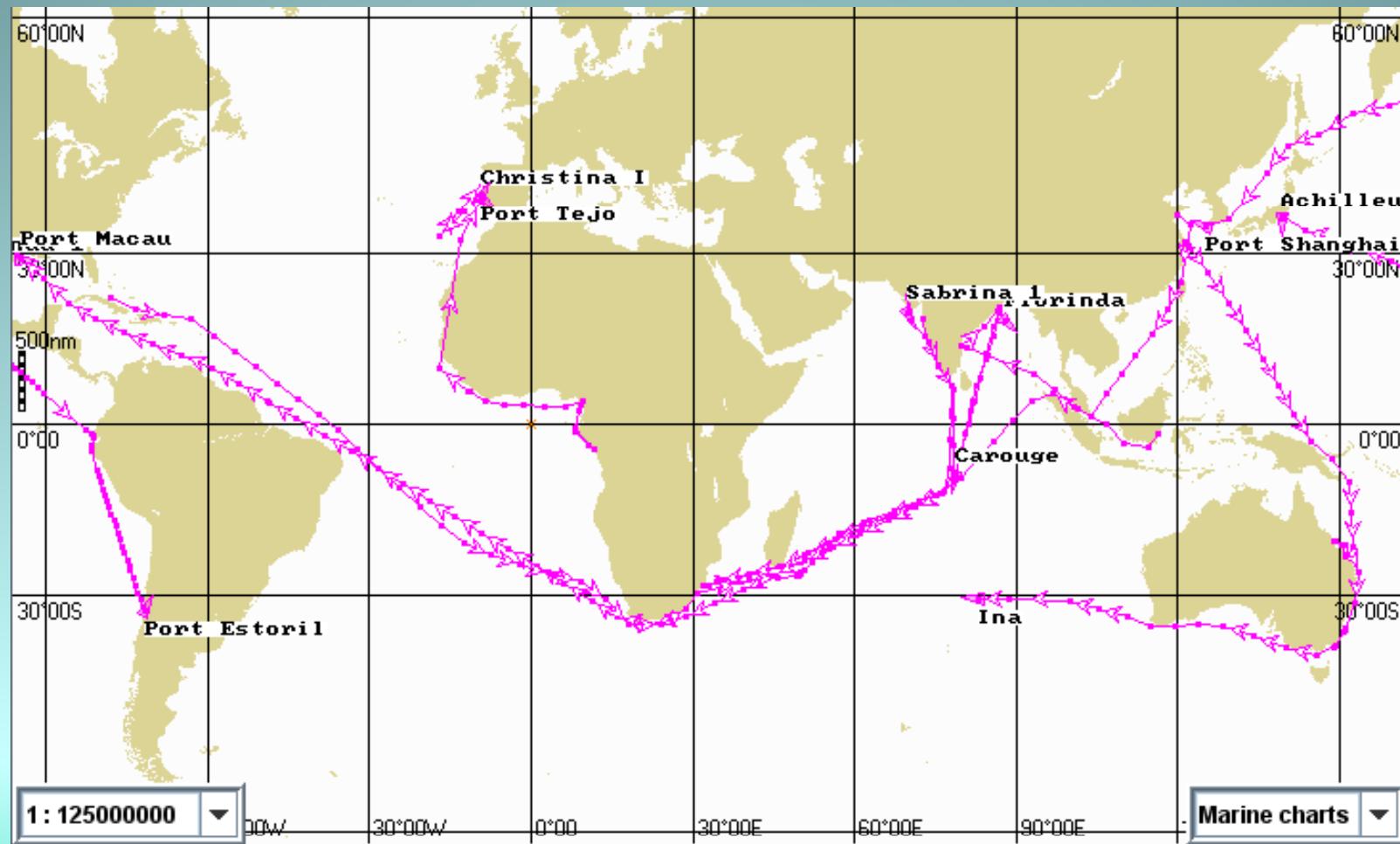


A ÓPTICA DO ARMADOR E A EXPERIÊNCIA DE DOIS CASOS REAIS
**ATAQUE ARMADO AO MV “INA”
ASSALTO AO MV “FLORINDA”**

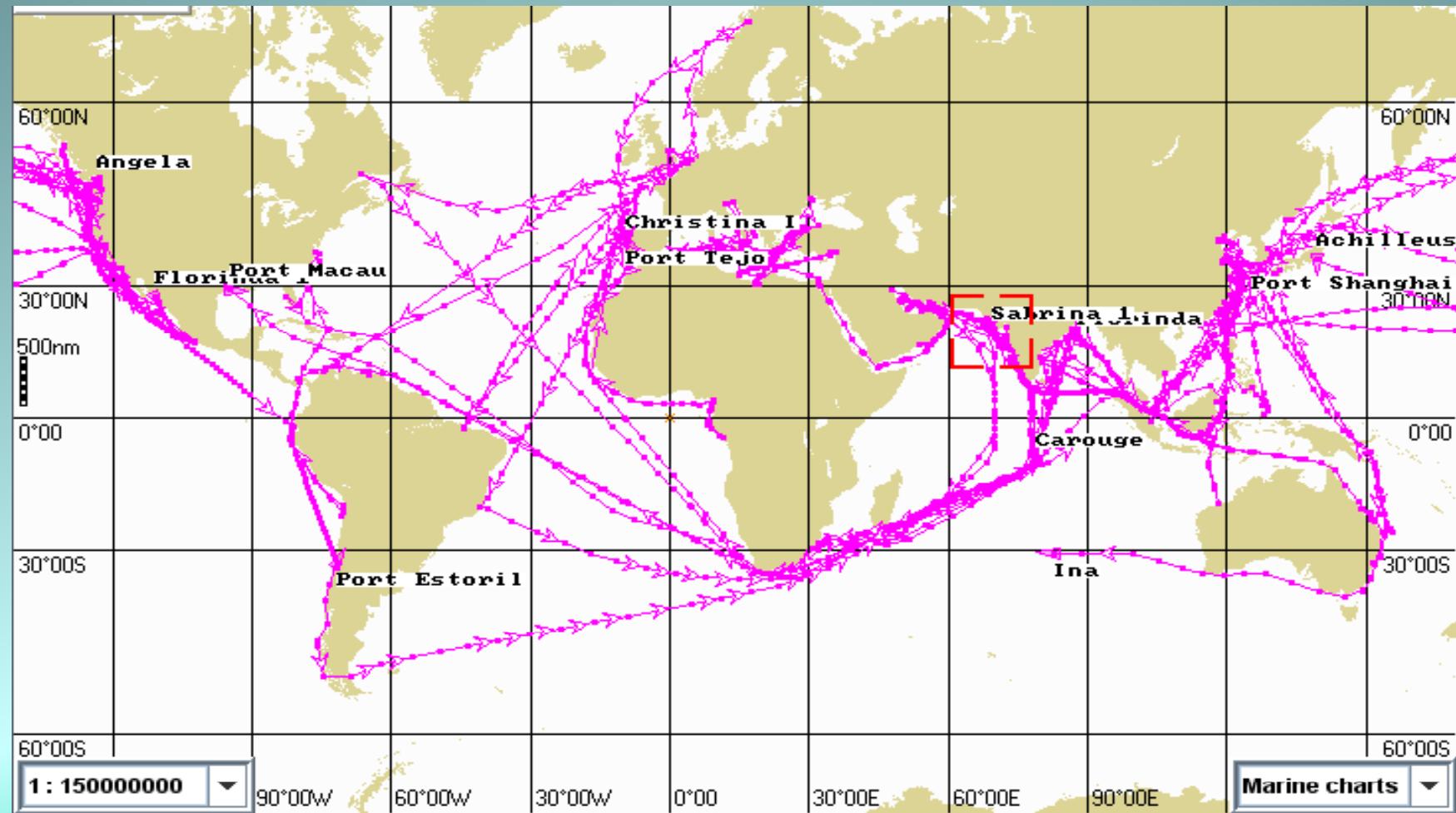
29 de Setembro de 2011 - Dia Mundial do Mar / AAMC, Associação dos Armadores da Marinha de Comércio
Portline - Transportes Marítimos Internacionais, S.A.

Posição da frota (27 Set-2011)

últimos 30 dias (60 no Oceano Índico)



Operação “Worldwide” (últimos 12 meses)

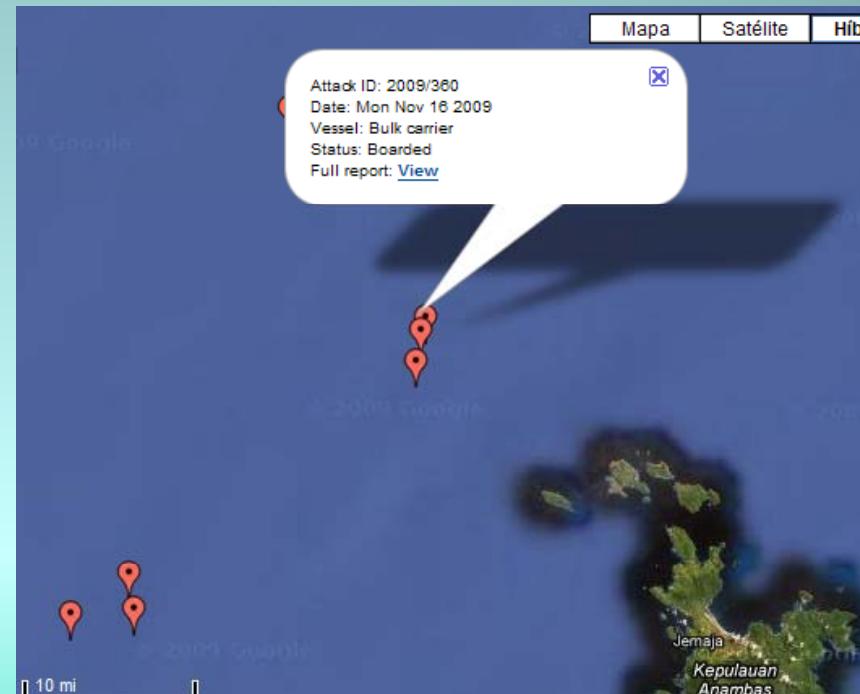


29 de Setembro de 2011 - Dia Mundial do Mar / AAMC, Associação dos Armadores da Marinha de Comércio
Portline - Transportes Marítimos Internacionais, S.A.

MV “FLORINDA”

Bulk carrier do tipo “handymax” – 1º caso de “pirataria”
na frota da Portline nos últimos 10 anos

- Mon Nov 16 2009
- Bulk carrier
- Boarded
- 16.11.2009: 0120 LT:
- Pos.: 03°12'.4N – 105°29'.1E, Indonesia.
- 10 pirates armed with knives and crow bars boarded a bulk carrier underway.
- They entered the bridge and threatened the duty officer and AB and ordered them not to sound the alarm.
- The crew was forced to take the pirates to the captain's cabin, where they tied the captain's hands,
- threatened him with knives, stole ship's cash and personal belongings and escaped.
- The attacks lasted around 10 minutes.



(transcrição do “Live Piracy Report” – International Chamber of Commerce, Commercial Crime Services

MV “INA”

ABRIL DE 2010

Viagem em lastro depois
de descarregar em
Mesaieed (Qatar)

De:

Fujairah (U.A.E.)

Para:

Richard’s Bay (South
Africa)

Navio do tipo “Cape Size”

LOA: 289 m

Boca: 45 m

Dwt: 176423 mt

Bordo livre: > 14 m

vel: 16 nós

Rumo: 180

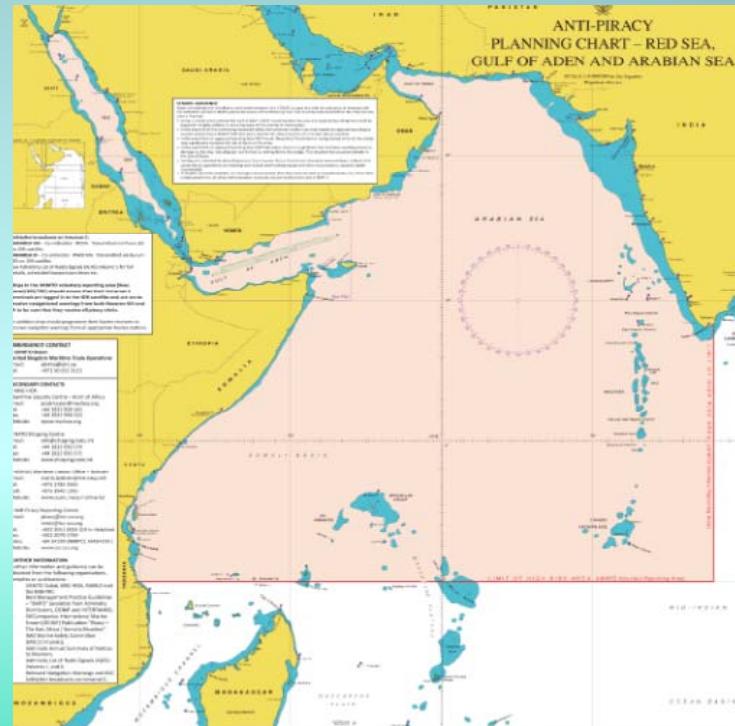


Pirataria no Oceano Indico: 2009 ~ 2011

JWC (Joint War Committee)
Área definida como de
perigo na altura do ataque
ao MV “INA”



Área actualmente definida
como de alto risco (HRA)

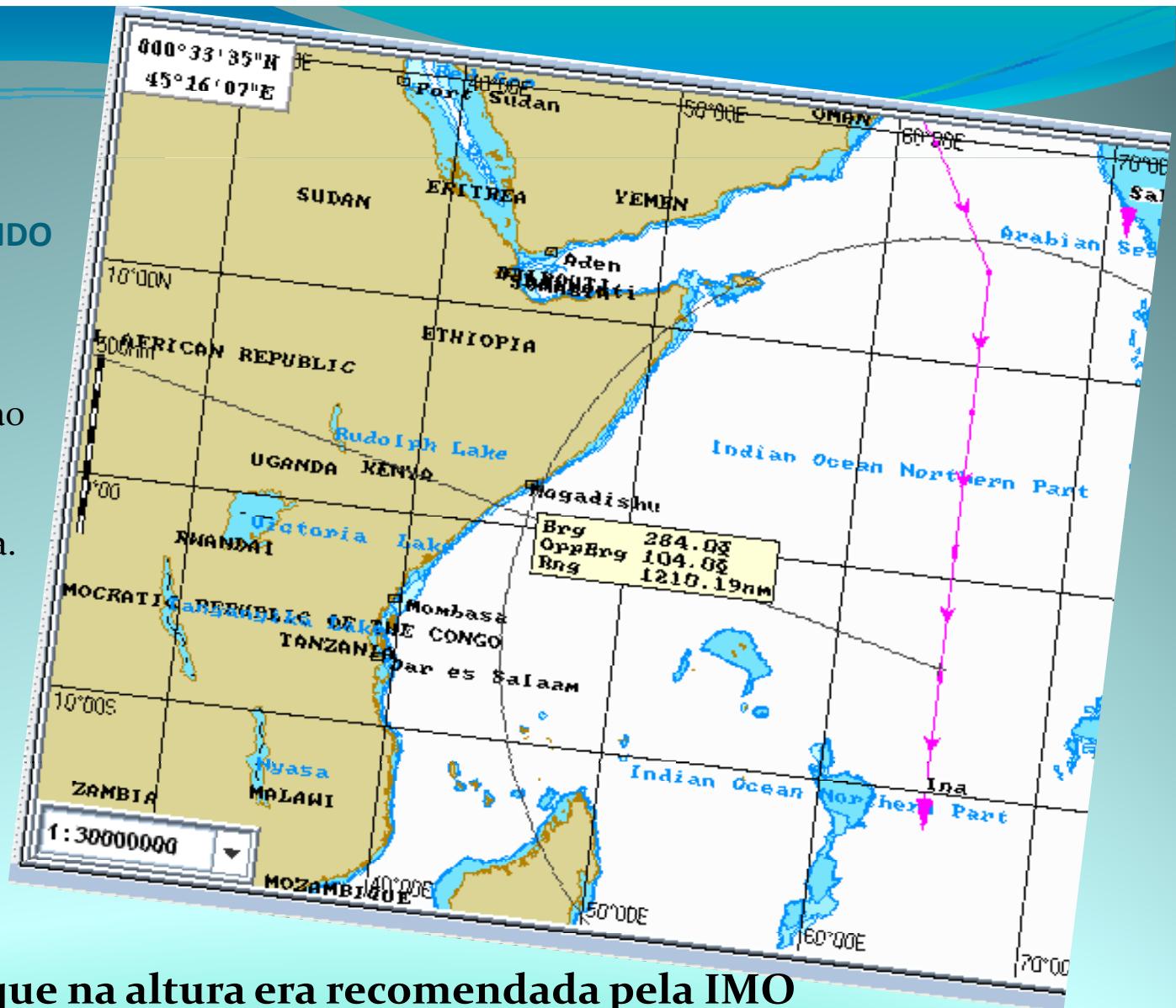


29 de Setembro de 2011 - Dia Mundial do Mar / AAMC, Associação dos Armadores da Marinha de Comércio
Portline - Transportes Marítimos Internacionais, S.A.

A PIRATARIA É UMA AMEAÇA QUE NOS ULTIMOS ANOS TEM VINDO A CRESCER

Aumentam os ataques e ao mesmo tempo vão sucedendo cada vez mais longe da costa da Somália. São adoptadas e implementadas medidas (BMP/IMO MSC Circ.1334) entre as quais destacamos o facto de o plano de viagem ser feito de modo a que a navegação se faça fora da área definida como perigosa.

**Rota que na altura era recomendada pela IMO
sendo ainda referida como "... where a possible
war ship protection can be obtained "**



informação de carácter geral obtida na altura para preparação da viagem

With the NE monsoon coming to an end and favorable weather conditions until end of May, **Somali pirates are expected to resume attacks on ships.**

All vessels navigating in the Indian Ocean should consider keeping east of 60E when routing north/south and should **consider routing east of 60E** and south of 10S when proceeding to and from ports in South Africa, Tanzania and Kenya

Somali pirates were responsible for 35 of the 67 piracy incidents reported worldwide during the first quarter of the year

"**Somali pirates are dangerous** and are prepared to fire their automatic weapons and rocket propelled grenades at vessels in order to stop them,"

...mother ships are large vessels from which smaller boats or skiffs can take to sea, thus allowing the pirates to go increasingly further into the ocean.

Some attacks, in fact, **have taken place 1,000 nautical miles from the Somali coast....**

Oceano Índico:

- 500 nm a norte das Seychelles,
- 1170 nm leste de Mogadishu,
- 700 nm da India

Tripulação nas rotinas diárias a bordo de um navio de granel:

- Tripulantes do convés a lavar porões;
- alguns tripulantes de máquinas num dos tombadilhos a efectuar trabalhos de manutenção e restantes na casa da máquina.
- Oficial de quarto na ponte

21-04-2010

1450 LT – 1050 UTC

POS. 01º 10' N 065º 00' E



Cit. do Cte. Luis Lopes



Foto: BMP 4

• (*) "...cerca das 14h começo a ouvir uns sons que atribuo a trabalhos que estão a ser efectuados até que o Chefe de Maquinas entra no meu escritorio a dizer que estamos a ser atacados por piratas."

-ACCIONADO O SSAS (Ship Security Alert System)

-ALARME GERAL

-INDICAÇÃO AOS TRIPULANTES PARA SE DIRIGIREM PARA UMA LOCALIZAÇÃO PROTEGIDA JÁ INDICADA EM TREINOS.

-AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO

(*) "Uma embarcação com cerca de dez metros de comprimento com 4 homens a dispararem sobre o navio com armas automaticas. Pelo menos uma RPG tambem foi vista mas não chegou a ser disparada."



(*) Cit. do Cte. Luis Lopes

Na Companhia é recebido o alerta emitido pelo SSAS

SSAS Alert!

SSAS Ø FleetViewOnline [ssas@fleetviewonline.com]

Sent: 21 April 2010 11:49

To: DARM - GAB.CRISE

Security Alert From:Ina
CallSign:9HRS7
MMSI:215512000
IMO:9252498
Spd:16.0kn
Course:180.0
001 10.08'N, 065 .15'E,
21.4.2010 10:48Z
Status:11000000
luis esteves, 351964007439
<http://www.fleetviewonline.com/services>

- Além do Gab. Crise avisado por e-mail o sistema envia o alerta por SMS a telefones indicados (pré-definidos) de modo a existir um aviso imediato
- O navio é contactado por telefone (CSO) segundo o protocolo estabelecido (SSP)

**-AUMENTO DAS ROTAÇÕES
DA MPP**



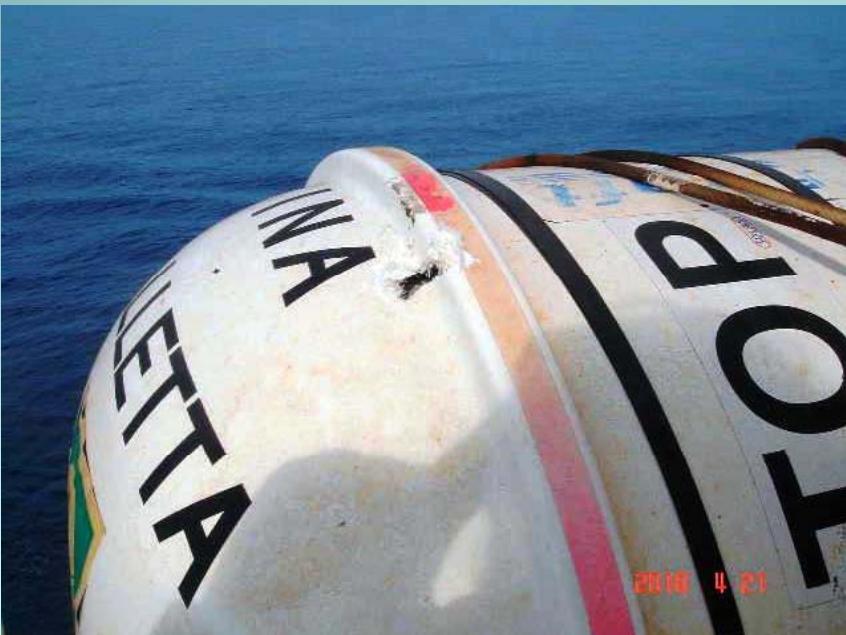
**-MANOBRAS EVASIVAS
-ALERTA POR GMDSS
(INMARSAT C)**

**TELEFONE PARA FORÇAS
MILITARES NO DUBAI
-TELEFONE COM
ARMADOR
-AVALIAÇÃO DA SITUAÇÃO**



- Quase toda a tripulação já na localização pré-definida
- Continuam os tiros de armas automáticas sobre o navio.
- Dois tripulantes encontravam-se ainda num dos porões. Sabiam que estávamos a ser atacados por piratas. Não sabiam se já estariam a bordo. Tentavam decidir quem iria subir primeiro ao convés e de que forma, braços no ar? Mão na cabeça?...

(Cit. do Cte. Luis Lopes)



-CONTACTO COM NAVIO DE GUERRA A 20 MILHAS -TELEFONE COM FORÇAS MILITARES

- - *Piratas pararam de disparar. Ficaram pela popa do navio.*
 - Alívio, aquilo que mais temia - a RPG - não chegou a ser usada.
 - O navio ia em lastro. A altura do bordo livre era bastante alta. O navio já ia a navegar a 17 nós.
 - Passaram 15 / 20 minutos.

(Cit. do Cte. Luis Lopes)





Foto: BMP 4

- ... *Tentar acalmar a tripulação...*
O pior já tinha passado!!!
- *De regresso á minha rotina.*
Acalmar os nervos.

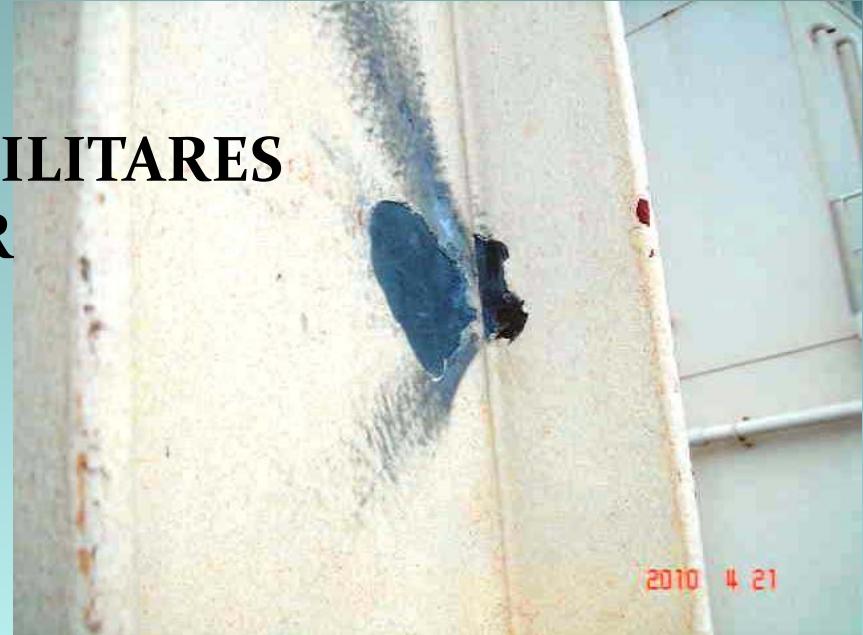
(Cit. do Cte. Luis Lopes)



- CONTACTO COM NAVIO DE GUERRA
- RELATÓRIOS
- AVALIAÇÃO DE DANOS
- TELEFONE COM FORÇAS MILITARES
- TELEFONE COM ARMADOR



(Cit. do Cte. Luis Lopes)



*Fotos (do assalto). Tirando as fotos das avarias...não existem.
Os militares tambem me pediram mas...debaixo de fogo de armas automaticas...*

Procedimentos gerais

- **Estabelecer barreiras à abordagem:**
 - Portas fechadas e trancadas (cadeados e dispositivos próprios que impeçam abertura pelo exterior);
 - Acesso exterior ao casario e ponte cortado (uso de grelhas metálicas nas escadas de acesso);
 - Mangueiras de incêndio fixadas/posicionadas no convés, nos locais habitualmente usados para abordagem em “jet mode” e prontas a usar;
 - Uso de sinais/avisos dissuasores (manequins, sinais de “high voltage signals”).
- **Assegurar vigilância suficiente e adequada:**
 - Vigias adicionais em cada quarto; arranjo de vigia radar aprimorada e cuidada;
 - Aumento do pessoal nas áreas a patrulhar, devidamente instruído ref. procedimentos e modos de actuar.
- **Estabelecer instruções precisas e claras para a navegação (safe & secure):**
 - Instruções aos Oficiais de Quarto Nav. Ref. manobras anti-pirataria e/ou evasivas, manutenção da velocidade adequada, uso de alarmes;
 - Luzes adicionais posicionadas (no perímetro do navio (desligadas mas prontas a usar de forma imediata);
 - Luzes de busca prontas a usar;
 - Mensagens de emergência preparadas para enviar (telex e de acordo com o SSP);
 - Procedimentos para utilização do AIS ao navegar dentro da HRA.

Experiência...

Fotos MV "Sabrina I" Ago~Set. 2011



Adopção de novas medidas/procedimentos:

- Aumento de tripulantes para assegurar a vigilância necessária durante o tempo necessário sem afectar a operação do navio;
- Uso de arame farpado (perímetro do convés e acessos ao casario e ponte);
- Aquisição de equipamento de visão nocturna

...e preocupação crescente

- Evitar navegar na HRA como 1^a linha de defesa
- Preocupação constante é assegurar a segurança da navegação e dos tripulantes tendo em conta que:
 - algumas das medidas de “security” adoptadas colidem com as de “safety”;
 - - impedir a entrada não pode impedir a saída
 - meios de abandono devem permanecer prontos e acessíveis
 - - equipamento de navegação (AIS, luzes de navegação) – que fazer? Manter ligado? Desligar...?
 - Se verifica um aumento da violência por parte dos assaltantes em face das medidas adoptadas
- E no entanto....