

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 1 de marzo de 2022

Ref: Varios 10/2022/AB

Asunto: Crisis Rusia-Ucrania:

1. **URGENTE:** Información de buques de empresas asociadas en puertos de Rusia.
2. Impacto para las empresas de ANAVE de una posible prohibición de acceso de buques europeos a puertos rusos.
3. Cierre del canal de Bósforo y Dardanelos por las autoridades de Turquía.
4. Recomendaciones de la Armada sobre el tránsito de buques por el mar Negro.

Muy Srs. nuestros:

1. **URGENTE:** Información de buques de empresas asociadas en puertos de Rusia.

La DGMM nos ha pedido que les **informemos urgentemente** si tenemos conocimiento de algún **buque** operado por una empresa naviera española que se encuentre actualmente atracado o tenga previsto hacer escala en los próximos días/semanas en algún **puerto de Rusia**.

La DGMM nos ha instado a que les **informemos a la mayor brevedad, preferiblemente a lo largo de la tarde**, por lo que les rogamos nos indiquen respondiendo a este mismo correo electrónico **si alguno de sus buques se encuentra en esta situación o si prevé viajar hacia puertos de Rusia en los próximos días/semanas**.

Disculpen las molestias por la premura con la que les solicitamos esta información.

2. **Impacto para las empresas de ANAVE de una posible prohibición de acceso de buques europeos a puertos rusos.**

La Comisión Europea está analizando posibles sanciones adicionales a Rusia, entre las que podría figurar una prohibición de acceso de buques rusos a puertos europeos, lo que probablemente implicaría una prohibición por parte de Rusia de acceso de buques europeos a sus puertos.

Para valorar el impacto que esta medida podría tener para las empresas españolas, les agradeceremos que nos informen a este mismo correo del **número aproximado de escalas de sus buques, por ejemplo durante 2021, en puertos de Rusia**.

3. **Cierre del canal de Bósforo y Dardanelos por las autoridades de Turquía.**

En principio, la prohibición de acceso se va a aplicar a buques de guerra que no tengan base en puertos del mar Negro y mar de Azov. No obstante, es posible acabe afectando a los tráficos comerciales logísticos de apoyo a Rusia y Ucrania, y a la actividad comercial habitual con Rusia.

La DGMM nos ha informado de que ha remitido una **consulta** a través de la Agregaduría del Ministerio de Defensa en Ankara sobre las condiciones/intenciones del gobierno turco.

Les mantendremos informados sobre cualquier novedad.

4. Recomendaciones de la Armada sobre el tránsito de buques por el mar Negro.

La Armada ha activado la célula NCAGS (Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo) en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de Cartagena con el fin de conocer los **buques españoles** que se encuentran en la zona del **Mediterráneo central** (incluido el mar Adriático), **oriental y mar Negro, a levante del meridiano 012º Este**.

El COVAM solicita a todos los buques que vayan a atravesar dicha zona con destino al mar Negro que informen del tránsito enviando el '**Formato Alfa**' como mínimo **24 horas antes** de acceder a la zona, al email: covam@mde.es. Les enviamos adjunto el documento Excel del '**Formato Alfa**' y un **documento de recomendaciones** elaborado por la Armada para los buques que vayan a navegar por la zona del mar Negro.

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

--

RECOMENDACIONES PARA BUQUES EN EL MAR NEGRO

Fecha elaboración/actualización: 28 FEB 2022

1. OBJETO.

El objeto de este documento es proporcionar recomendaciones a las Navieras, Operadores, Empresas de Seguridad, Asociaciones de Pesca, buques mercantes, pesqueros o cualquier embarcación de pabellón español - o vinculado a intereses nacionales - que navegue o tenga previsto navegar por el Mar Negro.

2. SITUACIÓN DE SEGURIDAD EN LA ZONA.

2.1. Con la invasión de Ucrania por fuerzas rusas la situación en el Mar Negro es incierta. Desde el 15 FEB las aguas de Ucrania y Rusia en el Mar Negro y el Mar de Azov están incluida dentro de las áreas del *Joint War Committee* ("listed areas").

2.2. Hasta el momento, se han informado varios incidentes con buques de guerra de Rusia y Ucrania (éstos con barcos mercantes rusos), incluyendo el uso del armamento contra buques mercantes. La zona de Ucrania está cerrada al tráfico comercial por las fuerzas rusas, así como el acceso al Mar de Azov por el estrecho de Kerch. Se han declarado varias zonas minadas.

2.3. Los incidentes que se han producido en la mar son limitados, y acotados a la zona de Ucrania; pero no se puede descartar la posibilidad de nuevos incidentes con los buques de la marina rusa, que están desviando el tráfico marítimo con destino a Ucrania.

2.4. Otros incidentes previsibles son la perturbación o interferencias GPS y AIS, o la intromisión y perturbación de las comunicaciones en VHF.

2.5. Es importante destacar que se pueden esperar información imprecisa y contradictoria de los sistemas de información de seguridad marítima (WWNWS) dependiendo de la nacionalidad de la estación.

3. RECOMENDACIONES.

3.1. Introducción.

a) Las prácticas que se recomiendan van encaminadas a prevenir verse envuelto en una situación no deseada; la reacción por las fuerzas estatales de Rusia y Ucrania es impredecible, dependiendo de la evolución de la situación.

b) Se recomienda a las empresas y buques que eviten operar en la zona económica exclusiva de Rusia y Ucrania y los puertos de ambos países en el Mar Negro y Mar de Azov.

c) Para aquellos buques que se dirijan a otros puertos del Mar Negro se prevén grandes retrasos en el tránsito de buques a través del Bósforo, e incluso su cierre.

3.2. Antes del tránsito – planificación general.

a. General.

i. El Almirante de Acción Marítima (ALMART) es responsable de mantener el enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la Secretaría General de Pesca

(SEGEPESCA), asociaciones de armadores y navieras, armadores y capitanes de buque con pabellón español o vinculados a intereses nacionales, proporcionando información, coordinación y asesoramiento para operar o transitar por la zona.

ii. Para ello, cuenta con su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), ubicado en Cartagena, cubierto de forma permanente, y que coordina e intercambia de forma estrecha y constante la información con otros organismos y naciones de la zona.

iii. Se recomienda evitar dirigirse a puertos ucranianos y rusos en el Mar Negro y Mar de Azov (en consonancia con las recomendaciones del Ministerio de Asuntos Exteriores) si no es estrictamente necesario. Antes de transitar por la zona de riesgo, el armador y el patrón deben realizar su propia evaluación de riesgo para determinar la probabilidad y las consecuencias de ataques y otras acciones basándose en la última información disponible. Particularmente importante es conocer las precauciones de seguridad ante la posible amenaza de minas (ver ATP-02.1).

iv. Se requiere una notificación previa al COVAM del plan de viaje. El COVAM iniciará un procedimiento de intercambio de información con el buque, recomendará los pasos a seguir para asegurar en la medida de lo posible el tránsito en coordinación con otras organizaciones, hará un seguimiento del tránsito por la zona y remitirá directamente al buque toda aquella información de seguridad y alertas que le puedan afectar.

v. Aunque deben tomarse medidas para evitar el acceso a bordo de fuerzas militares, deben prevalecer siempre las consideraciones relacionadas con la protección de la tripulación, evitando particularmente el enfrentamiento por parte de equipo de seguridad privada, si lo hubiera.

b. Planificación de la Compañía.

i. Se recomienda encarecidamente que los gestores y/o el Departamento de Operaciones comuniquen al COVAM la intención de tránsito de alguno de sus buques por la zona con la antelación suficiente, recomendando un mínimo de 5 días antes de la entrada en zona.

ii. Se debe revisar la evaluación de la protección (*Ship's Security Assessment, SSA*) y la implementación del Plan de Protección del Buque (*Ship's Security Plan, SSP*) conforme al Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (*ISPS*) para los puertos y zonas en cuestión.

iii. Se insta al Oficial de Protección de la Compañía (CSO) a que se asegure de que ha establecido un plan de contingencia para el tránsito por zona de riesgo, y de que éste se ha ensayado e informado y debatido con el Oficial de Protección del Buque (SSO).

iv. Se debe tener pleno conocimiento de las zonas de riesgo que hayan podido ser promulgadas, y revisar las necesidades de pólizas de seguros y cláusulas de guerra.

v. Debe procederse a la formación de las tripulaciones antes del tránsito, incluyendo ejercicios de control de daños.

vi. Debe considerarse la posibilidad de recurrir a personal adicional para incrementar el número de personal de guardia.

c. Planificación del capitán/patrón del buque.

i. Se recomienda a los buques que, además de remitir su Formato ALFA al COVAM y se registren en el NATO Shipping Centre.

ii. Una vez remitido el Formato ALFA al COVAM para un determinado tránsito, el seguimiento del buque se hará automáticamente con el AIS. Sólo en el caso de que el buque apague el AIS y no disponga de LRIT o caja azul española será necesario actualizar la posición del buque. Para eso se deberá remitir por correo electrónico a covam@mde.es un documento Formato

BRAVO con la actualización de los datos de nombre del buque, IMO, posición, rumbo y velocidad al menos cada 4 horas.

iii. Se recomienda que se informe bien a la tripulación antes de transitar por la zona de los riesgos y amenaza a la que se pueden enfrentar.

iv. Se aconseja a los capitanes/patrones que preparen también un plan de comunicación de emergencia con todos los números de contacto esenciales. Dicho plan debe estar listo y a mano o a la vista de forma permanente cerca del panel de comunicaciones (incluir COVAM, CNCS, etc).

v. Se recomienda llevar el Sistema de Identificación Automático (AIS) del buque encendido, transmitiendo todos los datos de identificación del buque.

3.3. Planificación del viaje antes del tránsito.

a. Dentro del Mediterráneo y Mar Egeo.

i. Los buques deben seguir las rutas de navegación recomendadas y ordenadas, y obedecer las instrucciones recibidas de las autoridades nacionales e internacionales legitimados para darlas. En este sentido, es importante recalcar que el paso del Bósforo se espera que sufra una congestión mayor que la habitual, o incluso su cierre.

ii. Se debe evitar cualquier enfrentamiento y/o posicionamiento de cualquier parte de los actores en conflicto en la zona; el Derecho del Mar avala a los buques para realizar el paso inocente por cualquiera de las zonas, pero en caso de conflicto armado se aplican otros convenios (ej. La Haya) que permiten a los países beligerantes el empleo de armamento.

iii. Antes de seguir las instrucciones de un actor estatal, cualquiera que sea, se debe comunicar con el COVAM y esperar a recibir instrucciones. En caso de premura de tiempo, se actuará de manera formal y correcta, pero tratando de demorar el tiempo necesario para recibir información e instrucciones.

iv. En el caso de recibir el ofrecimiento de escolta por parte de buques de guerra en la zona se debe declinar antes de recibir instrucciones al respecto desde el COVAM.

3.4. Antes del tránsito – medidas de precaución.

Estas medidas recomendadas están enfocadas a evitar el enfrentamiento con fuerzas de un tercer estado.

a) Teniendo en cuenta el personal disponible, debe asegurarse que las rutinas del buque se ajustan con suficiente antelación para garantizar que la tripulación que está de guardia ha descansado suficiente y está bien informada, y cerciorarse de que hay suficientes vigilantes disponibles.

b) Valorar realizar un tránsito diurno/nocturno, en función de las condiciones y avisos de seguridad recibidos.

c) Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.

d) Incrementar el personal de vigilancia/puente.

e) Dotar de personal a la Sala de Máquinas, salvo en el caso de amenaza de minas.

g) Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.

h) Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).

3.5. En tránsito – operaciones.

- a) Utilizar las rutas habituales de tráfico y obedecer las instrucciones y recomendaciones de los centros nacionales e internacionales legítimamente autorizados para darlas, independientemente de su nacionalidad.
- b) Navegar con normalidad, considerando la posibilidad de navegar a la máxima velocidad compatible con la zona.
- c) Actuar con normalidad, y responder a las posibles llamadas de buques de guerra.
- d) Responder contundente y firmemente oponiéndose a cualquier abordaje o visita a bordo cuando no existan causas legítimas para ello, sin llegar al enfrentamiento.
- e) Las luces de navegación deben mantenerse encendidas conforme al COLREG.
- f) Mantener alistados y comprobados todos los medios de iluminación, incluidos proyectores. Navegar con iluminación de cubierta, que facilite su reconocimiento, y responder abiertamente a cualquier interrogación (*hailing*) recibida.
- g) El capitán/CSO debe realizar una evaluación del peligro lo antes posible. Si considera que se está produciendo un peligro o amenaza, además de seguir lo estipulado en su plan de protección respecto la emisión del sistema de alerta de protección (SSAS), debe llamar inmediatamente al COVAM, que retransmitirá, de forma inmediata a su recepción, la información recibida del ataque o persecución a todos los centros en la zona y a la cadena de Mando nacional, para que puedan asignar los medios de auxilio disponibles. De esta forma se establece un único interlocutor nacional, en castellano, que se encargará de retransmitir la información y efectuar un seguimiento posterior de las medidas adoptadas por esos Organismos.
- h) Deben prepararse para navegar sin el auxilio de ayudas electrónicas, incluyendo la posibilidad de la ausencia de señal GPS y AIS.
- i) Proteger a la tripulación frente a cualquier exposición a un riesgo indebido. Cuando se transite por una zona de riesgo, debe limitarse a lo esencial el trabajo que se desarrolle en cubierta. Esto incluye las precauciones a seguir en el caso de amenaza de minas.
- j) No responder en modo alguno a cualquier agresión por parte de un actor estatal, esto sólo podría empeorar la situación.
- k) Si se va a fondear, mantener la vigilancia en el fondeadero y evitar la relajación de las condiciones de estanqueidad.
- l) Mantener un registro de todos los datos de navegación del buque, incluyendo los equipos de comunicaciones.

3.7. En caso de ataque o interacción con unidades militares.

- a) Seguir el plan de contingencia del buque preparado previamente.
- b) Activar el sistema de alerta de protección del buque (SSAS) que, a su vez, alertará al Oficial de Protección de su compañía y a su Estado de pabellón.
- c) Si el capitán/patrón ha ejercido su derecho de apagar el Sistema de Identificación Automático (AIS) durante el tránsito, encenderlo en el momento de producirse un incidente.

d) Activar el Plan /Llamada de comunicación de alerta con el siguiente orden de prioridad:

CENTRO DE OPERACIONES Y VIGILANCIA DE ACCIÓN MARÍTIMA (COVAM), cubierto las 24 horas:

E-mail: covam@mde.es

Teléfono: 0034 968 50 00 50 / 968 12 00 20

CENTRO NACIONAL DE COORDINACIÓN Y SALVAMENTO (CNCS), cubierto las 24 horas:

E-mail: cncs@sasemar.es

Teléfono: 0034 917 55 91 33

Fax: 0034 915 26 14 40

NATO SHIPPING CENTRE, cubierto las 24 horas:

E-mail: info@shipping.nato.int

Tel +44 1923 956574

Las comunicaciones con este último deberán efectuarse en inglés.

g) Remitir el informe del incidente del anexo en cuanto sea posible.

Si fuerzas militares abordan el buque.

a) Antes de que accedan al puente, intentar por todos los medios disponibles informar primero al COVAM, CNCS y NSC (en este orden) y si queda tiempo a la compañía.

b) No realizar ninguna acción que pueda dar lugar a violencia innecesaria y a que la tripulación sufra daños.

c) Mantener la calma y evitar enfrentarse con los asaltantes; seguir sus instrucciones para evitar actuaciones violentas.

d) Evitar reacciones apropiadas en otras circunstancias (ej., recluirse en la ciudadela, intervención del equipo de seguridad) que puedan ser mal interpretadas por las fuerzas militares.

ANEXO - INFORME DE INCIDENTE

| DATOS BUQUE | | |
|-----------------------------------|---|--|
| IDENTIDAD | NOMBRE BUQUE* | |
| | IMO* | |
| | BANDERA | |
| | IRCS | |
| | Contacto CSO/DPA | |
| DOTACIÓN/CARGA | NÚMERO TRIPULANTES | |
| | NACIONALIDAD | |
| | NACIONALIDAD CAPITÁN | |
| | CARGA | |
| | CANTIDAD/VOLUMEN | |
| DATOS VIAJE | ÚLTIMO PUERTO | |
| | FECHA SALIDA | |
| | PRÓXIMO PUERTO | |
| | FECHA LLEGADA | |
| | DÍAS SEGUIDOS EN LA MAR | |
| DATOS INCIDENTE | | |
| CONDICIONES | GRUPO FECHA-HORA INFORME | |
| | SITUACIÓN* | |
| | RUMBO Y VELOCIDAD* | |
| | GFH COMIENZO INCIDENTE* | |
| | GFH FINALIZACIÓN INCIDENTE* | |
| | CONDICIONES METEOROLÓGICAS | |
| TIPO INCIDENTE | TIPO INCIDENTE* | AVISTAMIENTO/ APROXIMACIÓN/ COMUNICACIÓN/ ATAQUE/ABORDAJE |
| | AREAS DEL BUQUE ATACADAS | |
| ARMAS | DESARMADOS / ARMADOS / FUEGO DE INTIMIDACIÓN* | |
| | PISTOLAS / FUSILES / ARMAS AUTOMÁTICAS / LANZADORES DE GRANADAS (RPG) | |
| BUQUES Y EMBARCACIONES | TIPO: BUQUE MERCANTE/GUERRA, CORBETA, FRAGATA* | |
| | DESCRIPCIÓN DEL BUQUE (COLOR, NOMBRE, CARACTERÍSTICAS) | |
| DATOS BUQUE PROPIO | DISPONE DE CIUDEDELA / ZONA SEGURA* | SÍ/NO |
| | EQUIPO DE SEGURIDAD DISPONIBLE / NO DISPONIBLE ARMADO /SIN ARMAS* | SÍ/NO |
| | FRANCOBORDO A LA HORA DEL INCIDENTE | |
| | MEDIDAS ADOPTADAS ANTES DEL INCIDENTE | |
| | MEDIDAS ADOPTADAS DESPUÉS DEL INCIDENTE | |
| | OTROS | |
| RESPUESTA | ACTIVACIÓN ALARMA* | SÍ/NO |
| | REUNIÓN EN CIUDEDELA* | EVITAR |
| | AUMENTO VELOCIDAD/ MANIOBRAS EVASIVAS * | EVITAR |

| | | |
|--|---|---|
| | DESCRIPCIÓN * | EVITAR |
| | EMPLEO ARMAS / DISPAROS DE AVISO / INTIMIDACIÓN / IMPACTO | EVITAR |
| | OTROS ORGANISMOS A QUIENES SE INFORMÓ DEL INCIDENTE | |
| ESTADO ACTUAL | INCIDENTE EN CURSO / FINALIZADO * | |
| | QUIÉN FINALIZÓ EL INCIDENTE | |
| | DETALLES | |
| ESTADO ACTUAL Y APOYO REQUERIDO | | |
| ESTADO | BUQUE SEGURO / NO SEGURO / BAJO ATAQUE / ABORDADO* | |
| | BUQUE NAVEGANDO /PARADO | |
| | SUMINISTRO EÉCTRICO * | SÍ/NO |
| | SIN DAÑOS / DAÑOS MENORES/ DAÑOS MAYORES | |
| DAÑOS / HERIDOS Y BAJAS | DETALLES DAÑOS* | |
| | SITUACIÓN DE LA DOTACIÓN | PUESTOS TRABAJO / CIUDADELA / FUERA BUQUE |
| | HERIDOS | |
| | DETALLES | |
| | FALLECIDOS | |
| | DETALLES | |
| INTENCIONES | CONTINUAR DERROTA / MODIFICAR DERROTA* | |
| | REPARAR DAÑOS / ABANDONAR BUQUE / ENTREGAR BUQUE* | |
| | VELOCIDAD ACTUAL | |
| | RUMBO ACTUAL | |
| | OTROS | |
| IMÁGENES | ESTÁ GRABADO EL INCIDENTE | |
| | CCTV / FOTOGRAFÍAS | |
| | INFORMACIÓN ANEXADA | |
| INFORMACIÓN ADICIONAL | CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN ÚTIL | |
| | ADJUNTAR CUALQUIER OTRO INFORME ADICIONAL REALIZADO | |

* DATOS OBLIGATORIOS.

Format Alfa Registration Form

Choose Operation

* Mandatory fields

| | | | |
|---|-------------------------|--|-------------------------|
| Ship's name:* | | | |
| Flag state:* | | | |
| International Radio Call Sign (IRCS):* | | | |
| IMO No.: | | | |
| MMSI No.: | | | |
| Hull Number: | | | |
| Year scrapped/lost (YYYY): | | | |
| GT (Gross Tonnage): | | | |
| NT (Net Tonnage): | | | |
| Displacement: | | | |
| LOA (Length Overall) | | | |
| Beam (Max.): | | | |
| Draft (Max.): | | | |
| Inmarsat Telephone No.: | | | |
| Iridium Telephone No.: | | | |
| Cell Phone No.: | | | |
| Other Telephone No.: | | | |
| Inmarsat Fax No.: | | | |
| Inmarsat Telex No.: | | | |
| Primary contact email:* | | | |
| Secondary contact email: | | | |
| Name of the ship Owner: | | | |
| Owner's email address: | | | |
| Name of the ship's operator: | | | |
| Operator's email address: | | | |
| Operator's telephone No.: | | | |
| CSO (Company Security Officer) name: | | | |
| CSO's email address: | | | |
| CSO's telephone No.: | | | |
| Name of the ship's charterer: | | | |
| Charterer's email address: | | | |
| Cargo: | | | |
| Last port of call (LPOC):* | | ETD | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC |
| Next port of call (NPOC):* | | ETA | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC |
| Port of final destination:* | | ETA | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC |
| Crew nationalities | | | |
| Crew number: | | Latitude (GGMM.SS N); Longitude (GGGMM.SS E/W) | |
| Current position (Date-time, Lat, Long):* | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC | | |
| Course (0-360): | | | |
| Passage speed in knots (0-50):* | | | |
| Entry Date and time (UTC) to Co-operation Area:* | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC | | |
| Exit Date and time (UTC) to Co-operation Area:* | YYYY-MM-DD HH:MM:SS UTC | | |
| Waypoints of track through Co-operation Area?: | NO | | |
| Freeboard of lowest accessible deck (m.): | | | |
| Security Team Onboard (Y/N)?: | NO | | |
| Doctor onboard (Y/N)? : | NO | | |
| Helicopter winch area (Y/N)? : | NO | | |
| Helicopter landing area (Y/N)? : | NO | | |
| Closed circuit television installed onboard (Y/N)?: | NO | | |
| Has the ship a distinct piracy alarm (Y/N)? | NO | | |
| Is there a citadel installed (Y/N)?: | NO | | |
| Are physical barriers (barbed wire, water spray, etc) installed (Y/N)?: | NO | | |
| Are the bridge, accommodation and poop deck protected against small arms (Y/N)? | NO | | |
| Are access routes to accommodation and machinery spaces controlled (Y/N)? | NO | | |
| Any other information which may assist in counter-piracy (if applicable)? : | | | |