

4 ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1405/Rev.2  
25 mayo 2012

## **ORIENTACIONES PROVISIONALES REVISADAS PARA PROPIETARIOS, ARMADORES Y CAPITANES DE BUQUES CON RESPECTO AL EMPLEO DE PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA A BORDO EN LA ZONA DE ALTO RIESGO<sup>1</sup>**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 89º periodo de sesiones (11 a 20 de mayo de 2011), aprobó las Orientaciones provisionales para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.

2 Como consecuencia de la importancia y del carácter urgente de la cuestión, así como de la necesidad de seguir elaborando y difundiendo orientaciones y recomendaciones detalladas lo antes posible, el Comité aprobó la celebración de una reunión interperiodos del Grupo de trabajo sobre protección marítima y piratería (13 a 15 de septiembre de 2011) para actualizar las orientaciones, celebración que recibió la autorización del Consejo.

3 Posteriormente, el Comité de Seguridad Marítima, en su 90º periodo de sesiones (16 a 25 de mayo de 2012), revisó las Orientaciones provisionales a fin de tener en cuenta las enmiendas resultantes de la elaboración de las orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que figuran en la circular MSC.1/Circ.1443: "Orientaciones provisionales para las compañías privadas de protección marítima que facilitan personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo".

4 En el anexo figuran las Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo.

5 Las orientaciones provisionales revisadas adjuntas deberían leerse junto con las recomendaciones provisionales que figuran en la circular MSC.1/Circ.1443, en la circular MSC.1/Circ.1406/Rev.2: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo", y en la circular MSC.1/Circ.1408/Rev.1: "Recomendaciones provisionales revisadas para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo",<sup>2</sup> y la información facilitada en la circular MSC-FAL.1/Circ.2: "Cuestionario relacionado con las prescripciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques", así como las demás recomendaciones y orientaciones elaboradas por la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

<sup>1</sup> Zona de alto riesgo: zona definida en las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia" (MSC.1/Circ.1339), salvo que el Estado de abanderamiento la defina de otro modo.

<sup>2</sup> Tal como puedan revisarse.

6 Se insta a los Gobiernos Miembros a que pongan esta circular en conocimiento de todos los organismos nacionales que desempeñen actividades de lucha contra la piratería, los propietarios de buques, los armadores, las compañías navieras, los capitanes y las tripulaciones.

7 Se insta asimismo a los Gobiernos Miembros a que tomen todas las medidas necesarias para implantar, según proceda, las orientaciones provisionales revisadas que figuran en el anexo.

8 Se invita a los Gobiernos Miembros, organizaciones internacionales y organizaciones no gubernamentales con carácter consultivo a que pongan en conocimiento del Comité, tan pronto como sea posible, los resultados de la experiencia adquirida con respecto al uso de las Orientaciones provisionales revisadas a fin de ayudar al Comité a decidir qué medidas adoptar.

9 Por la presente se revoca la circular MSC.1/Circ.1405/Rev.1.

\*\*\*

## ANEXO

### ORIENTACIONES PROVISIONALES REVISADAS PARA PROPIETARIOS, ARMADORES Y CAPITANES DE BUQUES CON RESPECTO AL EMPLEO DE PERSONAL PRIVADO DE PROTECCIÓN ARMADA A BORDO EN LA ZONA DE ALTO RIESGO<sup>1</sup>

#### 1 INTRODUCCIÓN

1.1 La creciente amenaza para el transporte marítimo comercial que representan los piratas con base en Somalia ha conducido a un mayor empleo de guardias armados y a un incremento considerable del número de compañías que ofrecen servicios armados de protección marítima para los buques que transitan por la zona de alto riesgo. Si bien la Organización no refrenda el empleo de personal privado de protección armada (PPPA), comprende que es posible que las compañías navieras tengan dificultades para encontrar compañías de protección armada de carácter privado fiables y profesionales.

1.2 Para los propietarios de buques, emplear PPPA a bordo es una decisión compleja. La falta de reglas aplicables y de autorregulación del sector, junto con las complejas prescripciones jurídicas que rigen el porte, el transporte y el uso legítimos de armas de fuego,<sup>2</sup> son motivo de preocupación. Esta complejidad se ve exacerbada por la rápida proliferación de compañías privadas de protección marítima (CPPM) y por las dudas existentes acerca de las capacidades y la madurez de algunas de estas compañías. En todo el espectro de contratistas que ofrecen servicios se han constatado variaciones considerables de la competencia y la calidad.

1.3 La finalidad de estas orientaciones es ayudar a los propietarios, armadores y capitanes de buques que estén considerando el empleo de PPPA a bordo para contar con protección adicional contra la piratería.

1.4 Es importante tomar nota de que a los buques se les aplica la jurisdicción del Estado de abanderamiento y, por tanto, toda ley y regla impuesta por el Estado de abanderamiento en cuanto al empleo de CPPM y PPPA. Asimismo, es importante señalar que también puede aplicarse a dichos buques la legislación de los Estados rectores de puertos y de los Estados ribereños.

1.5 No debería considerarse que el empleo de PPPA constituye una alternativa a las Mejores prácticas de gestión (MPG) y a otras medidas de protección. Solamente debería considerarse la posibilidad de asignar guardias armados a bordo para asegurar y proteger los buques y sus tripulaciones después de llevar a cabo una evaluación de riesgos. También es importante que el capitán participe en el proceso de toma de decisiones.

#### 2 DEFINICIONES

*Zona de alto riesgo:* zona que se define en las Mejores prácticas de gestión, a menos que el Estado de abanderamiento la defina de otra manera.

---

<sup>1</sup> Zona de alto riesgo: zona definida en las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería con base en Somalia" (MSC.1/Circ.1339), salvo que el Estado de abanderamiento la defina de otro modo.

<sup>2</sup> En las presentes orientaciones, todas las referencias a las armas de fuego incluyen la munición, los productos consumibles, las piezas de repuesto y el equipo de mantenimiento utilizados por el PPPA, y todas las referencias al equipo relacionado con la protección incluyen el equipo protector y de comunicaciones utilizado por el PPPA.

*Compañías privadas de protección marítima (CPPM):* contratistas privados empleados para proporcionar personal de protección a bordo, tanto armado como desarmado, a fin de brindar protección contra los actos de piratería.

*Personal privado de protección armada (PPPA):* empleados armados de la CPPM.

### **3 EVALUACIÓN DE RIESGOS**

3.1 Los propietarios de buques deberían asegurarse de que se consulte al Estado de abanderamiento en una fase inicial respecto de la decisión de asignar PPPA a bordo para garantizar que se cumplan todas las prescripciones reglamentarias.

3.2 Emplear o no PPPA dentro de la zona de alto riesgo es una decisión que debe adoptar cada propietario de buque tras haber efectuado una evaluación de riesgos minuciosa y después de asegurarse de que se han utilizado todos los demás medios prácticos de autoprotección.

3.3 La evaluación de riesgos debería incluir y documentar los siguientes factores y aspectos antes de que se decida adoptar dichas medidas:

- .1 la protección y seguridad del buque y de la tripulación;
- .2 si se han implantado eficazmente con antelación todos los medios prácticos de autoprotección;
- .3 el posible uso indebido de armas de fuego que pueda resultar en lesiones o víctimas mortales;
- .4 la posibilidad de que ocurran accidentes imprevistos;
- .5 las cuestiones de responsabilidad;
- .6 la posibilidad de que se agrave una situación específica; y
- .7 el cumplimiento de la legislación nacional e internacional.

### **4 CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA CPPM**

4.1 Al igual que con otros contratistas, es importante aplicar el procedimiento debido habitual, que normalmente incluye una investigación y averiguaciones acerca de:

- .1 la estructura y el lugar de registro de la compañía;
- .2 los propietarios de la compañía;
- .3 la situación financiera (por ejemplo, cuentas anuales/referencias bancarias);
- .4 el alcance de la cobertura del seguro (en particular, los riesgos de terceras partes);
- .5 la experiencia del personal directivo superior; y
- .6 los indicadores de la gestión de la calidad: por ejemplo, la certificación ISO.

### **Información básica de la CPPM**

4.2 A fin de evaluar la capacidad de la CPPM para desempeñar una función propuesta, debería efectuarse una averiguación minuciosa de la CPPM que se piensa contratar, en particular en ausencia de un plan de certificación establecido para la CPPM.

4.3 La CPPM debería poder aportar pruebas documentales de, entre otros aspectos:

- .1 experiencia en el sector marítimo (en contraposición con la experiencia en tierra);
- .2 procedimientos escritos de gestión, incluidas las aptitudes de liderazgo de equipo, la cadena de autoridad, el cambio de comando, las responsabilidades con respecto al salvamento;
- .3 entendimiento de las prescripciones de los Estados de abanderamiento, de los Estados rectores de puertos y de los Estados ribereños con respecto al porte y uso de armas de fuego;
- .4 disponibilidad de credenciales/referencias escritas de clientes previos del sector marítimo;
- .5 disponibilidad de pruebas documentales de que las armas de fuego se obtienen, almacenan, portan, utilizan, transportan, embarcan y desembarcan de manera lícita;
- .6 entendimiento de la amenaza que representa la piratería con base en Somalia, incluidas las operaciones militares en la zona, y los medios para obtener información actualizada;
- .7 entendimiento de las MPG y, en particular, de las medidas de protección de los buques; y
- .8 acceso a asesoramiento jurídico marítimo competente (por ejemplo, asesoramiento propio de la compañía/asesores jurídicos externos) las 24 horas, siete días por semana.

### **Selección y examen de antecedentes de la CPPM**

4.4 Como la calidad de la prestación de servicios depende en gran medida de la competencia y la experiencia de las personas que constituyen el equipo PPPA de a bordo, la calidad de la selección y el examen de antecedentes del equipo son esenciales. La CPPM debería demostrar que tiene políticas y procedimientos internos por escrito comprobables para verificar la idoneidad de sus empleados.

4.5 La CPPM debería poder aportar pruebas documentales de, entre otras cosas:

- .1 investigaciones de antecedentes penales;
- .2 comprobaciones del historial laboral;
- .3 investigaciones de antecedentes militares o policiales, según proceda;
- .4 registros de aptitud médica, física y mental del personal (incluidas las pruebas periódicas de consumo de drogas/alcohol);

- .5 utilización de un sistema comprobable para garantizar la idoneidad permanente del personal empleado;
- .6 pruebas documentales de experiencia y titulación pertinentes respecto del porte y el uso de las armas de fuego que se van a utilizar; y
- .7 sistemas para tramitar documentos de identidad como personal de protección, documentos de viaje y visados.

### **Formación del PPPA**

4.6 Como la calidad de la formación profesional que se imparte al PPPA es de extrema importancia, el propietario del buque debería comprobar que la CPPM tiene instituidos procedimientos de formación adecuados. Los registros de dicha formación deberían acreditar que el PPPA tiene las aptitudes y los conocimientos apropiados.

4.7 La CPPM debería poder aportar pruebas documentales de, entre otras cosas:

- .1 registros completos y detallados de formación, tanto de la formación inicial como de la de perfeccionamiento, que deben estar disponibles para ser inspeccionados;
- .2 a reserva de cualquier prescripción adicional del Estado de abanderamiento, que el PPPA ha recibido, como mínimo, formación de familiarización de a bordo, incluidos los protocolos de comunicaciones;
- .3 que el personal está capacitado y cualificado de conformidad con las normas documentadas de la compañía respecto del uso adecuado de la fuerza siguiendo directrices/principios reconocidos por el Estado de abanderamiento;
- .4 que el personal está capacitado para manejar armas de fuego específicas y otro equipo de protección que se utilizará en los buques a los cuales se asigne;
- .5 que el personal recibe formación médica de conformidad con una norma internacional reconocida; y
- .6 que el personal recibe formación apropiada y/o información específica sobre el tipo de buque, la zona de operación de dicho buque y las disposiciones del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) y las MPG.

## **5 ASPECTOS RELATIVOS A LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS**

### **Seguro**

5.1 Los propietarios de buques deberían comprobar que la CPPM tiene cobertura de seguro para sí misma, su personal y contra terceros, y que las condiciones de contratación de la CPPM no afectan ni pueden afectar a la cobertura de seguro del propietario del buque.

## **Cobertura de seguro de los propietarios de buques**

5.2 La responsabilidad, las pérdidas y los gastos que surjan del despliegue de PPPA pueden repercutir en el seguro de responsabilidad civil del propietario del buque. Se recomienda encarecidamente a los propietarios de buques que consulten con sus aseguradores antes de contratar y embarcar PPPA a fin de hacer una evaluación del efecto que esto pueda tener en su cobertura de seguro, en particular por su relación con el seguro de intervenciones armadas y responsabilidad civil de la CPPM.

## **Cobertura del seguro de la CPPM**

5.3 La CPPM debería presentar pruebas de que, durante el contrato, se mantienen y mantendrán:

- .1 un seguro de responsabilidad civil que cubra al público y al empleador a un nivel apropiado y según lo estipule el propietario del buque; y
- .2 una cobertura de seguro para accidentes personales, gastos médicos, hospitalizaciones y repatriación.

5.4 La CPPM debería asegurar al personal habilitado para el porte y utilización de armas de fuego en dichos viajes, contra accidentes, lesiones y daños derivados de la utilización de armas de fuego y en caso de responsabilidad civil por toda reclamación que pueda resultar del porte y/o la utilización indebida, por descuido o con intención, de armas de fuego.

5.5 Es fundamental que los propietarios de buques, los fletadores y los aseguradores examinen todas las disposiciones de sus contratos y pólizas y se cercioren de que se presta la debida atención a todas las cuestiones planteadas.

## **Número de integrantes, composición y equipamiento de los equipos PPPA**

5.6 El propietario del buque que concierte un contrato con la CPPM debería analizar detenidamente y acordar, según sea necesario, el número de integrantes, la composición y el equipamiento del equipo PPPA propuesto. Entre los factores que es preciso tener en cuenta cabe destacar los siguientes:

- .1 **Número de integrantes del equipo PPPA** – en este aspecto influirán factores tales como la duración prevista del tránsito del buque, la evaluación más reciente de las amenazas, los cometidos acordados del equipo PPPA (por ejemplo: ¿harán guardias adicionales?, ¿ayudarán en el establecimiento de medidas de autoprotección?) y el tamaño y tipo del buque, su velocidad y francobordo. En el análisis convendría indicar el número mínimo de personas que deberían formar el equipo de protección, teniendo en cuenta la necesidad de continuidad de la protección en caso de lesiones o enfermedad.
- .2 **Certificado de seguridad del buque** – el número de integrantes del equipo PPPA más la tripulación no debería sobrepasar el especificado en el certificado de seguridad del buque. Si no pueden satisfacerse las prescripciones relativas al certificado de seguridad del buque debido al personal de protección incorporado, debería consultarse a la Administración de abanderamiento.

- .3 **Composición** – es importante que exista una jerarquía y una combinación apropiada de experiencias y conocimientos prácticos en el seno del equipo PPPA de a bordo. El jefe del equipo debería estar capacitado para determinar la vulnerabilidad del buque y las evaluaciones de los riesgos y poder asesorar sobre las medidas de protección del buque. Se recomienda que un miembro del equipo PPPA esté capacitado para actuar como médico del equipo.
- .4 **Necesidades del equipo** – en este aspecto influirán factores tales como la duración prevista del tránsito del buque, la evaluación más reciente de las amenazas, los cometidos acordados del equipo PPPA (¿harán guardias adicionales?, ¿utilizarán equipo de visión diurna y nocturna?, ¿ayudarán en el establecimiento de medidas de autoprotección?) y el tamaño y tipo del buque. Se recomienda disponer de equipo médico completo.
- .5 **Armas de fuego** – las armas de fuego adecuadas que han de utilizarse de conformidad con la legislación nacional aplicable del Estado de abanderamiento sobre el tipo, porte y uso de las armas de fuego del PPPA, a fin de que el efecto de disuasión a distancia sea apropiado y gradual.

### **Mando y control**

5.7 Todo propietario/armador de buque que concierte un contrato con una CPPM debería asegurarse de que se defina y documente claramente la estructura de mando y control que vincula al armador del buque, al capitán, a los oficiales del buque y al jefe del equipo PPPA.

5.8 Además, antes de que el PPPA suba a bordo, el propietario del buque debería asegurarse de que el capitán y la tripulación han sido informados al respecto y de que se han proyectado y realizado ejercicios de manera que todo el personal a bordo comprenda todas las funciones y responsabilidades antes de que el buque entre en la zona de alto riesgo.

5.9 En aras de la claridad requerida, la estructura documentada de mando y control debería prever:

- .1 una declaración clara de que en todo momento el capitán sigue asumiendo el mando y retiene la autoridad absoluta a bordo, y un procedimiento acordado para el caso de que el capitán no esté disponible;
- .2 una serie claramente documentada de procedimientos de gobierno específicos del buque y de la travesía que, entre otras cosas, incluya los procedimientos para la realización de ejercicios y para sucesos reales;
- .3 una lista documentada de cometidos, comportamiento previsto y documentación de las medidas adoptadas a bordo por el PPPA; y
- .4 un flujo de información transparente en ambos sentidos y una coordinación y cooperación reconocibles entre el propietario del buque, el fletador, el PPPA, la CPPM y el capitán, los oficiales y la tripulación del buque durante el tiempo que se preste servicio.

- 5.10 Entre los factores que pueden utilizarse para determinar dicho éxito cabe destacar:
- .1 facilitar periódicamente evaluaciones actualizadas de las amenazas durante todo el periodo de servicio a bordo y utilizar esta información para formular sugerencias acerca de la ruta propuesta del buque, enmendándola si es necesario, en virtud de los acuerdos contractuales del buque;
  - .2 vigilar las actividades diarias del equipo PPPA de a bordo;
  - .3 disponer de un plan de contingencias y respuesta para casos de emergencia las 24 horas del día que abarque todas las medidas previsibles; y
  - .4 intercambiar información sobre los requisitos relativos a la formación de la tripulación y el refuerzo del buque basándose en los informes recibidos de su equipo PPPA de a bordo.

### **Gestión de las armas de fuego y las municiones desde el embarque hasta el desembarque**

5.11 Uno de los requisitos esenciales del equipo PPPA será demostrar que gestionan y utilizan de manera responsable las armas y las municiones en todo momento cuando se encuentran a bordo.

- 5.12 Entre las cuestiones que deben tenerse en cuenta cabe destacar:
- .1 el cumplimiento documentado de la legislación aplicable de los Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos y de las reglas que rigen el transporte, el porte, el almacenamiento, la provisión y el uso de armas de fuego, municiones y equipo de protección hasta los puntos de embarque y de desembarque o los puertos/lugares en los que el buque pueda hacer escala como parte del viaje previsto y desde ellos, mientras el equipo PPPA se encuentra a bordo. El PPPA debería poder demostrar que el inventario en su posesión se corresponde con todas las declaraciones documentadas, incluido el cumplimiento de todo permiso aplicable de exportación/importación;
  - .2 la existencia de contenedores adecuados para armas de fuego, municiones y equipo de protección en el punto de transferencia al buque y desde éste, en pleno cumplimiento de la jurisdicción nacional y la legislación del Estado rector del puerto;
  - .3 las normas y los procedimientos documentados para un inventario completo de todas las armas de fuego, municiones y equipo de protección disponibles al subir a bordo del buque (en el inventario deberían detallarse la marca, el modelo, el calibre, el número de serie y el certificado y la prueba de compra del usuario final de la compañía de todas las armas de fuego y accesorios, así como los pormenores del tipo y la cantidad de municiones);
  - .4 los procedimientos de control eficaces para estibar y desplegar a bordo las armas de fuego, las municiones y el equipo de protección por separado y en condiciones de seguridad;

- .5 deberían confirmarse las zonas en las que se pueda o no portar armas de fuego, junto con el estado de las armas (por ejemplo, descargada y sin cargador, o con cargador y seguro, y sin munición en la recámara) y en qué condiciones podría modificarse ese estado;
- .6 las órdenes detalladas y puestas en práctica sobre cuándo se pueden cargar y "dejar listas" las armas de fuego para su uso deberían confirmarse, estudiarse y documentarse durante ciertos periodos, según figure en el contrato del PPPA, con objeto de garantizar el nivel más alto de las capacidades de seguridad y operacionales para el uso de armas de fuego a bordo del buque; y
- .7 debería hacerse cuadrar el inventario al desembarcar todas las armas de fuego y municiones del buque.

### **Reglas para el uso de la fuerza**

5.13 Es esencial que todo el PPPA tenga un completo entendimiento de las reglas para el uso de la fuerza, según se haya acordado entre el propietario del buque, la CPPM y el capitán, y que las cumpla cabalmente. El PPPA debería ser plenamente consciente de que su función, por lo que respecta a lo anterior, consiste exclusivamente en proteger la vida de las personas a bordo y el buque en caso de ataque de piratas armados. La CPPM debería facilitar en detalle un plan de lucha progresivo contra un ataque de piratas como parte de los procedimientos operacionales de sus equipos.

5.14 La CPPM debería exigir que su personal adopte todas las medidas razonables para evitar el uso de la fuerza. Si se utiliza la fuerza, debería hacerse de manera coherente con la legislación aplicable. El uso de la fuerza no debería sobrepasar en ningún caso lo estrictamente necesario y razonable en las circunstancias correspondientes. Deberían adoptarse precauciones para reducir al mínimo los daños y lesiones y proteger la vida humana.

5.15 La CPPM debería exigir que su personal no utilice armas de fuego contra las personas salvo en casos de defensa propia o para defender a otros.

### **Notificación y mantenimiento de registros**

5.16 El capitán debería mantener un registro de todos los casos en los que se descarguen armas de fuego, ya sea accidental o deliberadamente. Dichas situaciones deberían documentarse de manera exhaustiva con todo detalle a fin de elaborar un informe oficial por escrito del suceso, dirigido al propietario/armador para que éste a su vez lo remita al Estado de abanderamiento.

5.17 Entre la información que debe contener el informe oficial por escrito podrá figurar lo siguiente:

- .1 hora y lugar del suceso;
- .2 pormenores de los acontecimientos que dieron lugar al suceso;
- .3 declaraciones por escrito acerca del suceso de todos los testigos y de las personas involucradas de la tripulación del buque y del equipo de protección;
- .4 identidad y datos de las personas involucradas en el suceso;

- .5 pormenores del suceso;
- .6 lesiones y/o daños materiales sufridos durante el suceso; y
- .7 lecciones extraídas del suceso y, cuando proceda, procedimientos recomendados para prevenir otros similares.

5.18 En caso de que el PPPA utilice la fuerza, se debería pedir a los jefes del equipo PPPA que tomen fotografías (si procede), registren y notifiquen los hechos y recopilen declaraciones por escrito de todo el PPPA presente en el suceso, en previsión de un proceso jurídico.

#### **Notificación del PPPA**

5.19 Además de notificar el suceso, se propone que, tras un periodo de servicio, el equipo PPPA presente un informe completo al propietario/armador del buque, a través de sus empleadores si es necesario, en el que se faciliten todos los pormenores del despliegue del equipo, las cuestiones operacionales, la formación y/o el refuerzo del buque que se hayan llevado a cabo, y en el que se proporcione asesoramiento sobre cualquier mejora de la protección que pueda considerarse.

#### **Categorización del PPPA**

5.20 Los propietarios/armadores de buques deberían remitirse a la legislación nacional aplicable del Estado de abanderamiento en lo que respecta a la categorización del PPPA a bordo de sus buques.

#### **Notificación en la zona de alto riesgo**

5.21 El capitán debería notificar a las autoridades militares oportunas el hecho de que un buque que transite en la zona de alto riesgo o tenga intención de hacerlo lleve a bordo PPPA, armas de fuego y equipo relacionado con la protección.

#### **Familiarización para el capitán y la tripulación**

5.22 Los propietarios y armadores de buques deberían asegurarse de que el capitán y la tripulación reciben una formación de familiarización en relación con estas orientaciones.

---