

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Teléfono: +44(0)20 7735 7611 Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1339
14 septiembre 2011

ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia

1 El Comité de Seguridad Marítima (el Comité), en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011), habiendo, entre otras cosas, reconocido la importancia de las Mejores prácticas de gestión y la necesidad de cumplir con sus disposiciones, adoptó la resolución MSC.324(89), Implantación de las orientaciones sobre las mejores prácticas de gestión, y se manifestó, en general, consciente de la necesidad de mantener dichas prácticas activas y actualizadas y en un plano dinámico y siempre pertinente.

2 El Comité tomó nota de que el grupo del sector se encontraba revisando las Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Arábigo, y autorizó, por tanto, a su Presidente y a la Secretaría de la OMI a que distribuyeran las orientaciones revisadas sobre las Mejores prácticas de gestión como una nueva circular MSC, y a que revocaran la circular existente (actualmente, circular MSC.1/Circ.1337) sin tener que esperar a la aprobación previa del Comité. Posteriormente, se invitaría al Comité a que aprobara la nueva circular con carácter retroactivo en su próxima reunión.

3 La Cámara Naviera Internacional (ICS), en nombre de las organizaciones del sector que han contribuido a la elaboración de las Mejores prácticas de gestión o que han declarado su apoyo a las mismas, ha pedido a la Organización que distribuya la versión más reciente (agosto de 2011) de las Mejores prácticas de gestión, tal como se indica en el anexo 1.

4 Según lo autorizó el MSC 87, la presente circular se publica tras consultar con el Presidente del Comité de Seguridad Marítima antes de someterla a la atención del Comité.

5 Se invita a los Gobiernos Miembros a que examinen las Mejores prácticas de gestión que figuran en el anexo 2 y a que recomienden a los propietarios, armadores y gestores de buques con derecho a enarbolar sus pabellones, así como al personal de a bordo empleado en tales buques, o que preste servicios en los mismos, que actúen de conformidad con las mismas, tomando en consideración las orientaciones facilitadas en la resolución MSC.324(89) y las recomendaciones vigentes de la Organización a los Gobiernos y sus orientaciones a los armadores y propietarios de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques.*

* Circular MSC.1/Circ.1333: "Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques", y circular MSC.1/Circ.1334: "Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques", tal como puedan revisarse.

6 También se invita a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con carácter consultivo a que examinen las Mejores prácticas de gestión y las otras orientaciones indicadas en el párrafo 5 y a que recomienden a sus miembros que actúen de acuerdo con las mismas.

7 Se invita a los Gobiernos Miembros y a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con carácter consultivo a que consideren la conveniencia de señalar a la atención del Comité los resultados de la experiencia adquirida con la aplicación de las Mejores prácticas de gestión que figuran en el anexo 2.

8 Por la presente se revoca la circular MSC.1/Circ.1337.

**ANEXO 1
(Traducción)**

Cámara Naviera Internacional

12 Carthusian Street
Londres EC1M 6EZ

Teléfono: +44 20 7417 8844
Facsímil: +44 20 7417 8877
Correo electrónico: ics@marisec.org
www.marisec.org
www.shippingfacts.com



Secretario General
Organización Marítima Internacional
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR

6 de septiembre de 2011

Estimado Secretario General:

Me dirijo a usted en nombre de todas las organizaciones del sector, enumeradas al pie de la presente, que han contribuido a la elaboración de las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia" y le prestan su apoyo conjunto. Cabe poner de relieve que el documento es resultado de una labor conjunta del sector y que se debería considerar como tal.

El sector siempre ha considerado que las Mejores prácticas de gestión se deberían mantener actualizadas basándose en la experiencia adquirida en la lucha contra la piratería en la región y con el fin de reflejar las tácticas cambiantes de los piratas. A principios de este año observamos que se había recibido suficiente información para justificar una cuarta revisión. Al final de agosto se publicó esa cuarta versión, que ya se encuentra disponible en los sitios en la Red de las asociaciones del sector y en los de las organizaciones militares pertinentes.

Dado que es importante poner a disposición de compañías, capitanes y gente de mar la información más reciente, sería de agradecer que la OMI de nuevo distribuya las Mejores prácticas de gestión, ahora en su cuarta versión, y que invite a sus Estados Miembros a tomar nota de la misma y a informar a todas las partes interesadas. Recomendamos descargar la versión de alta definición disponible en:

<http://www.witherbyseamanship.com/best-management-practice-bmp4-downloadable-product.html>

Muy atentamente,

(firmado)

P. B. Hinchliffe
Secretario General

En nombre de:

BIMCO

ICS

IMB

Intercargo

INTERTANKO

ISF

Joint Hull Committee/Joint War Committee

OCIMF

WSC

CLIA

Clubes P e I

IMEC

InterManager

IPTA

ITF

Mission to Seafarers

SIGTTO

ANEXO 2

MPG4

Mejores prácticas de gestión para la protección
contra la piratería con base en Somalia

The main image is a composite. On the left, a map of the Horn of Africa is shown in white outlines against a blue background, with labels for SAUDI ARABIA, OMAN, ERITREA, YEMEN, DJIBOUTI, ETHIOPIA, SOMALIA, KENYA, and TANZANIA. The central part of the image shows a sunset over an oil rig structure. On the right, there are two inset photos: the top one shows a supply vessel at sea, and the bottom one shows a small white skiff with several people on board, likely pirates.

Elaborado y respaldado por:

A collection of logos for various organizations supporting the document, including SIGTTO, INTERTANKO, INTERCARGO, OCIMF, IGP&I, IMB, IPTA, BIMCO, InterManager, IMEC, UKMTO, and EU NAVFOR Somalia.

MPG4

Mejores prácticas de gestión para la
protección contra la piratería con base
en Somalia

(Versión 4 – agosto de 2011)

***Propuesta de prácticas operacionales
y de planificación para los armadores y
los capitanes de los buques que transiten
por la zona de alto riesgo***

Impreso en agosto de 2011

ISBN: 978 1 85609 505 1

Condiciones de uso

La información y asesoramiento que figuran en este folleto ("folleto") tienen por objeto únicamente servir de guía para que el usuario los utilice por su cuenta y riesgo. Los autores, sus afiliados o los empleados de toda persona, empresa, compañía u organización (que de alguna manera hayan brindado información o datos, o contribuido a la traducción, publicación o distribución del presente folleto) no ofrecen garantías ni seguridades, ni asumen deber de diligencia ni responsabilidades por lo que respecta a la exactitud de la información y asesoramiento que aquí se brinda, o por cualquier omisión o consecuencia que resulte directa o indirectamente de aplicar, adoptar o seguir las orientaciones que aquí se presentan, incluso en los casos en que esto se deba a que las personas o entidades anteriormente mencionadas no hayan prestado un cuidado razonable.



Publicado en 2011 por
Witherby Publishing Group Ltd
4 Dunlop Square
Livingston, Edimburgo, EH54 8SB
Escocia (Reino Unido)

Teléfono: +44(0)156 463 227
Facsímil: +44 (0) 1506 468 999
Correo electrónico: info@emailws.com
Sitio en la Red: www.witherbys.com

Índice

Los tres requisitos fundamentales de las Mejores prácticas de gestión	5	
Sección 1	Introducción	7
Sección 2	Actos de piratería en Somalia – La zona de alto riesgo	8
Sección 3	Evaluación de riesgos	9
Sección 4	Ataques piratas típicos	11
Sección 5	Procedimientos de notificación en relación con las Mejores prácticas de gestión	12
Sección 6	Planificación de la compañía	14
Sección 7	Planificación del capitán del buque	16
Sección 8	Medidas de protección del buque	20
Sección 9	Ataque pirata	33
Sección 10	Si los piratas se hacen con el control del buque	36
Sección 11	En caso de intervención militar	37
Sección 12	Informe posterior al suceso	38
Sección 13	Actualización de las Mejores prácticas de gestión	40
ANEXO A	Datos de contacto útiles	41
ANEXO B	Formularios de notificación de la situación del buque de la UKMTO	42
ANEXO C	Definiciones relativas a los actos de piratería	44
ANEXO D	Informe del suceso	47
ANEXO E	<i>MSCHOA Vessel Movement Registration Form</i>	50
ANEXO F	Orientaciones adicionales para los buques dedicados a la pesca	53
ANEXO G	Recomendaciones adicionales para las embarcaciones de recreo, incluidos yates	55
ANEXO H	Organizaciones de apoyo	56

LOS TRES REQUISITOS FUNDAMENTALES DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN

Registrarse en el MSC-HOA – Informar a la UKMTO – Aplicar las Mejores prácticas de gestión

1. Registrarse en el MSC-HOA

Hay que asegurarse de que, antes de adentrarse en la zona de alto riesgo (delimitada al norte por Suez y el estrecho de Hormuz, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E), se haya enviado al MSC-HOA un **formulario de registro de los movimientos del buque** del MSC-HOA, lo cual se puede hacer directamente en línea (el armador), por facsímil o por correo electrónico (en el anexo E figuran los detalles del formulario).

Todos los movimientos del buque se deberían registrar en el MSC-HOA, incluso en los casos en que navegue formando parte de un convoy nacional, en que haya un grupo de protección a bordo o en que no se navegue por el golfo de Adén.

2. Informar a la UKMTO

Al adentrarse en la zona de notificación voluntaria de la UKMTO, delimitada al norte por Suez, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E, hay que asegurarse de que se envíe un **formulario de notificación de la situación del buque – informe inicial** de la UKMTO (véase el anexo B).

Se recomienda encarecidamente a los buques informar diariamente a la UKMTO por correo electrónico a las 8:00 horas GMT cuando naveguen por la zona de alto riesgo. Para tal efecto se debería utilizar el **formulario de notificación de la situación del buque – informe diario de la situación** (véase el anexo B).

La UKMTO actúa como el punto de contacto principal para los buques mercantes y de coordinación con las fuerzas militares en la región, y es además el **punto de contacto principal** durante un ataque. Por tal razón debería estar informado de que el buque navega por la zona de alto riesgo.

3. Aplicar las Mejores prácticas de gestión

Las medidas de protección del buque descritas en las Mejores prácticas de gestión son, por su concepción, las más básicas que probablemente resulten eficaces. Los propietarios de buques quizá deseen considerar la posibilidad de modificar los buques más allá de lo que se recomienda en el presente folleto, y/o facilitar equipo y/o personal adicional a fin de reducir más el riesgo de un ataque pirata.

Si los piratas no pueden subir a bordo del buque, no lo podrán secuestrar.

PRONTUARIO

EVITE CONVERTIRSE EN UNA VÍCTIMA DE LA PIRATERÍA

- No se quede **SOLO** Informe a la UKMTO (mediante correo electrónico o una llamada) y registre la travesía en el MSC-HOA.
- Utilice el corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC) y el programa de tránsito en grupo o un convoy independiente.
- Se recomienda mantener conectado el sistema de identificación automática (SIA).
- No deje que lo **ENCUENTREN** Manténgase al tanto de los avisos náuticos y visite los sitios en la Red pertinentes (MSC-HOA y Centro Marítimo de la OTAN) para informarse de lugares de operación conocidos de piratas.
- Utilice únicamente las luces de navegación.
- No se deje **SORPRENDER** Aumente la vigilancia y el número de vigías, así como el uso de circuitos cerrados de televisión y de radares.
- No sea **VULNERABLE** Utilice medidas de protección del buque visibles (disuasorias) y físicas (preventivas).
- Podrían incluirse entre ellas el uso de alambre de cuchillas, agua, espuma, etc.
- Suministre protección personal adicional para los equipos de puente.
- No deje que **SUBAN A BORDO** Aumente la velocidad al máximo.
- Maniobre el buque.
- No se deje **CONTROLAR** Utilice procedimientos y ejercicios bien practicados.
- Utilice ciudadelas, pero sólo con la aprobación del capitán/armador y debidamente preparadas y practicadas. Tenga presente que no está garantizada una intervención naval/militar.
- Impida que los piratas se sirvan de herramientas, equipo o vías de acceso.

Sección 1

INTRODUCCIÓN

- 1.1 Las Mejores prácticas de gestión del sector (MPG) que figuran en el presente folleto tienen como objetivo ayudar a los buques a evitar, prevenir o retrasar los ataques piratas en la zona de alto riesgo, según se define en la sección 2 (véase la página 3). La experiencia y los datos recopilados por las fuerzas navales/militares demuestran que la aplicación de las recomendaciones aquí recogidas puede ayudar y ayudará considerablemente a impedir que los buques sean víctimas de los actos de piratería.
- 1.2 Las posibles consecuencias de no observar las Mejores prácticas de gestión que se describen en el presente folleto son graves. Se han dado casos de piratas que someten a sus rehenes a actos de violencia y a otros maltratos. El tiempo promedio de secuestro de un buque y su tripulación excede los siete meses. (Obsérvese que, aunque con frecuencia las fuerzas navales/militares se refieren a un buque "pirated" (robado por piratas) en lugar de "hijacked" (secuestrado), el significado es el mismo.)
- 1.3 A efectos de las Mejores prácticas de gestión, "piratería" se define como todo acto violento perpetrado contra los buques, su tripulación y su carga. Esto incluye los robos a mano armada y las tentativas de subir a bordo y hacerse con el control del buque, dondequiera que ocurran. Hasta ahora los piratas somalíes tratan de secuestrar los barcos, la carga y la tripulación y retenerlos hasta que se pague el rescate.
- 1.4 En la medida de lo posible, este folleto debería consultarse conjuntamente con los sitios en la Red del Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (www.mschoa.org) y el Centro Marítimo de la OTAN (www.shipping.nato.int), en los que periódicamente se ofrece asesoramiento adicional y actualizado (incluidas alertas actualizadas acerca de ataques de piratas).
- 1.5 Es posible que no todas las medidas de protección del buque descritas en este folleto sean aplicables a todo tipo de buques.
- 1.6 En este folleto MPG4 se actualizan las orientaciones que figuran en la tercera versión del documento sobre las Mejores prácticas de gestión, publicado en junio de 2010.
- 1.7 Asimismo, el folleto complementa las orientaciones para la lucha contra la piratería que se facilitaron en las últimas circulares MSC de la OMI. Consúltese el sitio de la OMI en la Red, www.imo.org.

La autoridad del capitán para proteger su tripulación, buque y carga deberá prevalecer siempre sobre cualquiera de las recomendaciones recogidas en este folleto.



Sección 2

ACTOS DE PIRATERÍA EN SOMALIA – LA ZONA DE ALTO RIESGO

- 2.1** La presencia de fuerzas navales/militares en el golfo de Adén, fuerzas que se concentran en el corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC), ha reducido de manera notable la frecuencia de ataques piratas en esta zona. Como las fuerzas navales/militares están concentradas en esta zona, la piratería somalí se ha visto obligada a desplazarse al mar Arábigo y más allá. No obstante, es importante señalar que la piratería continúa siendo una grave y constante amenaza en el golfo de Adén.
- 2.2** Los ataques de los piratas con base en Somalia se han desarrollado en todo el golfo de Adén, el mar Arábigo y el océano Índico septentrional, afectando a todo el transporte marítimo de la región. El uso en aumento recientemente como buques nodriza de buques mercantes, buques de pesca y bagalas secuestrados permite a los piratas cubrir un campo de operaciones muy distante de Somalia y transportar para ello embarcaciones (esquifes) y armamento.
- 2.3 Actividades de piratería**
- El nivel de actividad de los piratas varía dentro de la zona de alto riesgo debido a las condiciones meteorológicas cambiantes y a las operaciones de las fuerzas navales/militares.
 - La piratería, por lo general, disminuye en zonas afectadas por el monzón del sudoeste y aumenta en el periodo posterior.
 - El inicio del monzón del noreste, por lo general, tiene un efecto menor en la piratería que el monzón del sudoeste.
 - Es probable que cuando el nivel de piratería se reduce en un sector de la zona de alto riesgo aumente en otro (por ejemplo, las aguas frente a las costas de Kenya y Tanzania, el golfo de Adén y Bab-al Mandeb, por lo general, experimentan un mayor nivel de piratería durante el monzón del sudoeste).
- 2.4** La **zona de alto riesgo** se define en relación con los lugares en que se han desarrollado la actividad y/o los ataques de los piratas. A efectos de las Mejores prácticas de gestión, esta zona está delimitada **al norte por Suez y el estrecho de Hormuz, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E.** (Obsérvese que la zona de notificación voluntaria de la UKMTO es ligeramente mayor, ya que incluye el golfo Arábigo.) **Se han producido ataques en la mayoría de los sectores más distantes de la zona de alto riesgo.** Los ataques en el sur se han extendido al mar de Mozambique. Conviene mantener un alto nivel de preparación y vigilancia incluso al sur del límite meridional de la zona de alto riesgo.
- 2.5** Es importante utilizar la información más reciente sobre el lugar donde los piratas están desarrollando sus operaciones al planificar las rutas que se van a seguir por la zona de alto riesgo. Es importante asimismo que los buques estén preparados para cambiar el rumbo a corto plazo para evitar los actos de piratería cuando se difundan avisos náuticos pertinentes o las fuerzas navales/militares suministren información al respecto. Las condiciones meteorológicas también pueden convertirse en un obstáculo para los piratas y cabe considerarlas como un factor digno de tenerse en cuenta cuando se prepare una ruta a través de la zona de alto riesgo. Se aconseja obtener las recomendaciones/actualizaciones más recientes del MSC-HOA, el Centro Marítimo de la OTAN y la UKMTO acerca del grado de actividad de los piratas y de su campo de operaciones más reciente. (Véanse los detalles de contacto en el anexo A.)
- 2.6** Se recomienda firmemente aplicar las Mejores prácticas de gestión en toda la zona de alto riesgo.

Sección 3

EVALUACIÓN DE RIESGOS

3.1 Antes de adentrarse en la zona de alto riesgo, los armadores y capitanes de buques deberían realizar una evaluación de riesgos exhaustiva con miras a determinar la probabilidad de que se produzcan ataques piratas contra el buque y sus consecuencias, basándose en la información más reciente disponible (véanse los datos de contacto útiles que figuran en el anexo A, incluidos los del MSC-HOA, el Centro Marítimo de la OTAN, la UKMTO y la MARLO). Con base en los resultados de esa evaluación deberían determinarse medidas de prevención, atenuación y recuperación, lo que supondrá la combinación de prescripciones obligatorias con medidas complementarias para combatir la piratería. Es importante que la evaluación de riesgos se conciba específicamente para el buque y la travesía de que se trate y que no sea de carácter genérico.

Los factores que han de tenerse en cuenta en la evaluación de riesgos son, entre otros, los siguientes:

3.2 Seguridad de la tripulación:

- La consideración principal debería ser garantizar la seguridad de la tripulación. Al establecer las medidas destinadas a prevenir la subida a bordo ilícita y el acceso desde el exterior a las zonas de alojamiento, se debería prestar atención para evitar que los miembros de la tripulación queden atrapados dentro y para que puedan evacuar el lugar en caso de que se produzca otro tipo de emergencia, por ejemplo, un incendio.
- Debería pensarse seriamente en la creación de un punto seguro de reunión o una ciudadela. (Véase la sección 8.13.)
- También debería pensarse en dotar de protección balística a la tripulación que quizá deba permanecer en el puente durante un ataque pirata, considerando que cada vez con mayor frecuencia los piratas disparan al puente del buque para forzarlo a detenerse. (Véase la sección 8.3.)



3.3 Francobordo:

- Es probable que, para mayor facilidad, los piratas intenten subir a bordo de los buques que atacan por el punto más bajo por encima de la línea de flotación. Estos puntos se encuentran frecuentemente en cada aleta o en la popa.
- La experiencia indica que los buques que tienen un francobordo mínimo de más de 8 m cuentan con muchas más posibilidades de escapar a un ataque pirata que los que tienen un francobordo inferior.
- Un gran francobordo protegerá poco, o nada, si la construcción del buque proporciona acceso a los piratas que intentan subir a bordo, por lo cual debería pensarse en introducir más medidas de protección.
- Un gran francobordo por sí solo quizá no sea suficiente para evitar un ataque pirata.

3.4 Velocidad:

- Una de las formas más eficaces de frustrar un ataque pirata es aumentando la velocidad para intentar dejar atrás a los atacantes y/o dificultarles la subida a bordo.
- Hasta la fecha, no se han notificado ataques en los que los piratas hayan subido a bordo de buques que desarrollaban una velocidad superior a 18 nudos. **No obstante, es posible que las tácticas y técnicas de los piratas evolucionen de forma que les permitan subir a bordo de buques que vayan a mayor velocidad.**
- Se recomienda a los buques que viajen a la velocidad máxima de navegación, o al menos a 18 nudos cuando sean capaces de desarrollar una velocidad mayor, en toda la zona de alto riesgo.
- Es muy importante aumentar a la velocidad de seguridad máxima inmediatamente después de que se detecte la presencia de un buque sospechoso y tan pronto como sea posible con el fin de tratar de aumentar el punto de aproximación máxima que separa al buque de cualquier posible atacante y/o hacer más difícil la subida a bordo.
- Si el buque forma parte de un "tránsito en grupo" (véase la sección 7.9 para más información sobre los tránsitos en grupo) dentro del corredor internacional de tránsito recomendado, tal vez tenga que ajustar la velocidad.
- Se recomienda visitar los sitios en la Red del MSC-HOA, el Centro Marítimo de la OTAN y la MARLO, donde se imparten advertencias actualizadas sobre la velocidad que son capaces de desarrollar los piratas en sus ataques.

3.5 Estado de la mar:

- Los piratas organizan sus ataques desde embarcaciones muy pequeñas (esquifes), incluso en los casos en que están respaldados por embarcaciones más grandes o "buques nodriza", lo cual tiende a limitar sus operaciones a estados de la mar moderados.
- Es probable que sea más difícil maniobrar embarcaciones pequeñas de manera eficaz con un estado de la mar de escala 3 o superior.

Sección 4

ATAQUES PIRATAS TÍPICOS

- 4.1** Por lo general, en los ataques se utilizan dos embarcaciones abiertas pequeñas de gran velocidad (hasta 25 nudos) o "esquifes", que a menudo se aproximan por una de las bandas o por la popa. Con frecuencia los esquifes están provistos de dos motores fueraborda o de un motor más grande de 60 hp.
- 4.2** Los grupos de piratas despliegan sus actividades en tres tipos de configuración de embarcaciones, aunque hasta la fecha la fase de ataque en sí tiene lugar en esquifes sea cual fuera la configuración. Tales configuraciones consisten en lo siguiente:
- Esquifes solamente, usualmente dos.
 - Balleneros abiertos, que transportan grandes cantidades de combustible que a menudo remolcan dos o más esquifes de ataque.
 - Buques nodriza, que han incluido buques mercantes de las mayores dimensiones, buques de pesca y bagalas.

Estos buques nodriza han sido secuestrados por los piratas y a menudo llevan a bordo como rehenes a sus propios tripulantes. Se utilizan para transportar piratas, provisiones, combustible y esquifes de ataque a fin de ampliar mucho más la zona de operaciones y son considerablemente menos vulnerables al mal tiempo. A menudo remolcan los esquifes, aunque, cuando son suficientemente grandes, y cada vez con mayor frecuencia, los cargan a bordo, camuflados para reducir la posibilidad de que las fuerzas navales/militares los intercepten.



- 4.3** Cada vez con mayor frecuencia los piratas utilizan armas de fuego pequeñas y granadas lanzadas con cohetes con la intención de intimidar a los capitanes de los buques para que reduzcan la velocidad y se detengan a fin de poder subir a bordo. Por lo general el uso de estas armas se concentra en el puente y en la zona de alojamiento. En circunstancias tan difíciles, es muy importante mantener la velocidad máxima de navegación, aumentándola en la medida de lo posible, y maniobrar cuidadosamente para resistir el ataque.
- 4.4** Los piratas somalíes procuran situar los esquifes al costado del buque para que uno o más piratas armados puedan subir a bordo. Con frecuencia, utilizan escalas largas y ligeras y cuerdas o una barra larga con gancho y una cuerda anudada para subir por el costado del buque. Una vez a bordo, el pirata (o piratas), por lo general, se dirigirá al puente para tratar de hacerse con el control del buque. Al llegar al puente, exigirá que el buque disminuya la velocidad o se detenga para que otros piratas puedan subir.
- 4.5** Se han producido ataques a casi todas las horas del día. Sin embargo, muchos han tenido lugar al amanecer. También ha habido ataques por la noche, en especial en noches de luna, pero con menor frecuencia.
- 4.6** La mayoría de los ataques de piratas han sido frustrados por tripulaciones que se han entrenado y han planificado antes de emprender la travesía, y que han aplicado las Mejores prácticas de gestión que figuran en el presente folleto.

Sección 5

PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN EN RELACIÓN CON LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN

5.1 Una parte fundamental de las Mejores prácticas de gestión que es aplicable a todos los buques es la coordinación con las fuerzas navales/militares. Se procura de esta manera informar a estas fuerzas de la travesía que el buque está a punto de emprender y de su vulnerabilidad a un ataque pirata. Esta información es esencial para que las fuerzas navales/militares puedan utilizar óptimamente los recursos a su disposición. Una vez que los buques han comenzado la travesía es importante que continúen enviando información actualizada a las fuerzas según vayan avanzando. Las dos organizaciones navales/militares principales con las que hay que establecer contacto son:

5.1.1 UKMTO:

La oficina de UKMTO (UK Maritime Trade Operations) en Dubai es el primer punto de contacto para los buques presentes en la región. La UKMCO mantiene una comunicación cotidiana entre los capitanes y las fuerzas navales/militares, pues se comunica con los buques mercantes y mantiene contacto directo con el MSC-HOA y los jefes navales en el mar y en tierra. Se recomienda firmemente a los buques que envíen informes regulares a la UKMTO.

Tales informes comprenden:

1. un informe inicial;
2. informes diarios;
3. un informe final (al salir de la zona de alto riesgo o al llegar a puerto).

En el anexo B figuran los formularios de notificación que se utilizarán en la zona de notificación voluntaria de la UKMTO, que utiliza esta información para ayudar a las unidades navales a mantener una perspectiva precisa del tráfico mercante marítimo. (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).

5.1.2 MSC-HOA:

El Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA):

El Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA) es el centro de planificación y coordinación de las fuerzas navales de la UE (EU NAVFOR). El MSC-HOA anima a las compañías a registrar en su sitio en la Red (www.mschoa.org) los movimientos de sus buques antes de entrar en la zona de alto riesgo (incluido el corredor internacional de tránsito recomendado). (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A). Conviene observar que la zona de operaciones de la EU NAVFOR no se extiende al este del meridiano 65° E.

Es importante que los buques y sus armadores rellenen los formularios de notificación de la situación de los buques de la UKMTO y que se registren en el MSC-HOA.



Sala de operaciones de la UKMTO

Sección 6

PLANIFICACIÓN DE LA COMPAÑÍA

Lista de comprobaciones para la planificación de la compañía

Planificación de la compañía – Antes de entrar en la zona de alto riesgo

6.1 Registrar el buque en el sitio del MSC-HOA

Se recomienda firmemente que los armadores de buques se inscriban para poder entrar en las secciones de acceso restringido del sitio en la Red del MSC-HOA (www.mschoa.org) antes de adentrarse en la zona de alto riesgo, ya que recoge información adicional y actualizada. Obsérvese que no se trata de registrar los movimientos del buque – Véase más abajo.

6.2 Obtener la información más reciente de los sitios del MSC-HOA y del Centro Marítimo de la OTAN

Debería planificarse cuidadosamente el viaje en la zona de alto riesgo dado que se producen ataques piratas a gran distancia de la costa de Somalia. Es importante obtener la información más reciente de los sitios en la Red del MSC-HOA y del Centro Marítimo de la OTAN (www.mschoa.org y www.shipping.nato.int) antes de planificar y realizar el viaje.

6.3 Revisar la EPB y el PPB

Hay que revisar la evaluación de la protección del buque (EPB) y la aplicación del plan de protección del buque (PPB), tal y como prescribe el **Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias** (Código PBIP), para contrarrestar la amenaza de los piratas.

6.4 PPB en vigor

Se recomienda al oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) que se asegure de que haya un plan de protección del buque para la travesía por la zona de alto riesgo, y de que se ponga en práctica mediante simulacros, se explique y se discuta con el capitán y el oficial de protección del buque (OPB).

6.5 Consultar continuamente los sitios que informen sobre amenazas específicas de la piratería

Asegúrese de que los buques se mantienen informados de cualquier amenaza específica en la zona de alto riesgo de la que se haya advertido en los sitios en la Red del MSC-HOA y el Centro Marítimo de la OTAN (www.mschoa.org y www.shipping.nato.int). Además, se deberían consultar continuamente todos los avisos náuticos en Sat C (NAVTEXT en zonas limitadas), tras lo cual el capitán debería tomar las medidas del caso.

6.6 Aconsejar al capitán acerca de la ruta recomendada

Aconséjese al capitán del buque con respecto a la derrota recomendada a través de la zona de alto riesgo, incluidos detalles de la amenaza de actos de piratería. Se debería suministrar orientación sobre los métodos de tránsito por el IRTC disponibles (por ejemplo, tránsito en grupo o convoy nacional en caso de que haya).

- Tránsitos en grupo coordinados por el MSC-HOA dentro del IRTC, con los buques agrupados de acuerdo con su velocidad para máxima protección. En el sitio del MSC-HOA se facilitan más detalles sobre el programa de tránsito en grupo, incluidas las horas de salida.
- Convoyes nacionales. Varias fuerzas navales/militares organizan convoyes protegidos a través del IRTC. En el sitio del MSC-HOA se facilitan pormenores de los programas de convoyes.

6.7 Preparar y establecer medidas de protección del buque

Se recomienda encarecidamente disponer de medidas de protección del buque debidamente planificadas y establecidas antes de transitar por la zona de alto riesgo. En este folleto se exponen las medidas de protección cuya adopción se propone (véase la sección 8). Se ha demostrado que su aplicación aumenta considerablemente las posibilidades de que los buques resistan los ataques piratas.

6.8 Dar formación a la tripulación

Impártanse a la tripulación sesiones de formación (incluidos ejercicios relacionados con ciudadelas cuando se utilicen) antes de las travesías y posteriormente sesiones informativas.

Planificación de la compañía – Al entrar en la zona de alto riesgo

6.9 Enviar al MSC-HOA el formulario de registro de los movimientos del buque

Asegúrese de que se ha enviado al MSC-HOA un formulario de registro de los movimientos del buque, lo cual se puede hacer directamente en línea (el armador), por facsímil o por correo electrónico (en el anexo E figuran los detalles del formulario).

Tenga presente que la UKMTO no puede responder en su carácter de receptora de sistemas de alerta de protección del buque si éste se encuentra fuera de la zona de notificación voluntaria de la UKMTO.

El armador debería asegurarse de que se hayan establecido las medidas de las Mejores prácticas de gestión antes de entrar en la zona de alto riesgo.

Sección 7

PLANIFICACIÓN DEL CAPITÁN DEL BUQUE

Planificación del capitán – Antes de entrar en la zona de alto riesgo

7.1 Informar a la tripulación y hacer un simulacro

Antes de entrar en la zona de alto riesgo se recomienda informar plenamente a la tripulación de los preparativos y realizar un simulacro. Se debería examinar el plan e informar a todo el personal de sus responsabilidades, incluida la familiarización con la señal de alarma que indica un ataque pirata o el "fuera de peligro" y la respuesta adecuada a cada una de estas situaciones. El simulacro además debería incluir lo siguiente:

- Poner a prueba las medidas de protección del buque, incluida la de protección de todos los puntos de acceso.
- La revisión exhaustiva del plan de protección del buque (véase la sección 6.4).

7.2 Preparar un plan de comunicaciones de emergencia

Se aconseja a los capitanes que preparen un plan de comunicaciones de emergencia que incluya todos los números de contacto fundamentales para casos de emergencia, junto con mensajes previamente preparados, que deberían estar a mano o expuestos permanentemente cerca de todos los puestos de comunicaciones externas (por ejemplo, los números de teléfono de la UKMTO, el MSC-HOA, el oficial de la compañía para la protección marítima, etc.; véase la lista de contactos que figura en el anexo A).

7.3 Definirse en cuanto al uso del SIA del buque

Si bien queda a discreción del capitán desconectar el SIA si cree que su utilización incrementa la vulnerabilidad del buque, a fin de facilitar a las fuerzas navales/militares información que permita el seguimiento de los buques se recomienda dejarlo conectado en toda la zona de alto riesgo, aunque restringido su uso a la identidad, situación, rumbo, velocidad, estado de navegación e información relativa a la seguridad. La recomendación de dejar conectado el SIA se mantendrá sometida a revisión. Las actualizaciones que puedan introducirse se notificarán por conducto de los sitios del MSC-HOA y el Centro Marítimo de la OTAN.

7.4 Si la compañía no ha enviado al MSC-HOA el formulario de registro de los movimientos del buque

Asegúrese de que la compañía ha rellenado y enviado el formulario de registro de los movimientos del buque del MSC-HOA. Si no lo ha hecho, el capitán debería enviarlo por correo electrónico/facsímil.

Planificación del capitán – Al entrar en la zona de alto riesgo

7.5 Al entrar, enviar a la UKMTO el formulario de notificación de la situación del buque – informe inicial

Al entrar en la zona de notificación voluntaria del UKMTO, delimitada al norte por Suez, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E, asegúrese de que se envía el formulario de notificación de la situación del buque – informe inicial (véase el anexo B).

El capitán debería asegurarse de que se han establecido en el buque las medidas de las Mejores prácticas de gestión antes de entrar en la zona de alto riesgo

El tránsito por la zona de alto riesgo

7.6 Reducir al mínimo los trabajos técnicos y de mantenimiento

Trabajos técnicos y de mantenimiento en la zona de alto riesgo – Se recomienda:

- Controlar estrictamente todo trabajo efectuado fuera de la zona de alojamiento y limitar y controlar también los puntos de acceso.
- Tener a mano todo el equipo esencial de la cámara de máquinas; dicho equipo no será objeto de mantenimiento.

7.7 Enviar diariamente a la UKMTO el formulario de notificación de la situación del buque – informe diario de la situación

Se recomienda firmemente a los buques que mientras naveguen por la zona de alto riesgo se pongan en contacto diario con la UKMTO mediante correo electrónico a las 8 00 horas GMT. Debería usarse el formulario de notificación de la situación del buque – informe diario de la situación, de la UKMTO (que figura en el anexo B).

7.8 Revisar cuidadosamente todas las advertencias e información

El capitán (y la compañía) debería ser consciente de que quizá sea necesario cambiar el rumbo con base en información actualizada recibida. Esta información y las necesarias advertencias podrán ser facilitadas por diferentes conductos, entre ellos avisos náuticos en Sat C (y NAVTEXT en zonas limitadas). Es importante estudiar cuidadosamente todas las advertencias e información.

Antes de entrar en el corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC)

7.9 Utilizar el programa de tránsito en grupo mientras se navega por el golfo de Adén

Se recomienda firmemente que los buques naveguen dentro de los límites del IRTC, zona en la que se concentran las fuerzas navales/militares. Las fuerzas navales/militares están a cargo del programa de tránsito en grupo dentro del IRTC, que a su vez está coordinado por el MSC-HOA. Mediante ese programa, los buques se agrupan según la velocidad para disponer de la máxima protección durante su travesía por el IRTC. Otras recomendaciones sobre el programa de tránsito en grupo, incluidas las horas de salida para los diferentes grupos, se encuentran en el sitio del MSC-HOA en la Red o pueden obtenerse del MSC-HOA por facsímil (véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).

Se recomienda la utilización del programa de tránsito en grupo. Los capitanes deberían tener presente que, si bien es posible que los buques de guerra no se vean desde los buques en un tránsito en grupo, esto no disminuye la protección que ofrece el programa.

7.10 Cambiar los planes de travesía para ajustarse a las recomendaciones del MSC-HOA

Cabe la posibilidad de que se pida a los buques que cambien sus planes de travesía para ajustarse a las recomendaciones del MSC-HOA. Los buques que participan en un tránsito en grupo deberían:

- Calcular cuidadosamente el tiempo de llegada a fin de evitar aproximarse a velocidad lenta al punto de agrupación (punto A o B).
- Evitar esperar en el punto de agrupación (punto A o B).
- Tomar nota de que los buques son especialmente vulnerables a los ataques piratas si se aproximan lentamente o esperan en los puntos de agrupación (puntos A y B).

7.11 Convoyes nacionales

Algunos países ofrecen escoltas de convoyes independientes a través del IRTC con el acompañamiento de un buque de guerra. En el sitio del MSC-HOA (www.mschoa.org) se indican los detalles de los programas de convoyes y qué hay que hacer para formar parte de éstos. Conviene tener en cuenta que la mayoría de los convoyes nacionales requieren el registro previo para unirse a un convoy. Los buques que se unan a un convoy nacional deberían tomar nota de las tres recomendaciones que se señalan en el punto 7.10, ya que son también de gran importancia para los buques que calculen el tiempo de llegada a un punto de agrupación de un convoy nacional.

Los buques deberían evitar adentrarse en aguas territoriales yemeníes (12 millas) durante la navegación, ya que a las fuerzas navales/militares internacionales (no yemeníes) les resulta muy difícil proteger a los buques que son atacados en esas aguas territoriales.



Sección 8

MEDIDAS DE PROTECCIÓN DEL BUQUE

8.1 Introducción

Las orientaciones que figuran en esta sección se centran principalmente en los preparativos que podrían estar dentro de las posibilidades de la tripulación del buque, o que ésta puede realizar con un cierto grado de ayuda externa.

Las orientaciones se basan en la experiencia que se tiene de los ataques piratas hasta la fecha y tal vez sea necesario modificarlas con el tiempo si los piratas cambian sus métodos.

Las medidas de protección del buque descritas en las Mejores prácticas de gestión son, por su concepción, las más básicas que probablemente resulten eficaces. Los propietarios de buques quizá deseen considerar la posibilidad de modificar los buques más allá de lo que se indica en el presente folleto, y/o facilitar equipo y/o personal adicional a fin de reducir más el riesgo de un ataque pirata. Si los piratas no pueden subir a bordo del buque, no lo podrán secuestrar.

8.2 Guardia y refuerzo de la vigilancia

Antes de entrar en la zona de alto riesgo, se recomienda realizar los siguientes preparativos en atención a la necesidad de contar con una mayor vigilancia:

- Apostar más vigías en cada guardia, los cuales deberían recibir instrucciones completas.
- Considerar la posibilidad de introducir rotaciones más cortas de los turnos de guardias a fin de aumentar al máximo el estado de alerta de los vigías.
- Asegurarse de que haya suficientes prismáticos para el equipo del puente reforzado, de ser posible antideslumbrantes.
- Considerar la posibilidad de utilizar medios de visión nocturna.
- Mantener una atenta guardia con radar.

La colocación de maniquís bien hechos en lugares estratégicos del buque puede dar la impresión de que hay un mayor número de vigías.



Un servicio de vigilancia adecuado es la forma individual más eficaz de protección del buque, pues permitirá lanzar prontamente un aviso de una aproximación sospechosa o de un ataque y desplegar por tanto los medios de defensa necesarios.

8.3 Refuerzo de la protección del puente



Normalmente el puente constituye el centro del ataque pirata. Al iniciarse éste, los piratas disparan al puente para tratar de obligar al buque a detenerse. Si logran subir a bordo, usualmente tratan de dirigirse al puente para hacerse con el control del buque. Podrían considerarse los siguientes medios para incrementar aun más la protección:

- Disponer de chaquetas y cascos de material kevlar para el equipo del puente a fin de dotar de protección a quienes estén en el puente durante el ataque (en la medida de lo posible, las chaquetas y los cascos deberían ser de un color que no sea militar).

- Aunque la mayor parte de las ventanas de los puentes están laminadas, se puede brindar una mayor protección para que los cristales no salten mediante la colocación de una lámina de protección para cristales (láminas resistentes a las ondas explosivas).
- Placas de metal soldado (acero o aluminio) para las ventanas laterales y traseras del puente y las ventanas de las puertas de los alerones del puente, que puedan colocarse rápidamente en caso de ataque.
- La parte posterior de los dos alerones del puente (a menudo abierta) puede protegerse con una barrera de bolsas de arena.
- Los costados y la parte posterior del puente, y sus alerones, pueden protegerse con una malla metálica eslabonada doble, que ha resultado eficaz para reducir el efecto de las granadas lanzadas con cohetes. Se pueden adquirir también pantallas patentadas que protegen contra las granadas.

8.4 Control de acceso al puente, zona de alojamiento y espacios de máquinas

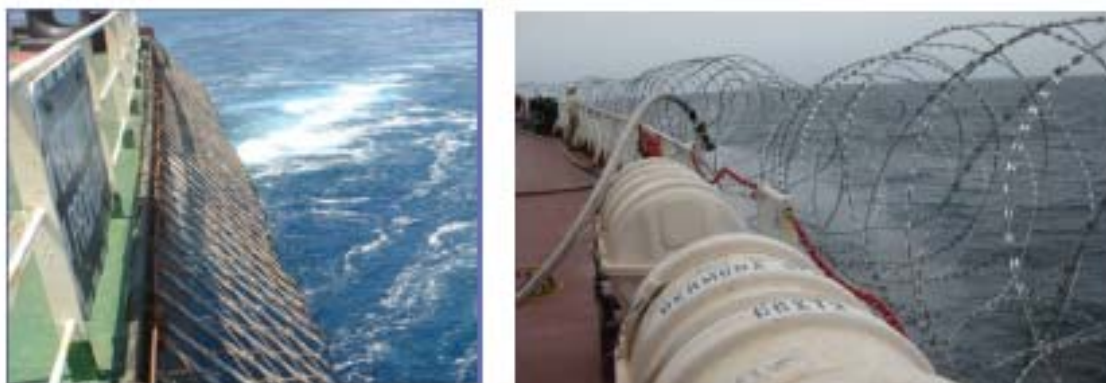
Es muy importante controlar las vías de acceso para impedir o retrasar el avance de los piratas que han logrado subir a bordo y están tratando de entrar en las zonas de alojamiento o el espacio de máquinas. Es importante reconocer que si los piratas llegan a la cubierta superior del buque tratarán por todos los medios de entrar en la zona de alojamiento y en particular en el puente. Se recomienda firmemente que, antes de entrar en la zona de alto riesgo, se despliegue un considerable esfuerzo para evitar desde esa etapa que los piratas ganen acceso a la zona de alojamiento y al puente.

- Todas las puertas y escotillas que dan acceso al puente, a la zona de alojamiento y al espacio de máquinas deberían dotarse de dispositivos de cierre seguros para evitar que las abran los piratas.
- Se debería prestar una gran atención a los medios de sujeción de puertas y escotillas con el fin de rodear al buque de la máxima protección posible.
- Cuando la puerta o escotilla esté situada en la vía de evacuación de un compartimento dotado de personal, es esencial que pueda abrirla un tripulante que trate de escapar por ella. Cuando la puerta o escotilla esté cerrada con llave, es imprescindible que la llave se encuentre a mano en un lugar claramente visible al lado de la puerta o escotilla.
- Se recomienda que, una vez que las puertas y escotillas estén debidamente cerradas, se designe un número limitado para el acceso habitual cuando así se requiera, aunque su utilización será objeto de un control riguroso por el oficial de guardia.
- Debería considerarse la posibilidad de bloquear o elevar las escalas externas de la zona de alojamiento para impedir su uso y restringir el acceso externo al puente.
- Cuando las puertas y escotillas deban estar cerradas para mantener la estanqueidad al agua, será necesario asegurarse de que todos los dispositivos de sujeción están firmemente cerrados, al igual que los cierres que pudiera haber. Cuando sea posible, podría recurrirse a medios adicionales de cierre, como flejes metálicos, para mayor protección de las escotillas.

- Ha habido casos en que los piratas han logrado entrar por portillos y ventanas. La instalación de barras metálicas en las ventanas impedirá que esto suceda incluso si llegan a romperlas.
- Antes de entrar en la zona de alto riesgo se deberían establecer, y practicar, procedimientos para el control del acceso a las zonas de alojamiento, espacios de máquinas y pañoles.

8.5 Barreras físicas

Los piratas suelen utilizar escalas largas y ligeras provistas de ganchos, arpeos atados a cuerdas y barras largas provistas de un gancho y una cuerda de trepar para subir a bordo de los buques mientras estos navegan. Por lo tanto, deberían utilizarse barreras físicas que impidan en lo posible la subida a bordo aumentando para ello la altura y las dificultades de la subida.



Antes de levantar barreras físicas se recomienda hacer una inspección a fondo a fin de identificar las partes vulnerables a las tentativas por los piratas de obtener acceso.

▪ Alambre de cuchillas

El alambre de cuchillas crea una barrera eficaz, pero sólo cuando se utiliza debidamente. Las cuchillas del alambre están concebidas para tener un efecto de penetración y agarre. Se debería prestar atención al seleccionar el alambre ya que la calidad (el calibre del alambre y el número de cuchillas) y el tipo varían considerablemente. Si el alambre es de mala calidad es probable que sea ineficaz. Normalmente se pueden conseguir tres tipos principales de alambre de cuchillas:

- sin enganches (recto);
- en espiral (como un cordón telefónico); y
- de concertina (con las espirales unidas).



Se recomienda el de concertina, ya que las espirales unidas constituyen la barrera más eficaz. El alambre debería ser de alta resistencia a la tracción, que es difícil de cortar con herramientas manuales. Se recomienda que los rollos de alambre de concertina tengan un diámetro aproximado de 730 mm o 980 mm.

Al colocar alambre de cuchillas, el personal deberá utilizar equipo protector de manos, brazos y cara. Si el alambre se mueve utilizando ganchos (como los de la carne) en lugar de guantes se reduce el riesgo de que se produzcan lesiones. Se recomienda que el alambre se proporcione en secciones cortas (por ejemplo, de 10 metros) dado que su uso es considerablemente más fácil y seguro que en secciones más grandes, que pueden ser muy pesadas y difíciles de manejar.

Una barrera firme de alambre de cuchillas es particularmente eficaz si:

- Se instala por fuera de la estructura del buque (es decir, si cuelga) con vistas a impedir en lo posible que los piratas enganchen sus escalas de acceso/arpeos a la estructura del buque.
 - Está formada por un rollo doble de alambre de concertina. Algunos buques utilizan un rollo triple, que es incluso más eficaz.
 - Está debidamente sujeta al buque para evitar que los piratas tiren de ella, por ejemplo con el gancho de una escala de subir a bordo. También debería considerarse la posibilidad de sujetar con mayor fuerza el alambre con un fleje metálico a través del rollo para impedir que lo desprendan.
- En algunos buques se utilizan a manera de barrera eficaz rejillas de metal fijas recubiertas de espinas metálicas.
 - No se recomienda utilizar barreras electrificadas en buques que transporten hidrocarburos, aunque tras una evaluación completa de los riesgos podrían ser adecuadas y eficaces para otros tipos de buque.
 - Se recomienda poner avisos de advertencia de la presencia de alambradas o barreras electrificadas (en inglés o el idioma de la tripulación hacia dentro y en somalí hacia fuera).
 - También se podría considerar la colocación de avisos en el exterior del buque como una medida de disuasión aun en los casos en los que ninguna parte de la barrera esté electrificada.





*Ejemplo de aviso en somalí, que dice:
PELIGRO. BARRERA DE ALTA TENSIÓN*



Fotografía gentileza de la OTAN

8.6 Aspersores de agua y lanzaespumas

La utilización de aspersores de agua y/o lanzaespumas ha resultado eficaz para prevenir o retrasar los intentos de los piratas de subir a bordo del buque. El uso de agua puede dificultar los intentos de los piratas por mantener los esquifes en los costados y hacer mucho más difícil que suban a bordo. Entre las opciones se incluyen:

- Mangueras contra incendios y lanzaespumas – No se recomienda la activación manual de las mangueras y los lanzaespumas, ya que probablemente obligaría al operador a colocarse en un lugar particularmente expuesto. Por consiguiente, se recomienda que las mangueras y lanzaespumas (que lanzan agua) estén fijos en su lugar para que cubran las posibles vías de acceso de los piratas. Se podrá aumentar la cobertura del agua mediante la utilización de mangueras contra incendios en la modalidad de lanzamiento de chorro pero sirviéndose de placas deflectoras sujetas a poca distancia de las boquillas.
- Cañones contra incendios – Se han proyectado para lanzar agua siguiendo un arco de acción vertical, protegiendo de esta manera una parte mayor del casco. Muchos cañones se han perfeccionado con base en máquinas de limpieza de tanques.
- Bombas de lastre – Cuando sea posible, los buques bien podrían utilizar sus bombas de lastre para inundar la cubierta con agua, creando así una muy eficaz cortina de agua sobre el costado del buque. Cabe hacer esto permitiendo que los tanques de lastre se rebalsen en la cubierta, para lo cual se utilizará la tubería existente con el buque en condición de lastre o se instalará una tubería para inundar las cubiertas en condición de carga. Se ejercerá mucho cuidado para asegurarse de que los tanques de lastre no se sometan a una presión excesiva y causen el consiguiente daño al casco y los tanques o de que no se ponga en peligro la estabilidad del buque. En caso de duda se recomienda consultar a la correspondiente sociedad de clasificación.
- Vapor – El agua caliente o el uso de una tobera difusora para producir vapor también ha resultado muy eficaz para impedir los ataques de los piratas.
- Listones de aspersión de agua – En algunos buques se han instalado listones de aspersión utilizando una tubería de agua de plástico reforzado con fibra de vidrio provista de toberas de aspersión que forman una cortina de agua para rociar superficies mayores.
- Se puede utilizar espuma, pero sólo si es adicional a las existencias normales del equipo de lucha contra incendios del buque. La espuma es eficaz ya que desorienta al individuo y es muy resbaladiza, dificultando el ascenso por los costados del buque.



Conviene además tener en cuenta los siguientes puntos:

- Una vez que las mangueras y lanzaespumas estén trincados y sujetos en su lugar, se recomienda que queden listos para utilizarlos y sólo sea necesario activar a distancia las bombas contraincendios para empezar a lanzar agua.
- De ser posible, no se harán trabajos de mantenimiento de los sistemas de agua de mar mientras se transite por la zona de alto riesgo. Téngase presente que para utilizar todas las bombas podría ser necesario contar con potencia adicional, por lo cual los sistemas de alimentación de energía también deberían estar listos para uso inmediato.
- La práctica, el sentido de observación y los simulacros serán elementos necesarios para asegurarse de que el equipo rinde suficientemente bien para proteger de manera eficaz las zonas vulnerables.



8.7 Alarmas

Hacer sonar la alarma o el silbato del buque sirve para informar a la tripulación de que se ha iniciado un ataque pirata y, muy importante, demuestra a todo posible atacante que la tripulación se ha dado cuenta del ataque y se prepara para defenderse. Si los piratas se acercan, la activación continua de la sirena para niebla/silbato del buque los distraerá y, como se indicó antes, les hará saber que los han descubierto. Es importante asegurarse de que:

- La alarma para los ataques piratas sea distintiva, a fin de evitar que se confunda con otras alarmas, lo cual podría hacer que la tripulación se reuniese en el lugar equivocado fuera de la zona de alojamiento.
- Los miembros de la tripulación estén familiarizados con cada tipo de alarma, incluida la señal de aviso de un ataque y la de "fuera de peligro", así como con la respuesta correspondiente a cada una de ellas.
- Se llevan a cabo simulacros antes de entrar en la zona de alto riesgo.

8.8 Prácticas de maniobras

La práctica de maniobras con el buque antes de entrar en la zona de alto riesgo resultará provechosa y permitirá familiarizarse con las características de manipulación del buque y con la forma de efectuar maniobras contra los ataques piratas manteniendo a la vez la velocidad más apropiada posible. (¡Esperar a que se produzca un ataque para la práctica de maniobras sería una medida demasiado tardía!)

En los casos en que pueda hacerse sin riesgo para la navegación, se recomienda a los capitanes que hagan maniobras con los buques para determinar qué órdenes al timón crean las condiciones marítimas más difíciles para los esquifes piratas que intentan atacar, sin causar una disminución considerable de la velocidad del buque.

8.9 Circuito cerrado de televisión

Una vez que se ha iniciado el ataque y los piratas están disparando sus armas contra el buque, es difícil y peligroso observar si han logrado ganar acceso. La utilización de un sistema de cobertura mediante circuito cerrado de televisión permite hasta cierto punto seguir el desarrollo del ataque desde un lugar menos expuesto:

- Considérese la posibilidad de utilizar cámaras de circuito cerrado de televisión a fin de garantizar la cobertura de zonas vulnerables, en particular en la cubierta de la toldilla.
- Considérese la posibilidad de colocar monitores de circuito cerrado de televisión en la parte posterior del puente, en un lugar protegido.
- Se pueden situar más monitores en el punto seguro de reunión/ciudadela (véase la sección 8.13).
- Las grabaciones del circuito cerrado de televisión pueden proporcionar pruebas útiles después de un ataque.

8.10 Alumbrado de la cubierta superior

Se recomienda disponer del siguiente alumbrado y probarlo:

- Alumbrado de la cubierta de intemperie alrededor de la zona de alojamiento y el que da a la parte posterior en la cubierta de la toldilla, de conformidad con lo dispuesto en la regla 20 b) del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.
- Proyectores que puedan utilizarse de manera inmediata en caso necesario.
- Se recomienda, no obstante, que los buques avancen sólo con las luces de navegación encendidas y con las luces antes descritas apagadas. Una vez que se haya observado la presencia de piratas o se haya iniciado un ataque, se encenderán dichas luces a fin de demostrar a los piratas que se les está observando.
- Las luces de navegación no deberían apagarse durante la noche.

8.11 Impedir la utilización de herramientas y equipo del buque

En general, los piratas suben a bordo de los buques con poco más que armas de fuego de uso personal. Es importante tratar de impedir que utilicen herramientas o equipo del buque que puedan facilitarles la entrada en el buque. Las herramientas y el equipo que puedan ser de utilidad a los piratas deberían almacenarse en un lugar seguro.

8.12 Protección del equipo almacenado en la cubierta superior

A menudo los piratas disparan al buque con pequeñas armas y otras armas de fuego, y en particular al puente, la zona de alojamiento y la cubierta de la toldilla.

- Se debería considerar la posibilidad de proteger, con sacos de arena o mantas de material kevlar, las botellas de gas (por ejemplo, de oxiacetileno) o los recipientes con líquidos inflamables que han de almacenarse en estos lugares.
- Hay que asegurarse de que las botellas de gas o los materiales inflamables que sobren se desembarcan antes de la travesía.

8.13 Puntos seguros de reunión o ciudadelas

Es preciso considerar detenidamente toda decisión de navegar en aguas en las que la seguridad del buque pueda verse amenazada y planificar en detalle a fin de garantizar la protección del buque y su tripulación. Se debería considerar el establecimiento de un punto de reunión seguro o una ciudadela protegida, lo cual se explica a continuación:

Punto de reunión seguro:

- Un punto de reunión seguro es una zona designada que se ha elegido para proporcionar el mayor grado de protección a la tripulación, situado, de ser posible, en un nivel inferior del buque.
- Si se sospecha de una embarcación que se aproxima, se reunirá a los miembros de la tripulación cuya presencia no sea necesaria en el puente o en la cámara de mando de máquinas.
- Un punto de reunión seguro es un refugio para un periodo breve provisto de protección balística en caso de que los piratas comiencen a disparar con armas pequeñas o lanzagranadas.

Ciudadelas:

Si se decide utilizar ciudadelas, no debería ser para sustituir todas las otras medidas de protección del buque indicadas en las Mejores prácticas de gestión 4, sino para complementarlas. **El establecimiento de una ciudadela podría rebasar la capacidad para ello del personal del buque, que seguramente requerirá asesoramiento técnico y ayuda externos.**

Las ciudadelas son zonas designadas, planificadas y especialmente construidas en los buques donde toda la tripulación se refugiara en caso de que los piratas estén a punto de subir a bordo. Las ciudadelas están proyectadas y construidas para oponer resistencia durante un periodo determinado a los piratas que estén decididos a ganar acceso. Los detalles para la construcción y funcionamiento de una ciudadela escapan al ámbito de este folleto. En los sitios en la Red del MSC-HOA y el Centro Marítimo de la OTAN hay un documento detallado con orientaciones y asesoramiento sobre este particular.

El propósito en sí de la ciudadela se desvirtuaría si un miembro de la tripulación se quedara fuera antes de cerrar debidamente el espacio protegido.

Se recomienda firmemente a los armadores y capitanes que consulten el sitio del MSC-HOA para obtener asesoramiento y orientaciones detallados actualizados sobre la construcción y funcionamiento de las ciudadelas, que incluyen los criterios aplicados por las fuerzas navales/militares antes de decidir subir a bordo de un buque para liberar a la tripulación refugiada en la ciudadela. (Véanse los detalles de contacto en el anexo A).

- Es importante observar que las fuerzas navales/militares aplicarán los siguientes criterios antes de decidir subir a bordo de un buque para liberar a las personas refugiadas en una ciudadela:
 - La totalidad de la tripulación debe estar refugiada en la ciudadela.
 - La tripulación debe contar con medios de comunicación con el exterior bidireccionales autónomos, independientes y fiables (la comunicación únicamente por ondas métricas no es suficiente).
 - Se debe impedir el acceso de los piratas a los medios de propulsión del buque.
- **El uso de una ciudadela, aun cuando se apliquen los criterios descritos, no es garantía de una intervención naval/militar.**

8.14 Contratistas privados de protección marítima sin armas

El uso de contratistas privados de protección marítima sin armas es algo que debe decidir cada armador después de evaluar los riesgos del viaje. La presencia a bordo de personal de esta naturaleza está regido por las leyes del Estado de abanderamiento. El empleo de personal privado de protección marítima sin armas competente y experimentado puede ser una contribución valiosa a las Mejores prácticas de gestión.

8.15 Contratistas privados de protección marítima armada

El uso de contratistas privados de protección marítima armada a bordo de buques mercantes es algo que debe decidir cada armador después de evaluar los riesgos del viaje y de obtener la aprobación del respectivo Estado de abanderamiento. Esta observación no constituye una recomendación o una aprobación del uso en general de estos contratistas privados.

Con sujeción a un análisis de riesgos, a una planificación cuidadosa y a los necesarios acuerdos, la provisión de destacamentos militares de protección de buques asignados para proteger el transporte marítimo vulnerable es la opción recomendada cuando se considere la posibilidad de contratar guardas armados.

Si se decide emplear contratistas privados de protección marítima armada deberán considerarse como un medio adicional de protección y no como una alternativa a las Mejores prácticas de gestión.

Si un buque lleva a bordo personal privado de protección marítima armada, debería dar cuenta de ello en los informes que envía a la UKMTO y al MSC-HOA.

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha emitido orientaciones mediante circulares para los armadores y capitanes de buques y para los Estados de abanderamiento sobre el uso de contratistas privados de protección marítima a bordo de buques que transiten por la zona de alto riesgo.

Las actuales orientaciones de la OMI sobre el uso de contratistas privados de protección marítima armada figuran en el sitio del MSC-HOA (www.mschoa.org).

Sección 9

ATAQUE PIRATA

9.1 Si la tripulación de un buque sospecha que comienza a ser objeto de un ataque pirata, hay una serie de medidas específicas que se recomienda adoptar en la fase de aproximación de los piratas y en la fase del ataque en sí. Téngase en cuenta que los piratas no acostumbran a utilizar armas hasta situarse a unos 400 m del buque, por lo cual cualquier lapso hasta ese momento se puede considerar como de aproximación. Gracias a esto el buque dispone de un tiempo valioso para activar las medidas de defensa y dejar en claro a los piratas que los ha visto y que está preparado y que resistirá.

9.2 Fase de aproximación

- Si no se ha desarrollado ya toda la velocidad, aumentese hasta el máximo para ampliar el punto de aproximación máxima. Procúrese seguir una derrota en línea recta para mantener la velocidad máxima.
- Póngase en acción el plan para contingencias del buque ya preparado.
- Actívese el plan de comunicaciones de emergencia:
 - Actívese la alarma de emergencia y anúnciese un "ataque pirata", de conformidad con el plan de emergencia del buque.
 - Notifíquese inmediatamente el ataque a la UKMTO (+971 505 523 215). La UKMTO es el principal punto de contacto en caso de ataque. Por su parte, el MSC-HOA sirve de punto de contacto de apoyo. Una vez establecida la comunicación con la UKMTO, manténgase. Se ruega notificar el ataque a la UKMTO, incluso si el buque forma parte de un convoy nacional, de manera que se pueda advertir a otros buques mercantes.
 - Actívese el sistema de alerta de protección del buque, que avisará al oficial de la compañía encargado de la protección y al Estado de abanderamiento. Hágase una llamada de *Mayday* por el canal 16 de ondas métricas (y el canal 08 de reserva, controlado por unidades navales).
 - Envíese un mensaje de socorro mediante el sistema DSC (llamada selectiva digital) o Inmarsat-C, según proceda.



- Asegúrese de que el sistema de identificación automática (SIA) esté conectado.
- Toda la tripulación, excepto quienes deben encontrarse en el puente o en la cámara de máquinas, debería congregarse en el punto de reunión seguro o en la ciudadela, si se ha construido, de forma que cuente con la mayor protección balística posible en caso de que los piratas se acerquen lo suficiente para usar sus armas.
- Cuando sea posible, cambie el rumbo para alejarse de los esquifes que se aproximan, y/o de sus buques nodriza. Si el estado de la mar lo permite, considérese la posibilidad de cambiar de rumbo para aumentar la exposición de los esquifes a las olas y el viento.
- Actívense los aspersores de agua y pónganse en práctica otras medidas defensivas apropiadas.
- Asegúrese de que todas las puertas externas y, cuando sea posible, todas las puertas de las salas de uso público y de los camarotes, estén debidamente cerrados.
- Además de las alarmas de emergencia y de los anuncios dirigidos a la tripulación, hágase sonar continuamente la sirena para niebla/silbato del buque para demostrar a cualquier posible atacante que la tripulación se ha dado cuenta del ataque y que está tomando las medidas del caso.

9.3 Fase del ataque

- Asegúrese una vez más de que todo el personal del buque esté fuera de peligro.
- A medida que los piratas se acerquen al buque, el capitán debería comenzar a hacer ligeros cambios de rumbo con el timón pero manteniendo la velocidad para impedir que los esquifes se sitúen en los costados del buque tratando de subir a bordo. Estas maniobras crearán un mayor grado de perturbación del agua para impedir el funcionamiento normal de los esquifes.
- No se recomienda hacer cambios muy marcados con el timón, ya que esto probablemente reduciría demasiado la velocidad del buque.



Sección 10

SI LOS PIRATAS SE HACEN CON EL CONTROL DEL BUQUE

- 10.1** Se recomienda tratar de mantener la calma.
- 10.2** Antes de que los piratas logren acceder al puente, infórmese a la UKMTO. Asegúrese de que se ha activado el sistema de alerta de protección del buque y de que el sistema de identificación automática está conectado.
- 10.3** No se debe oponer resistencia a los piratas si ya han llegado al puente. Una vez en el puente, es probable que se vuelvan agresivos, estén muy alterados y posiblemente se encuentren bajo la influencia de drogas (como el *khat*, un estimulante similar a la anfetamina). Por tanto, si se mantiene la calma y se les presta toda la cooperación necesaria se reducirá enormemente el riesgo de lesiones.
- 10.4** Si es necesario evacuar el puente o la cámara de máquinas se debería detener el motor principal, si es posible hasta que no tenga arrancada (y si no supone riesgos para la navegación). El resto de los miembros de la tripulación debería dirigirse al punto de reunión seguro designado, con las manos a la vista.



- 10.5** Se dejará funcionando el circuito cerrado de televisión que pueda haber a bordo.



Sección 11

EN CASO DE INTERVENCIÓN MILITAR

- 11.1 Si las fuerzas navales/militares intervienen a bordo del buque, todo el personal debería mantenerse agachado o tumbado en cubierta, cubriéndose la cabeza con las manos, que se mantendrán a la vista. Bajo ninguna circunstancia el personal debería hacer movimientos que pudieran interpretarse erróneamente como gestos agresivos.
- 11.2 No se utilizarán cámaras con flash.
- 11.3 Esté preparado para que le pidan que se identifique. Informe y prepare al personal del buque para esto y para que coopere plenamente durante una intervención naval/militar a bordo.
- 11.4 Hay que tener en cuenta que el inglés no es el idioma de trabajo de todas las unidades navales/militares presentes en la región.

Las fuerzas navales/militares harán todo lo posible por responder rápidamente a actos de piratería que se estén produciendo, pero debido a las considerables distancias que se dan en la zona de alto riesgo no siempre será posible desplegar una intervención naval/militar.



Sección 12

INFORME POSTERIOR AL SUCESO

- 12.1** Después de un ataque pirata o de actividades sospechosas, es esencial transmitir al MSC-HOA y a la UKMTO un informe pormenorizado del suceso (para lo cual se utilizarán los formularios que figuran en el anexo D). Será también de utilidad facilitar una copia del informe a la IMB. Es importante incluir en el informe la descripción y características distintivas de todo buque sospechoso que se observe. El informe permitirá hacer un análisis completo y determinar las tendencias de las actividades de los piratas, y además, evaluar las técnicas que emplean y los cambios de tácticas. Asimismo, permitirá enviar los avisos oportunos a los buques mercantes que naveguen en las proximidades.
- 12.2** Por tanto, se pide a los capitanes que rellenen el impreso normalizado del informe sobre un ataque pirata que figura en el anexo D.
- 12.3** Obsérvese que a los armadores también se les podrá pedir que remitan una copia de dicho informe a su Estado de abanderamiento, algo que en todo caso se les recomienda encarecidamente.

Enjuiciamiento de los piratas – Cooperación con las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley

- 12.4** Para que las fuerzas navales/militares puedan detener a presuntos piratas después de un acto de piratería es necesario que cuenten con una declaración testimonial de las personas afectadas por el suceso. Se anima a la gente de mar a que preste declaración testimonial a las fuerzas navales/militares o a los oficiales encargados de hacer cumplir la ley, según corresponda, cuando así se les pida para poder detener a presuntos piratas y entregarlos a los Estados que los vayan a enjuiciar. Sin pruebas que den fe del suceso, incluidas declaraciones de las personas afectadas por él, es poco probable que se pueda enjuiciar a los presuntos piratas.
- 12.5** Las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley periódicamente pedirán permiso para entrevistar a las tripulaciones después de haber sido liberadas, para recoger evidencias para investigaciones en curso y futuras y para el enjuiciamiento después de la detención de los sospechosos. Es de la mayor importancia hacer una investigación a fondo para asegurarse de que las posibles pruebas materiales, incluidas las de origen electrónico, no se contaminen ni destruyan, y de que no se pasen por alto testigos en potencia. Se señala a la compañía y a la tripulación que la calidad de las pruebas aportadas y la disponibilidad de los tripulantes para prestar declaración ayudarán considerablemente a cualquier investigación o enjuiciamiento posteriores.
- 12.6** INTERPOL es una organización policial internacional integrada por 188 países miembros que facilita la colaboración policial a través de las fronteras para combatir la delincuencia internacional.
- 12.7** INTERPOL cuenta con un sitio en la Red protegido para prestar ayuda a los armadores cuyos buques han sido secuestrados por piratas. La organización reconoce que es preciso tratar con simpatía y profesionalidad a la gente de mar que ha sido víctima de la piratería. Su Unidad de Piratería Marítima puede ayudar a tomar las medidas necesarias para mantener la integridad de las pruebas que se dejen en el escenario de un delito. INTERPOL tiene un Centro de Mando y Coordinación que presta apoyo a cualquiera de sus 188 países miembros que hagan frente a una situación crítica o requieran asistencia

operacional urgente. El Centro trabaja en los cuatro idiomas oficiales de la organización, árabe, español, francés e inglés, y cuenta con personal 24 horas al día, 365 días al año. Se recomienda a los armadores ponerse en contacto con INTERPOL en el término de tres días después del secuestro de su buque.

- 12.8** Se puede consultar a INTERPOL a fin de examinar las mejores prácticas y protocolos recomendados para conservar las pruebas u otras pistas físicas que pudieran ser de utilidad para los agentes encargados de hacer cumplir la ley que se ocupen de investigar el suceso. A continuación se facilitan los datos para establecer contacto telefónico, las 24 horas del día, con el Centro de Mando y Coordinación y la dirección del sitio en la Red de la Unidad de Piratería Marítima de INTERPOL, información que figura también en el anexo A:

Teléfono de asistencia 24 horas al día del Centro de Mando y Coordinación:
+33(0) 4 72 44 76 76
Sitio en la Red: www.interpol.int

Sección 13

ACTUALIZACIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN

- 13.1** Las organizaciones del sector que han participado en la elaboración del presente folleto tratarán por todos los medios de reunirse a intervalos regulares para asegurarse de que las Mejores prácticas de gestión se actualizan, según sea necesario, basándose en la experiencia adquirida con su aplicación y las lecciones extraídas de la práctica.
- 13.2** En los sitios en la Red del MSC-HOA, el Centro Marítimo de la OTAN y la MARLO se emite información actualizada. Además, es posible contactar la UKMTO en cualquier momento para tomar nota de las recomendaciones más actualizadas.



ANEXO A

DATOS DE CONTACTO ÚTILES

1) UKMTO

- Correo electrónico: UKMTO@eim.ae
- Teléfono (24 horas): +971 50 552 3215

2) MSC-HOA

- Notificación a través de la Red: www.mschoa.org
- Teléfono: +44 (0) 1923 958545
- Facsímil: +44 (0) 1923 958520
- Correo electrónico: postmaster@mschoa.org

3) Centro Marítimo de la OTAN

- Sitio en la Red: www.shipping.nato.int
- Correo electrónico: info@shipping.nato.int
- Teléfono (24 horas): +44 (0) 1923 956574
- Facsímil: +44 (0) 1923 956575

4) MARLO

- Sitio en la Red: www.cusnc.navy.mil/marlo
- Correo electrónico: marlo.bahrain@me.navy.mil
- Teléfono oficina: +973 1785 3925
- Teléfono de guardia (24 horas): +973 3940 1395
- Facsímil: +973 1785 3930

5) INTERPOL

- Sitio en la Red: www.interpol.int
- Correo electrónico: os-ccc@interpol.int
- Teléfono (24 horas): +33(0) 4 72 44 76 76

6) IMB

- Correo electrónico: piracy@icc-ccs.org
- Teléfono: +60 3 2031 0014
- Facsímil: +60 3 2078 5769
- Télex: MA34199 IMBPC1

ANEXO B

FORMULARIOS DE NOTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL BUQUE DE LA UKMTO

Una vez que el buque ha transmitido un informe inicial a la UKMTO, esta responderá y pedirá que se transmitan informes diarios. Al llegar al puerto, o al salir de la zona de alto riesgo, la UKMTO pedirá que se transmita un informe final. Se facilitan los siguientes formularios:

- Formulario del informe inicial
- Formulario de los informes diarios
- Formulario del informe final

Los capitanes y propietarios de buques deberían visitar el sitio del MSC-HOA en la Red para consultar la información más reciente relativa a la zona de notificación voluntaria de la UKMTO (<http://www.mschoa.org>) o consultar directamente a la UKMTO (+971 505 523 215).

Formulario de notificación de la situación del buque de la UKMTO – Informe inicial

01	Nombre del buque	
02	Pabellón	
03	Nº IMO	
04	Teléfono INMARSAT	
05	Hora y situación	
06	Rumbo	
07	Velocidad de tránsito	
08	Francobordo	
09	Carga	
10	Destino y hora estimada de llegada	
11	Nombre y datos de contacto del oficial de la compañía para la protección marítima	
12	Nacionalidad del capitán y la tripulación	
13	Grupo de protección con/sin armas a bordo	

Formulario de notificación de la situación del buque de la UKMTO – Informe de la situación diario

01	Nombre del buque	
02	Distintivo de llamada del buque y Nº IMO	
03	Hora del informe en UHC	
04	Situación del buque	
05	Rumbo y velocidad del buque	
06	Otra información importante	
07	Hora estimada de llegada a punto A/B del IRTC (si procede)	

La otra información importante podría ser un cambio de destino o de la hora estimada de llegada, número de personal británico a bordo, etc.

Formulario de notificación de la situación del buque de la UKMTO – Informe final

1	Nombre del buque	
2	Distintivo de llamada del buque y N° IMO	
3	Hora del informe en UHC	
4	Puerto o situación al salir de la zona de notificación voluntaria	

ANEXO C

DEFINICIONES RELATIVAS A LOS ACTOS DE PIRATERÍA

1. Es importante utilizar definiciones y directrices comunes cuando se notifiquen ataques piratas y actividades sospechosas, ya que de esta forma será posible:
 - Armonizar las evaluaciones de datos.
 - Disponer de un sistema de notificación coherente.
 - Armonizar la recopilación de información.
2. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, (CONVEMAR, artículo 101) se definen los "actos de piratería". No obstante, a efectos de estas Mejores prácticas de gestión, es importante facilitar orientaciones de trabajo claras y prácticas al sector para poder evaluar de manera precisa y coherente las actividades sospechosas y los ataques piratas.
3. A continuación se facilitan las directrices de las Mejores prácticas de gestión con vistas a ayudar a determinar qué es un ataque pirata y qué son actividades sospechosas.
 - Los ataques piratas pueden incluir, entre otros, actos tales como:
 - El uso de violencia contra los buques o su personal o cualquier intento de violencia.
 - Cualquier tentativa de subir a bordo cuando el capitán sospeche que las personas son piratas.
 - La subida a bordo, con independencia de que se consiga el control del buque o no.
 - Las tentativas de eludir las medidas de protección del buque mediante la utilización de:
 - escalas;
 - arpeos;
 - armas de fuego utilizadas deliberadamente contra el buque o a bordo de éste.
 - Para efectos de las Mejores prácticas de gestión se facilitan las siguientes definiciones con el objeto de distinguir entre diferentes niveles de actos de piratería:

Ataque pirata

Un ataque pirata es aquél en el que el buque es objeto de una aproximación agresiva por una embarcación pirata Y se disparan armas, a diferencia de lo que ocurre en una simple aproximación.

Secuestro

En un secuestro, los piratas suben a bordo y se hacen con el control del buque contra los deseos de la tripulación.

Subida a bordo ilícita

En la subida a bordo ilícita, los piratas suben al buque pero NO se hacen con el control de éste. El mando del buque sigue en manos del capitán. El ejemplo más claro lo proporciona el uso de una ciudadela.

Aproximación sospechosa o agresiva

4. Directrices para definir las actividades sospechosas:
 - Los actos realizados por otras embarcaciones pueden considerarse sospechosos cuando se dé alguna de las siguientes situaciones (la lista no es exhaustiva):
 - Un cambio marcado del rumbo hacia el buque junto con un rápido aumento de la velocidad de la embarcación sospechosa, que no pueda explicarse como una maniobra normal en las circunstancias reinantes en la zona.
 - Una embarcación pequeña que navegue con el mismo rumbo y velocidad durante un periodo y distancia inusuales, que no se ajuste a faenas pesqueras normales o a otras circunstancias reinantes en la zona.
 - Cambios repentinos del rumbo hacia el buque y comportamiento agresivo.



5. Notas orientativas:

- Con objeto de ayudar a evaluar las actividades sospechosas, los siguientes aspectos pueden contribuir a determinar la naturaleza de un buque sospechoso:
 1. El número de tripulantes a bordo en relación con su tamaño.
 2. El punto de aproximación máxima.
 3. La presencia de equipo poco corriente o que no sea de pesca, por ejemplo, escalas, ganchos para escalar o grandes cantidades de combustible a bordo.
 4. Si la embarcación lleva más armas de fuego de lo habitual en la zona.
 5. Si se disparan armas de fuego al aire.
- Esta lista no es exhaustiva. El capitán de un buque mercante podría considerar sospechosos otros sucesos, actividades o embarcaciones teniendo en cuenta sus propias experiencias a bordo de un buque dentro de la zona de alto riesgo y la información que comparte la comunidad marítima internacional. Los ejemplos anteriores sólo deben considerarse orientaciones, ya que no son ni definitivos ni exhaustivos.

ANEXO D

INFORME DEL SUCESO

Después de un ataque pirata o de actividades sospechosas, es esencial transmitir a la UKMTO y al MSC-HOA un informe pormenorizado del suceso. Será también de utilidad facilitar una copia del informe a la IMB.

INFORME SOBRE EL ATAQUE PIRATA SEÑAS/PORMENORES DEL BUQUE:

Detalles generales

01	Nombre del buque:
02	Nº IMO:
03	Pabellón:
04	Distintivo de llamada:
05	Tipo de buque:
06	Arqueo: GRT: NRT: DWT:
07	Propietario (dirección y datos de contacto):
08	Gestor (dirección y datos de contacto):
09	Último puerto/próximo puerto:
10	Pormenores de la carga: (Tipo/cantidad)

Pormenores del suceso

11	Fecha y hora del suceso: Hora local: HUC:
12	Situación: Lat.: (N/S) Long.: (E/O)
13	Marca terrestre más próxima/ubicación:
14	Puerto/ciudad/zona de fondeo:
15	País/país más próximo:
16	Condición (atracado/fondeado/navegando):
17	Velocidad del buque:
18	Francobordo del buque durante el ataque:
19	Condiciones meteorológicas durante el ataque (lluvia/niebla/neblina/ despejado/etc., viento (velocidad y dirección), estado de la mar/altura de las olas):
20	Tipos de ataque (subida a bordo/tentativa):
21	Consecuencias para la tripulación, el buque y la carga: Tripulantes heridos/muertos: Bienes/dinero en efectivo robados:
22	Zona del buque donde ocurre el ataque:
23	Últimos movimientos observados de los piratas/embarcación sospechosa:
24	Tipo de buque (ballenero, bagala, buque de pesca, buque mercante)
25	Descripción del buque (color, nombre, características distintivas)
26	Rumbo y velocidad del buque al avistarlo

Información sobre los atacantes

27	Número de piratas/ladrones:
28	Vestimenta/apariencia física:
29	Idioma utilizado:
30	Armas utilizadas:
31	Pormenores distintivos:
32	Embarcación utilizada:
33	Método de aproximación:
34	Duración del ataque:
35	Agresivo/violento:

Información adicional

36	Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación y su eficacia:
37	¿Se notificó el suceso a las autoridades del Estado ribereño? De ser así, indicar a quién:
38	Medio de comunicación preferido con el buque notificante: radioestación costera apropiada/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (más el código de región oceánica)/MMSI:
39	Medidas adoptadas por las autoridades:
40	Número de tripulantes/nacionalidad:
41	Sírvase adjuntar al presente informe una descripción breve/un informe completo/declaraciones de los tripulantes/capitán sobre el ataque/fotografías sacadas (si las hay)
42	Pormenores relativos a las medidas de protección:

ANNEX E

MSCHOA Vessel Movement Registration Form

The form 'Register a Vessel's Movements' is reproduced below from the MSCHOA website. The following is to be noted:

- The MSCHOA website should always be consulted to ensure that the most up to date version of the form is being used.
- Registration is required within the area bounded by 78°E, 10°S, 23°N and Suez.
- The form may be completed online by ship operators, (or Masters where vessels have internet access), but note that registration with the MSCHOA website is required before the form can be completed.
- MSCHOA will also accept faxed forms, and forms by email. Again ship operators should ensure that they and/or their vessels are in receipt of the latest version of the form.
- All fields with an asterisk (*) are obligatory.

Vessel's Details

Ship Name *	Flag State *
IMO Number *	MMSI Number *
Call Sign *	Ship's Master
Primary E-Mail *	Secondary E-Mail
Ship contact number *	Ship contact E-Mail *

Owner name	Operator name
Operator address	Operator telephone
Operator E-Mail	DPA name
DPA telephone	DPA E-Mail

Movement Details

Entry Point to High Risk Area * (78°E/10°S/23°N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area * (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Exit Point from High Risk Area * (78°E/10°S/23°N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area * (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Do you intend to transit the IRTC?	
<i>ETA to IRTC (times are in UTC/ Zulu time) *</i>	<i>(Tick box if applicable)</i>
<i>Direction * (East/West)</i>	
Do you intend to join a group transit?	Do you intend to join a National Convoy?
	<i>Which National Convoy are you joining? *</i> <i>(Chinese, Indian, Japanese, Korean, Russian, Turkish)</i>
Crew numbers and nationalities	Draught
Freeboard of lowest accessible deck in Metres(M) *	Planned Transit Speed *

Vessels Maximum Speed *	Cargo <i>(Crude Oil/Clean Oil/Arms/ Chemicals/ Gas/Passengers/Bulk Cargo/ Containers/Fishing/Ballast/ Others ... Please Specify)</i>
	Hazardous cargo
Next Port of Call	Last Port of Call

Note: a. Items in italics only appear upon selection of prior options
b. Items in square brackets are options in a drop-down list

Movement Details

AIS to be left on through GOA?	AIS to be left on through HOA?
Anti-piracy measures in place?	
<i>Crew Briefing</i>	<i>Extra Lookouts</i>
<i>Fire Hoses Rigged</i>	<i>Fire Pump Ready</i>
<i>Barbed/Razor Wire</i>	Locked Doors
<i>External Communication Plan</i>	<i>Outboard Ladders Stowed</i>
<i>Citadel</i>	<i>Dummies Posted</i>
<i>Night Vision Optics</i>	<i>Manned Engine Room</i>
<i>CCTV</i>	<i>Crew Drills Completed</i>
<i>Unarmed Security Team onboard</i>	<i>Armed Security Team onboard</i>
<i>Helicopter winch area?</i>	<i>Doctor onboard?</i>
<i>Helicopter landing area?</i>	<i>Weapons held onboard?</i>
<i>Additional Measures</i>	<i>Any other information which may assist counter-piracy?</i>

Note: Items in italics appear when the 'Anti-piracy measure in place' option is selected.

ANEXO F

ORIENTACIONES ADICIONALES PARA LOS BUQUES DEDICADOS A LA PESCA

Las orientaciones que se presentan a continuación para los buques dedicados a la pesca han sido facilitadas por las siguientes asociaciones nacionales del sector pesquero:

OPAGAC – Organización de Productores Asociados de Grandes Atuneros Congeladores

ANABAC – Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores

ORIENTACIONES ADICIONALES PARA LOS BUQUES DEDICADOS A LA PESCA EN EL GOLFO DE ADÉN Y FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

I. RECOMENDACIONES PARA LOS BUQUES EN LAS ZONAS DE PESCA

1. Los buques pesqueros que no sean somalíes deberían evitar faenar o transitar a una distancia inferior a 200 millas marinas de la costa de Somalia, independientemente de que dispongan de las licencias necesarias para hacerlo.
2. No iniciar las operaciones de pesca cuando el radar revele la presencia de embarcaciones sin identificar.
3. En caso de que se avisten esquifes de poliéster del tipo normalmente utilizado por los piratas, alejarse de ellos a toda velocidad, navegando contra el viento y las olas para dificultar su avance.
4. Evitar detenerse por la noche, estar alerta y mantener la guardia en el puente, en la cubierta y en la cámara de máquinas.
5. Durante las operaciones de pesca, cuando el buque es más vulnerable, estar alerta y mantener una guardia de radar para avisar a las autoridades con la mayor antelación en caso de que se esté produciendo un ataque.
6. Cuando se navegue de noche, utilizar únicamente la iluminación reglamentaria de navegación y las luces de seguridad para evitar que el resplandor atraiga a los piratas, que en ocasiones navegan en embarcaciones sin radares y están simplemente merodeando.
7. Cuando el buque esté a la deriva, mientras pesca de noche, mantener la guardia en el puente, en cubierta y en la cámara de máquinas. Utilizar únicamente la iluminación reglamentaria de navegación y las luces de seguridad.
8. Las máquinas deben estar listas para un arranque inmediato.
9. Mantenerse alejado de los buques sin identificar.
10. Utilizar las ondas métricas lo menos posible para evitar que las intercepten los piratas y para dificultar la localización.
11. Activar el SIA cuando se encuentren aviones de patrulla marítima en la zona, a fin de facilitar la identificación y el seguimiento.

II. IDENTIFICACIÓN

1. Se recomienda firmemente a los gestores que registren sus buques pesqueros en el MSC-HOA para todo el periodo de actividad frente a la costa de Somalia. Esto también incluye la presentación de una lista completa de los tripulantes y las intenciones del buque, si es posible.
2. Impartir formación antes de la travesía o de las operaciones de pesca en la zona.
3. Cuando los buques pesqueros estén equipados con dispositivos VMS (sistema de vigilancia de buques), sus gestores deberían proporcionar al MSC-HOA acceso a esos datos.
4. Los buques pesqueros deberían evitar la navegación por zonas en las que se les haya informado que se han identificado "buques nodriza" sospechosos y deberían utilizar todos los medios para detectar lo antes posible cualquier movimiento de buques grandes o pequeños que pudiera ser sospechoso.
5. Los buques pesqueros deberían identificarse siempre que lo solicite una aeronave o un buque de la Operación ATALANTA o de otra operación nacional o internacional contra la piratería.
6. Los buques militares, mercantes y pesqueros deberían responder sin demora a cualquier solicitud de identificación hecha por un buque pesquero al que se estén acercando (para facilitar una toma temprana de medidas que permita la fuga, en especial si está faenando).

III. EN CASO DE ATAQUE

1. En caso de ataque o avistamiento de una embarcación sospechosa, avisar a las autoridades (UKMTO y MSC-HOA) y al resto de la flota.
2. Comunicar los datos de contacto del segundo capitán del buque (que está en tierra), cuyos conocimientos del buque podrían contribuir al éxito de una intervención militar.

Recomendaciones específicas para los cerqueros.

3. Evacuar a todo el personal de la cubierta y de la cofa.
4. Si los piratas se han hecho con el control de la embarcación y el cerco de jareta está extendido, pedir a los piratas que permitan recoger las redes. Si lo permiten, seguir las instrucciones para su estiba y explicar el funcionamiento del aparejo para evitar malentendidos.

ANEXO G

RECOMENDACIONES ADICIONALES PARA LAS EMBARCACIONES DE RECREO, INCLUIDOS LOS YATES

En vista de la escalada de los ataques piratas en la zona de alto riesgo, se recomienda NO adentrarse en dicha zona.

Sin embargo, si un yate/buque de recreo, pese a esta recomendación, decide transitar por la zona, se aconseja establecer contacto previamente con las autoridades navales/militares.

Consúltense los sitios en la red del MSC-HOA (www.mschoa.com) y de la ISAF (Federación Internacional de Vela) para obtener la información más reciente acerca de este proceso. También se puede consultar al respecto el sitio del Centro Marítimo de la OTAN (www.shipping.nato.int).

ISAF Cruising microsite – www.sailing.org/cruising.

ANEXO H

ORGANIZACIONES DE APOYO

i. Signatarios de las MPG4



BIMCO

BIMCO es una asociación naviera internacional independiente que cuenta entre sus miembros con propietarios, gestores navales, corredores, agentes y otras muchas partes con intereses en el sector marítimo. La asociación actúa en nombre de sus miembros de todo el mundo, a fin de promover la aplicación de normas más rigurosas y una mayor armonización en materia reglamentaria. BIMCO impulsa la elaboración y el fomento de políticas marítimas internacionales justas y equitativas. La asociación está acreditada como organización no gubernamental (ONG), goza de carácter de observador en diversos órganos de las Naciones Unidas y mantiene una comunicación estrecha con las Administraciones marítimas, las instituciones de reglamentación y otras partes interesadas de la Unión Europea, los Estados Unidos y Asia. La asociación facilita a sus miembros una de las fuentes más amplias de información práctica sobre el transporte marítimo, así como una amplia variedad de servicios de asesoramiento y consulta. www.bimco.org



Asociación Internacional de Líneas de Cruceros

La **Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)** es la mayor asociación del mundo de líneas de crucero, formada por 25 de las más importantes líneas. La CLIA participa en el proceso internacional de reglamentación y desarrollo de políticas e impulsa todas las medidas que fomentan la existencia de un entorno seguro, protegido y fuerte para los buques de cruceros. La CLIA sigue activamente y muy de cerca las políticas del transporte marítimo internacional y elabora recomendaciones para sus miembros. La Asociación está acreditada como organización no gubernamental con carácter consultivo ante la Organización Marítima Internacional. www.cruising.org



Cámara Naviera Internacional

La **Cámara Naviera Internacional (ICS)** es la asociación comercial internacional de los armadores de buques mercantes. La ICS representa las opiniones colectivas del sector internacional con base en distintas naciones, sectores y ramas. Los miembros de la ICS comprenden asociaciones nacionales de propietarios de buques que en conjunto suman más del 75 % de la flota mercante del mundo. Foco importante de la actividad de la ICS es la Organización Marítima Internacional (OMI), la organización de las Naciones Unidas responsable de la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino. La ICS participa activamente en una amplia variedad de ámbitos, entre ellos, todos los relacionados con los asuntos de carácter técnico, jurídico y operacional que afectan a los buques mercantes. La ICS

es única en el sentido de que representa los intereses mundiales de todas las diferentes ramas del sector: compañías explotadoras de graneleros, de buques tanque, de buques de pasaje y de distintos tipos de buques portacontenedores, incluidos propietarios de buques y gestores de buques en calidad de terceros. www.marisec.org



Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (Clubes P e I)

Los 13 principales clubes aseguradores del **Grupo Internacional de Clubes P e I** ("el Grupo") proporcionan conjuntamente cobertura de seguro de responsabilidad civil (protección e indemnización) a alrededor del 90 % de la flota mundial de buques de navegación marítima. Cada club del Grupo constituye una mutua de seguros independiente y sin ánimo de lucro que brinda a sus miembros propietarios de buques y fletadores seguro contra responsabilidad civil en la utilización y explotación de los buques. Los miembros de cada club ejercen control sobre éste mediante un consejo de dirección o un comité elegidos entre ellos. Los clubes abarcan una amplia variedad de seguros de responsabilidad civil, incluidos los relativos a lesiones de la tripulación, los pasajeros u otras personas a bordo, la pérdida o daños de la carga, la contaminación por hidrocarburos, la remoción de restos de naufragio y los daños en los muelles. Asimismo, proporcionan una gran variedad de servicios a sus miembros en lo que respecta a reclamaciones, cuestiones jurídicas y prevención de pérdidas, y a menudo desempeñan una función importante en la gestión de siniestros. www.igpandi.org



IMB

**Oficina Marítima
Internacional**

El objetivo principal del Centro de notificación de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional es servir de primer punto de contacto para que los capitanes de buques notifiquen cualquier ataque o tentativa de ataque, o incluso movimientos sospechosos, iniciando así el proceso de respuesta. El Centro aumenta el grado de concienciación del sector del transporte marítimo, que incluye los capitanes y propietarios de buques, las compañías de seguros, las empresas del sector, etc., con respecto a las zonas de alto riesgo relacionadas con ataques piratas o los puertos y fondeaderos específicos conocidos por la frecuencia de robos a mano armada a bordo de los buques. El Centro trabaja en estrecha colaboración con diversos Gobiernos y agencias encargadas de hacer cumplir la ley, y participa en el intercambio de información en un intento de reducir y, en última instancia, erradicar la piratería. www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre



International Maritime Employers' Committee Ltd (IMEC)

IMEC es la única organización internacional de empleadores dedicada a coordinar las relaciones laborales marítimas, con oficinas en Londres y en Manila. Está integrada por más de 140 miembros, entre ellos algunos de los propietarios y gestores de buques más grandes del mundo, que en conjunto suman unos 7 500 buques y 185 000 marineros. Muchos de estos buques/marineros están cubiertos por acuerdos del IBF (Foro Internacional de Negociación), que IMEC, como miembro fundador del JNG (Grupo Mixto de Negociación), negocia en representación de sus miembros. IMEC también invierte considerablemente en formación, y entre otros proyectos cuenta con los programas Cadet, que tienen lugar en sus sedes para beneficio de 800 futuros oficiales y que se ofrecen gratuitamente a sus miembros. www.imec.org.uk



INTERCARGO es el nombre abreviado de la Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca, que desde 1980 representa los intereses de los propietarios, armadores y gestores del transporte marítimo de carga seca y trabaja en estrecha colaboración con otras asociaciones internacionales en pro de un sector seguro, de alta calidad, eficiente y rentable. www.intercargo.org



InterManager es la asociación comercial internacional del sector de gestión de buques. Sus miembros son gestores de buques integrados en los servicios mismos de sus respectivas empresas o al servicio de terceras partes, agentes de tripulaciones u organizaciones o empresas afines de todo el sector del transporte marítimo. En conjunto, los miembros de InterManager intervienen en la gestión de más de 4 370 buques y actúan en nombre de unos 250 000 marineros. Es la única organización dedicada exclusivamente a representar el sector de la gestión de buques. Se trata de una entidad reconocida y muy respetada que representa a sus miembros a nivel internacional, ejerciendo presión en su nombre para asegurarse de que sus opiniones y necesidades se tengan en cuenta en el sector marítimo mundial. InterManager está comprometida con el mejoramiento de la transparencia y la gobernanza en el mundo del transporte marítimo y con el mantenimiento de normas elevadas en todo el sector de la gestión de buques. www.intermanager.org



INTERTANKO es la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros. INTERTANKO representa a los propietarios independientes de petroleros desde 1970 y vela por que los hidrocarburos que el mundo necesita se transporten de manera segura, responsable y competitiva. Sus miembros pueden ser propietarios independientes de petroleros y armadores de petroleros y quimiqueros, esto es, compañías no petroleras y propietarios de buques tanque no estatales, que satisfagan los criterios para constituirse en miembros de la Asociación. Los propietarios independientes reúnen alrededor del 75 % de la flota de buques tanque del mundo y en su inmensa mayoría son miembros de INTERTANKO. En enero de 2011, la organización contaba con 250 miembros, cuyas flotas combinadas comprenden unos 3 050 buques tanque, que en conjunto suman 285 millones de toneladas de peso muerto. INTERTANKO cuenta, en calidad de miembros asociados, con unas 320 empresas con intereses en el transporte marítimo de hidrocarburos y productos químicos. www.intertanko.com



Federación Naviera Internacional (ISF)

La Federación Naviera Internacional (ISF), la principal organización internacional de empleadores del sector del transporte marítimo, representa a todas las ramas de dicho sector. Entre los miembros de la ISF figuran asociaciones nacionales de propietarios de buques cuyas empresas navieras afiliadas operan conjuntamente el 75 % del tonelaje de la flota mercante del mundo y emplean una proporción acorde del 1,25 millón de marinos del mundo. Establecida en 1909, la ISF se ocupa de todos los asuntos de carácter laboral, del personal y su formación y de cuestiones relativas a la salud y el bienestar de la gente de mar que puedan repercutir en el transporte marítimo internacional. www.marisec.org



Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación internacional de sindicatos de trabajadores del transporte. Todos los sindicatos independientes que tengan miembros en el sector del transporte pueden afiliarse a la ITF. La ITF ayuda a la gente de mar desde 1896 y en la actualidad representa los intereses de los marinos en todo el mundo, de los que alrededor de 600 000 son miembros de sindicatos afiliados. La ITF trabaja para mejorar las condiciones laborales de la gente de mar de todas las nacionalidades y conseguir que la reglamentación del sector del transporte marítimo sea adecuada y proteja los intereses y derechos de los trabajadores. La Federación ayuda a las tripulaciones independientemente de su nacionalidad y del pabellón que enarbole el buque. www.itfseafarers.org www.itfglobal.org



Asociación Internacional de Buques Tanque para Carga Diversificada

La Asociación Internacional de Buques Tanque para Carga Diversificada se constituyó en 1987 para representar los intereses de la flota de buques tanque para carga diversificada/quimiqueros especiales y desde entonces se ha convertido en una entidad establecida que representa a los propietarios de buques tanque quimiqueros o para carga diversificada clasificados por la OMI, reconocida además como punto de enlace mediante el que las instituciones reglamentadoras y las organizaciones comerciales pueden entablar contacto con dichos propietarios. En 1997, la IPTA obtuvo el carácter consultivo ante la Organización Marítima Internacional (OMI) en calidad de organización no gubernamental y respalda plenamente a la OMI en su carácter de único organismo autorizado para introducir y supervisar el cumplimiento de la legislación marítima internacional. www.ipta.org.uk



JHC (Joint Hull Committee)

El **Joint Hull Committee (JHC)**, fundado en 1910, está compuesto por representantes del sector de seguros integrados tanto en la asociación de aseguradores de Lloyd's como en el sector de empresas de la Asociación Internacional de Aseguradores. Trata todos los asuntos relacionados con los seguros del casco y representa los intereses de las empresas que ofrecen estos seguros en el mercado de Londres. Sirve de amplio enlace con el sector marítimo en general. El JHC, de vez en cuando, publica circulares para el mercado de interés para la comunidad de aseguradores de cascos y que pueden incluir modelos nuevos de contratos, información sobre novedades en el sector marítimo y notas de prensa.

Joint War Committee JWC (Joint War Committee)

El **Joint War Committee (JWC)** está compuesto por representantes del sector de seguros integrados tanto en la asociación de aseguradores de Lloyd's como en el sector de empresas de la Asociación Internacional de Aseguradores. Trata todos los asuntos relacionados con los seguros del casco en zonas conflictivas y representa los intereses de las empresas aseguradoras que ofrecen estos seguros en el mercado de Londres. JWC está asesorado por consultores independientes de seguridad y, de vez en cuando, publica información actualizada de su boletín *Listed Areas*. Este boletín informa sobre las zonas consideradas de mayor riesgo para quienes extienden pólizas para los diversos imprevistos que se aseguran en el mercado de seguros de riesgos de guerra, en que se puede contratar cobertura contra riesgos de confiscación, armas obsoletas, actos de piratería, huelgas, actos de terrorismo y guerras.



Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)

El **Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)** es una asociación voluntaria de compañías petroleras con intereses en el embarque y almacenamiento en terminales de crudos y productos derivados del petróleo. Tiene como misión ser la primera autoridad en lo que respecta al funcionamiento seguro y ecológicamente responsable de los buques tanque, terminales y buques de apoyo mar adentro y al mismo tiempo fomentar la mejora constante de las normas de proyecto y funcionamiento. www.ocimf.org



SIGTTO

La **Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros** se estableció en 1979 para promover el funcionamiento seguro y responsable de los buques tanque para el transporte de gas licuado y de las terminales marítimas en que se almacena, para elaborar recomendaciones y orientaciones sobre las mejores prácticas del sector entre sus miembros y para crear criterios sobre las mejores prácticas para todos los encargados de la seguridad permanente de los gaseros y sus terminales o quienes tienen interés en que ésta se mantenga. La Asociación está registrada como una entidad sin ánimo de lucro en Bermudas y pertenece a sus miembros, que en su mayoría son dueños de los activos en el sector de los buques para el transporte de gas de petróleo licuado o de gas natural licuado y sus terminales. La Asociación goza del carácter de observador ante la OMI. www.sigtto.org



Caring for seafarers
around the world

The Mission to Seafarers

The Mission to Seafarers ofrece ayuda de emergencia, apoyo práctico y una cálida bienvenida a las tripulaciones que visitan 230 puertos de todo el mundo. Ya sea el cuidado que se brinda a las víctimas de la piratería o la ayuda esencial que se suministra a la gente de mar abandonada en puertos extranjeros, estamos siempre a mano para ayudar a los 1,2 millones de marinos mercantes de todas las categorías, nacionalidades y creencias religiosas.
www.missiontoseafarers.org



Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC)

El **Consejo Mundial del Transporte Marítimo (WSC)** es la asociación comercial que representa al sector del transporte marítimo internacional en buques de líneas regulares. Las líneas de buques que lo integran explotan buques portacontenedores, de transporte rodado y de transporte de automóviles, que en su conjunto suman el 90 % aproximadamente de la capacidad mundial de buques de línea. En total, este servicio transporta el 60 % aproximadamente del valor del comercio transportado por vía marítima del mundo, es decir, mercancías por un valor anual superior a los 4 billones de dólares de los Estados Unidos. El Consejo Mundial del Transporte Marítimo se propone hablar con una sola voz en representación del sector del transporte marítimo en buques de línea en la labor que realiza con los encargados de adoptar normativas y otros grupos del sector a fin de elaborar soluciones prácticas para algunos de los más acuciantes problemas del transporte. El Consejo está acreditado como organización no gubernamental ante la Organización Marítima Mundial (OMI).
www.worldshipping.org

**ii. Fuerzas navales/militares y organizaciones encargadas
de hacer cumplir la ley que apoyan las MPG4**



Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF)

Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) es una coalición de 25 naciones dedicadas a garantizar la protección regional. Las CMF se rigen con arreglo al derecho internacional y las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y están respaldadas por tres misiones bien diferenciadas. La Fuerza de Tareas Combinadas (CTF) 150 opera en el mar Rojo, el golfo de Adén, el océano Índico, el mar Arábigo y el golfo de Omán llevando a cabo operaciones de protección marítima. La CTF 151 opera en el golfo de Adén, en la cuenca de Somalia y en el océano Índico para prevenir, frustrar y reprimir los actos de piratería y brindar protección para la navegación segura de los buques de todas las nacionalidades. La CTF 152 opera en el golfo Arábigo, en que lleva a cabo operaciones de protección marítima en colaboración con miembros del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) para impedir que se produzcan actividades desestabilizadoras. www.cusnc.navy.mil/cmfc/cmfc_command.html



Fuerza Naval de la Unión Europea (EU NAVFOR)

EU NAVFOR es la principal autoridad de coordinación que gestiona el Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África). La Operación Atalanta incluye el despliegue de un importante grupo de operaciones navales de la Unión Europea en la región con miras a incrementar la protección marítima frente a la costa de Somalia. Además, la misión también comprende una amplia labor coordinadora de carácter regional y con el sector, a fin de contribuir al establecimiento de mejores prácticas y difundir información a través de su Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA), en servicio las 24 horas del día, y del sitio en la Red www.mschoa.org



INTERPOL

INTERPOL es la mayor organización policial internacional, integrada por 188 países miembros. Creada en 1923, facilita la colaboración policial a través de las fronteras y apoya y ayuda a todas las organizaciones, autoridades y servicios dedicados a prevenir o combatir la delincuencia internacional.

La Unidad de Piratería Marítima (MPTF) de INTERPOL fue creada en enero de 2010 para coordinar la respuesta internacional de la organización a la amenaza de la piratería marítima en sus diversas facetas mediante:

- La recopilación, conservación, análisis y divulgación a nivel mundial más eficaces de pruebas e información relativas a actos de piratería para contribuir a las correspondientes investigaciones y enjuiciamientos realizados por sus países miembros; y
- El desarrollo de la competencia de investigación y de enjuiciamiento de las autoridades de policía y judiciales en África oriental en colaboración con partes interesadas y donantes clave internacionales. www.interpol.int



Oficina de Coordinación Marítima de la Armada de los Estados Unidos (MARLO)

La Oficina de Coordinación Marítima (MARLO) tiene como misión facilitar el intercambio de información entre la Armada de los Estados Unidos, las Fuerzas Marítimas Combinadas y la comunidad marítima comercial en la zona de responsabilidad del Mando Central de los Estados Unidos. MARLO funciona como un canal de información centrado en la seguridad y la protección del transporte marítimo y tiene el firme compromiso de asistir a todos los miembros de la comunidad marítima comercial. A fin de ayudar en la lucha contra los actos de piratería, MARLO sirve de punto de contacto de emergencia secundario para la gente de mar en situación de peligro (después de la UKMTO) y también difunde recomendaciones sobre el tránsito para el sector marítimo. MARLO transmite orientaciones para los expedidores mercantes a través de notas informativas, su sitio en la Red y correos electrónicos e información por teléfono las 24 horas del día acerca de ejercicios navales, visitas a los buques, ayudas a la navegación, cuestiones ambientales, asistencia en caso de evacuación médica, protección, búsqueda regional y centros de salvamento.



Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA)

El Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA) tiene por objeto prestar servicio a la gente de mar en el golfo de Adén, la cuenca de Somalia y frente a las costas del Cuerno de África. Se trata de un centro de coordinación dedicado a salvaguardar la legítima libertad de navegación, habida cuenta del riesgo creciente de ataques piratas contra la marina mercante en esta región, en apoyo de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 1814, 1816 y 1838. Gracias a un estrecho contacto con las compañías navieras, los capitanes y otras partes interesadas, el MSC-HOA está en condiciones de presentar un panorama del tráfico marítimo vulnerable en estas aguas y en sus accesos. El Centro, que está dotado de personal de las marinas de guerra y mercante de diversos países, colabora con las diversas fuerzas militares que operan en esta región para facilitar apoyo y protección a los marinos. Resulta absolutamente necesario proteger a los buques y sus tripulaciones de los ataques ilícitos y peligrosos, y salvaguardar así una de las principales rutas comerciales del mundo. www.mschoa.org



Centro Marítimo de la OTAN (NSC)

El Centro Marítimo de la OTAN (NSC) proporciona el vínculo comercial con las fuerzas marítimas de la OTAN. El NSC es el principal punto de contacto de la OTAN con la comunidad marítima y la OTAN lo utiliza como herramienta de comunicación y coordinación de iniciativas y esfuerzos con otros centros militares (en especial la UKMTO, el MSC-HOA y la MARLO), y directamente con la comunidad marítima, apoyando así los esfuerzos generales para reducir los actos de piratería. www.shipping.nato.int



Operación Ocean Shield

Operación Ocean Shield es la contribución de la OTAN al esfuerzo internacional para luchar contra los actos de piratería frente a las costas del Cuerno de África. La operación desempeña una función propia de la OTAN basada en la amplia fortaleza de la Alianza mediante la adopción de un planteamiento más integral para hacer frente a la piratería. La labor de lucha contra la piratería de la OTAN se centra en las operaciones en el mar, en el apoyo a la comunidad marítima para la adopción de medidas con miras a reducir el número de actos de piratería y en la creación de capacidad regional y nacional para combatir la piratería. La operación está proyectada para complementar la labor de las organizaciones y fuerzas internacionales que ya operan en la zona.



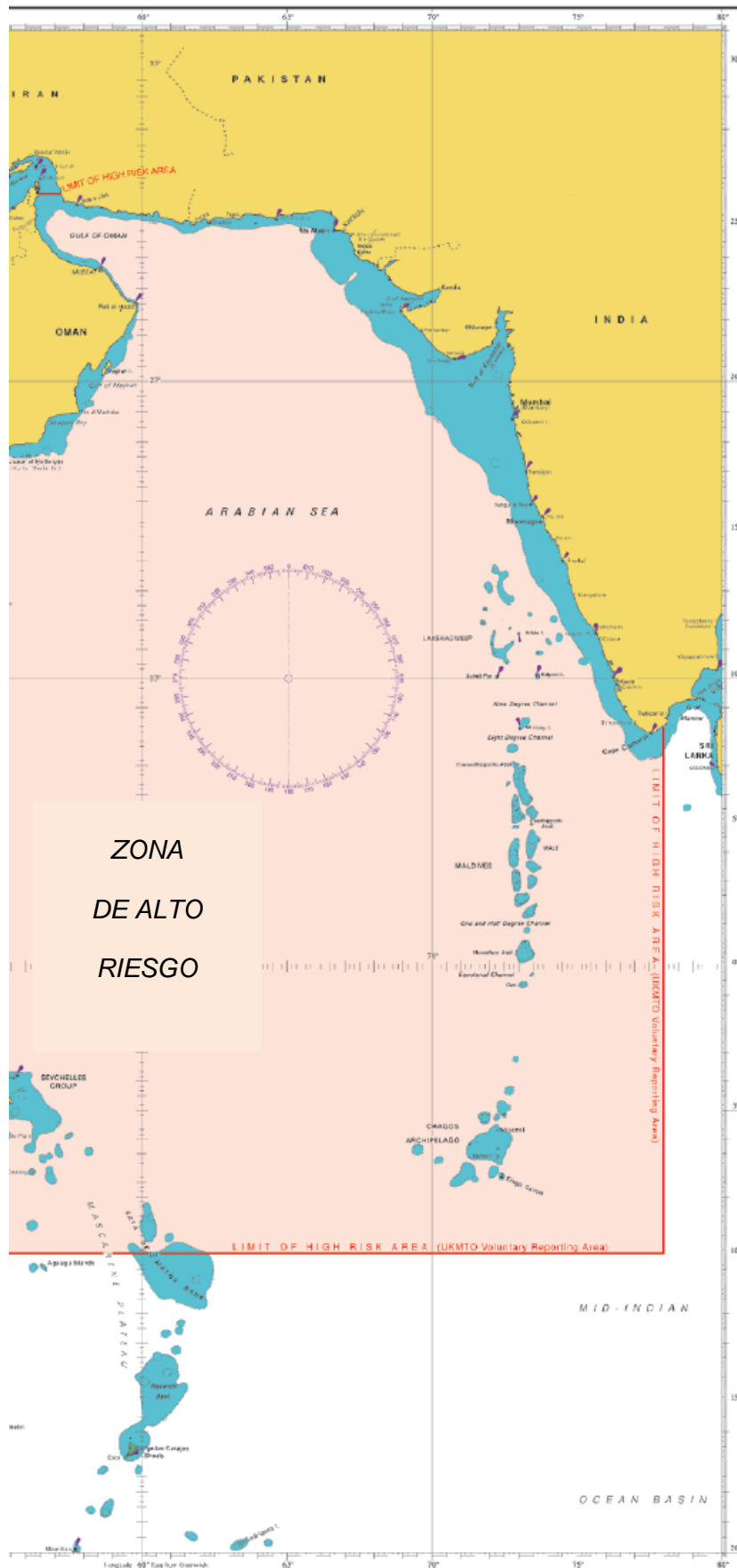
UKMTO

La Oficina de UK Maritime Trade Operations (UKMTO) en Dubai actúa como el punto de contacto principal para los buques mercantes y como enlace con las fuerzas militares en la región. La UKMTO también administra el programa de notificación voluntaria, en virtud del cual se anima a los buques mercantes a que envíen informes regulares para informar de su situación, rumbo, velocidad y hora aproximada de llegada a su siguiente puerto mientras transitan por la región delimitada al norte por Suez, al este por el paralelo 78° E y al sur por el meridiano 10° S. Con dicha información, la UKMTO realiza el seguimiento de los buques, y la información relativa a su situación se transmite a las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) y a la sede de la Unión Europea. La información de interés para el tráfico comercial que se va recibiendo puede entonces transmitirse directamente a los buques, en vez de hacerlo a las oficinas de las compañías, mejorando así la respuesta ante cualquier suceso y ahorrando tiempo. Para obtener más información o para adherirse al programa de notificación voluntaria, sírvase dirigirse a la UKMTO o al MSC-HOA por correo electrónico: ukmto@eim.ae

ABSTÉNGASE DE UTILIZARSE PARA LA NAVEGACIÓN



© Crown Copyright



Reproducido con la autorización del Controller of Her Majesty's Stationery Office y de la Oficina Hidrográfica del Reino Unido (www.UKHO.gov.uk)



UKMTO
UKMTO +971 50 55 23215

