



Ref.: T2-MSS/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1335
29 septiembre 2009

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

Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, elaboradas por el sector

1 El Comité de Seguridad Marítima (el Comité) en su 86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009) aprobó, entre otras cosas:

- .1 la circular MSC.1/Circ.1332: Piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia;
- .2 la 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
- .3 la 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.

2 Se recuerda que en el anexo 1 de la circular MSC.1/Circ.1332, lo que esencialmente se hace es distribuir la versión de febrero de 2009 de las Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia (Mejores prácticas de gestión), elaboradas por once organizaciones del sector.

3 Con posterioridad a la publicación de la circular MSC.1/Circ.1332, doce organizaciones del sector analizaron la experiencia obtenida por quienes habían implantado la versión de febrero de 2009 de las Mejores prácticas de gestión y elaboraron una versión revisada en la que se amplían y clarifican diversas cuestiones que ya figuraban en la versión original.

4 La Cámara Naviera Internacional (ICS), en nombre de las organizaciones del sector que, o bien han contribuido a la elaboración de las Mejores prácticas de gestión o han declarado su apoyo a las mismas, pidió a la Organización que distribuyera la versión más reciente (agosto de 2009) de las Mejores prácticas de gestión, las cuales figuran en el anexo 1.

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 su pabellón, 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 la orientación facilitada en las circulares MSC.1/Circ.1333 y 1334.

6 También se invita a las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales con carácter consultivo a que examinen las Mejores prácticas de gestión adjuntas en el anexo 2 y a que recomienden a sus miembros que actúen de acuerdo con las mismas, tomando en consideración la orientación facilitada en las circulares MSC.1/Circ.1333 y 1334.

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

8 Para facilitar su consulta se han adjuntado, como anexo 3 de la presente circular, las orientaciones adicionales a los buques dedicados a la pesca, las cuales constituían el anexo 2 de la circular MSC.1/Circ.1332.

9 La presente circular se distribuye tras haber consultado con el Presidente del Comité de Seguridad Marítima.

ANEXO 1

(Traducción)

CÁMARA NAVIERA INTERNACIONAL

12 Carthusian Street Londres EC1M 6EZ

Teléfono: +44 20 7417 8844

Facsímil: +44 20 7417 8877

ics@marisec.org www.marisec.org www.shippingfacts.com

Secretario General
Organización Marítima Internacional

15 de septiembre de 2009

Estimado Secretario General:

Me dirijo a Vd. en nombre de las doce organizaciones del sector que han contribuido a la elaboración de las "Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia (MPG)", o que han declarado su apoyo a las mismas. Seguidamente se enumeran estas organizaciones y quiero subrayar que el documento es resultado de una labor conjunta del sector, que se ha de describir como tal.

El sector siempre ha opinado que las MPG han de mantenerse actualizadas según dicte la experiencia. Se ha recibido suficiente información sobre su implantación como para justificar que se procediera a revisarlas en el verano de 2009. A fines de agosto se publicó la versión número 2 de las MPG, la cual ya está disponible en los sitios en la Red de las asociaciones del sector, así como en los de las organizaciones militares pertinentes.

Dado que es importante que las compañías, capitanes y gente de mar cuenten con la información más actualizada, se agradecería que la OMI distribuyese la versión 2 de las MPG e invitase a todos los Estados Miembros de la Organización a que tomen nota de su versión más actualizada e informase a todas las partes interesadas.

Atentamente,

(firmado)

P B Hinchliffe

En nombre de:

INTERTANKO	IG P&I
ICS	CLIA
OCIMF	IUMI
BIMCO	JWC/JHC
SIGTTO	IMB
INTERCARGO	ITF

ANEXO 2

MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN EL GOLFO DE ADÉN Y FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

(Versión 2 – Febrero de 2009)

Como parte del esfuerzo por combatir la piratería en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, los siguientes representantes del sector, a nivel internacional, respaldan estas mejores prácticas de gestión:

1. Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros (INTERTANKO)
2. Cámara Naviera Internacional (ICS)
3. Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF)
4. Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO)
5. Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros (SIGTTO)
6. Asociación Internacional de Armadores de Buques de Carga Seca (INTERCARGO)
7. Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IGP e I)
8. Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA)
9. Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI)
10. *Joint War Committee* (Comité Conjunto de la Guerra) (JWC) y *Joint Hull Committee* (Comité Conjunto del Casco) (JHC)
11. Oficina Marítima Internacional (IMB)
12. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)

Estas mejores prácticas de gestión también las respaldan:

- 1) El Centro de protección marítima del Cuerno de África (MSCHOA)
- 2) La oficina de *UK Maritime Trade Operations* (UKMTO Dubai)
- 3) La Oficina de Enlace Marítimo (MARLO)

PROPUESTA DE PRÁCTICAS OPERACIONALES Y PLANIFICACIÓN PARA PROPIETARIOS, ARMADORES, GESTORES Y CAPITANES DE BUQUES EN EL GOLFO DE ADÉN Y FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

OBJETIVO

1 El objetivo de este documento es dar a conocer las mejores prácticas de gestión (MPG) para ayudar a compañías y buques a evitar, prevenir y frustrar los ataques de piratas en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia. Las organizaciones consultadas en relación con este documento representan a la inmensa mayoría de los propietarios y armadores de buques que transitan por la región.

2 Dichas organizaciones alentarán a sus miembros a utilizar estas MPG y tratarán de darlas a conocer a otras partes interesadas como MPG para combatir la piratería en la región. Este documento complementa las orientaciones facilitadas en la circular MSC.1/Circ.1334 de la OMI.

ATAQUES TÍPICOS Y LECCIONES EXTRAÍDAS

1 A lo largo de 2008 y en la primera mitad de 2009 aumentaron considerablemente los ataques piratas contra buques mercantes en todo el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia y en una zona más amplia del océano índico noroccidental. En un primer momento la mayoría se centraba en la parte norte del golfo de Adén, pero algunos han tenido lugar a mayor distancia, frente a la costa oriental de Somalia.

2 El análisis de los ataques realizados con éxito indica que los piratas comúnmente explotan los siguientes puntos débiles:

- a. velocidad lenta;
- b. bajo francobordo;
- c. procedimientos y planificación inadecuados;
- d. estado de alerta y/o medidas básicas de autoprotección visiblemente deficientes; y
- e. casos en los que es evidente la lenta respuesta del buque.

3 Normalmente, en los ataques se utilizan dos o más botes abiertos o "esquifes" de alta velocidad (de hasta 25 nudos), que se aproximan por la aleta de babor y/o popa.

4 La utilización de "buques nodriza" piratas –buques de mayor tamaño para el transporte de personal, equipo, provisiones y embarcaciones de asalto más pequeñas– ha hecho posible que los ataques se lleven a cabo con éxito a mayor distancia de la costa.

5 La vigilancia debería extremarse al amanecer y al anochecer, dado que la mayoría de los ataques han tenido lugar durante esos periodos.

6 Los buques con velocidades más altas (15 nudos o superior) no deberían asumir que están exentos de riesgos de ataques, si bien la velocidad es un medio efectivo de defensa. En la zona ha habido casos en los que se han realizado disparos con pequeñas armas de fuego y se han usado granadas propulsadas por cohete (RPG) para intimidar a los capitanes de los buques a fin de que redujeran la velocidad. En tales circunstancias se ha demostrado que es efectivo mantener la velocidad máxima.

7 En la mayoría de los casos en que se ha frustrado un intento de secuestro, la tripulación del buque había recibido formación, había planificado su respuesta antes de la travesía, y había hecho buen uso de las medidas de respuesta pasiva.

8 Las condiciones meteorológicas reinantes así como el estado de la mar también influyen mucho en las posibilidades de operar de los atacantes. Vientos de fuerza superior a los 18 nudos y olas de más de 2 metros de altura se consideran suficientes para facilitar protección a casi todos los buques, a excepción de los más vulnerables, particularmente si los capitanes aplican cabalmente las Mejores Prácticas de Gestión.

MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN RECOMENDADAS

1 Introducción

- a. Si bien se reconoce la discreción absoluta del capitán en todo momento en cuanto a la adopción de medidas apropiadas para evitar, prevenir o frustrar los ataques piratas en esa región, en el presente documento se facilita a los propietarios y armadores de buques, los capitanes y las tripulaciones, el siguiente documento de mejores prácticas.
- b. Puede que no todas las prácticas que se examinan en el presente documento sean aplicables a cada buque. Por tanto se recomienda llevar a cabo una valoración como parte del análisis de riesgos para determinar qué MPG es la más adecuada. En todo caso, las siguientes han resultado ser, en general, eficaces:

2 Antes del tránsito: Planificación general

- a. Generalidades:
 - i. UKMTO Dubai es el primer punto de contacto para los buques en la región. La vía de comunicación cotidiana entre los capitanes y las fuerzas armadas está a cargo de UKMTO Dubai, que se comunica con los buques y mantiene contacto directo con el MSCHOA y los jefes de las armadas. UKMTO Dubai requiere que la información sobre la posición y el movimiento previsto de los buques se actualice a intervalos regulares y utiliza dicha información para asistir a las unidades de las armadas a disponer de datos precisos sobre el tráfico marítimo. (En el glosario del anexo A se incluye información más detallada).
 - ii. El Centro de protección marítima del Cuerno de África (MSCHOA) es la autoridad responsable de la planificación y coordinación de las fuerzas de la UE (EU NAVFOR) en el golfo de Adén y en la zona frente a la costa de Somalia. (Véase el glosario del anexo A).
 - iii. La Oficina de Enlace Marítimo (MARLO) es el conducto para el intercambio de información entre las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) y el colectivo del transporte marítimo mercante en la región. (Véase el glosario del anexo A.)
 - iv. Antes de adentrarse en la zona de alto riesgo, el propietario y el capitán deberían llevar a cabo su propia evaluación de riesgos para valorar la probabilidad de ataques piratas contra el buque y sus consecuencias, basándose en la información más reciente disponible. De acuerdo con los resultados de esa evaluación deberían determinarse las medidas para la prevención, reducción y recuperación, lo que implicará la combinación de prescripciones obligatorias con medidas complementarias para combatir la piratería.

- v. En los procedimientos de las compañías para la gestión de emergencias deberían incluirse medidas apropiadas para hacer frente a la amenaza de la piratería mediante la adopción de las prácticas recomendadas por la OMI y/o por el sector según proceda, teniendo en cuenta las circunstancias concretas y el tipo de buque.
- vi. Las autoridades navales requieren la notificación previa del plan de la travesía para poder identificar los puntos vulnerables y planificar la protección adecuada. Este objetivo se logra primordialmente mediante:
 - 1) Un informe inicial a UKMTO Dubai (correo electrónico o facsímil).
 - 2) Un informe inicial a MARLO (correo electrónico o facsímil).
 - 3) Adicionalmente, si se planea transitar por el golfo de Adén o navegar por la zona delimitada por 12° norte, 58° este y 10° sur, notificar los movimientos del buque a MSCHOA (ya sea en línea o mediante facsímil).
- vii. Si bien deberían adoptarse medidas para evitar que los piratas suban a bordo, la seguridad de la tripulación y los pasajeros es primordial.

b. Planificación de la compañía:

Se recomienda encarecidamente que los responsables de la gestión y/o el departamento de operaciones se inscriban para tener acceso a las secciones de acceso restringido del sitio en la Red de MSCHOA (<http://www.mschoa.eu>), examinen la información que figura en las mismas y la distribuyan según proceda en su flota.

- i. Cuatro o cinco días antes de que un buque entre al corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC), o a la zona delimitada por 12° norte o 58° este o 10° sur, asegurarse de que se ha transmitido a MOSCHOA un "Registro de movimiento de buque" (ya sea en línea o mediante facsímil). Nota: Esto lo puede hacer ya sea el buque o la compañía.
- ii. Se recomienda examinar la evaluación de la protección del buque y la implantación del plan de protección del buque como prescribe el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP), para contrarrestar la amenaza de piratería.
- iii. Se recomienda que el oficial de protección del buque se cerciore de que existe un plan para contingencias aplicable a las travesías de alto riesgo, así como que se hagan simulacros, y el plan se notifique y se discuta con el capitán y el oficial de protección del buque.

- iv. Se recomienda tener conocimiento de las zonas marítimas particulares de alto riesgo que se hayan determinado.
- v. Ofrecer orientaciones al capitán del buque con respecto a los métodos de tránsito por la región disponibles y preferidos (tránsito en grupo, tránsito en grupo escoltado, convoy nacional, etc.).
- vi. llevar a cabo sesiones periódicas de formación de la tripulación.
- vii. El empleo de personal adicional de seguridad privado queda a discreción de la compañía, pero no se recomienda el uso de personal armado.
- viii. considerar la posibilidad de utilizar recursos adicionales para aumentar el número de personas a cargo de las guardias.
- ix. considerar la posibilidad de instalar en el buque dispositivos de autoprotección, antes de transitar por zonas de alto riesgo.

c. Planificación del capitán del buque:

- i. Transmisión de un "Informe inicial" a UKMTO Dubai y a MARLO (correo electrónico o facsímil) cuando se entre a la zona de notificación entre Suez y 78° este 10° sur. Véase la carta para la planificación de la lucha contra la piratería Q6099.
- ii. Cuatro o cinco días antes de que un buque entre al corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC), o a la zona delimitada por 12° norte, 58° este o 10° sur, asegurarse de que se ha transmitido a MOSCHOA un "Registro de movimiento de buque" (ya sea en línea o mediante facsímil). Nota: Esto lo puede hacer ya sea el buque o la compañía. Si lo hace la compañía, los capitanes deberían verificar con la compañía que los pormenores se han notificado correctamente a MSCHOA.
- iii. Antes de transitar por esa región se recomienda informar exhaustivamente a la tripulación.
- iv. La experiencia demuestra que los planes de contingencias para casos de ataques piratas son más eficaces si se implantan con antelación, se hacen ejercicios antes de llegar a la zona, se examina el plan y se informa a todo el personal de sus obligaciones, incluida la familiarización con la señal de alarma que indica un ataque pirata.
- v. También se aconseja a los capitanes que preparen un plan de comunicaciones de emergencia que incluya todos los números de contacto fundamentales en caso de emergencia, junto con mensajes previamente preparados que deberían estar a mano o expuestos permanentemente cerca del panel de comunicaciones (por ejemplo los números de teléfono del MSCHOA, IMB PRC, CSO, etc.; véase la lista de contactos que figura en el anexo B).

- vi. Definir la política del buque con respecto al SIA: el Convenio SOLAS concede al capitán la potestad de desconectar el SIA si cree que su utilización incrementa la vulnerabilidad del buque. No obstante, a fin de facilitar a las fuerzas navales información que permita el seguimiento de los buques en el golfo de Adén, se recomienda que la transmisión del SIA se mantenga, aunque restringida a la identidad, posición, rumbo, velocidad, estado de la navegación e información relativa a la seguridad. Frente a la costa de Somalia la decisión se deja también a discreción del capitán, pero la recomendación actual de las autoridades navales es apagarlo completamente. Este punto debería verificarse con el MSCHOA.

3 Planificación previa al viaje en tránsito

- a. Se alienta a los buques a notificar su situación al mediodía, rumbo, velocidad, hora de llegada estimada y real a UKMTO Dubai y a MARLO mientras estén navegando en la zona.
- b. Asimismo se alienta a los buques a que notifiquen tales datos con más frecuencia al navegar en zonas afectadas por la piratería o de alto riesgo y a que vuelvan a efectuar estas notificaciones al pasar por el punto A y el punto B del golfo de Adén, tal como se indica en la carta para la planificación de la lucha contra la piratería Q6099.
- c. En el golfo de Adén:
 - i. EUNAVFOR recomienda vivamente que los buques realicen su travesía dentro de los límites del IRTC. Los buques que naveguen en dirección oeste deberían desviarse hacia la parte norte del corredor y los que naveguen en dirección este hacia la parte sur. En caso de que se considere la posibilidad de realizar el tránsito del golfo de Adén en grupo, en el sitio del MSCHOA en la Red se facilitan orientaciones sobre las horas y velocidades.
 - ii. Durante el tránsito los buques deberían evitar adentrarse en aguas territoriales yemeníes. Esto se debe a motivos relacionados con el derecho internacional consuetudinario, dado que las fuerzas militares internacionales (no yemeníes) no pueden proteger de ataques a los buques dentro de las aguas territoriales del Yemen.
 - iii. Cabe la posibilidad de que se pida a los buques que alteren sus planes de travesía para ajustarse a los consejos del MSCHOA con respecto a la organización del tráfico.
 - iv. Los buques que realicen travesías en grupo no deberían esperar la compañía constante de un buque de guerra. No obstante, todos los buques de guerra presentes en el golfo de Adén, que formen parte de EUNAVFOR o estén bajo su coordinación, estarán informados de los tránsitos en grupo y tendrán acceso a todos los pormenores del tráfico vulnerable.

- v. MSCHOA recomienda encarecidamente a los capitanes que pongan todo su empeño en planificar los periodos de tránsito en las zonas de más riesgo del golfo de Adén de forma que se realicen durante la noche (MSCHOA asesorará a los buques). De noche se han producido muy pocos ataques con éxito.
- d. Fuera del golfo de Adén
 - i. Los buques que naveguen frente a la costa este de Somalia deberían consultar el sitio en la Red de MSCHOA o UKMTO Dubai a fin de obtener la información más actualizada con respecto a la organización del tráfico
 - ii. Los capitanes deberían seguir facilitando información actualizada sobre los pormenores y la derrota de su buque a UKMTO Dubai del modo habitual.
- e. En el anexo B figura una lista de contactos útiles.

4 Antes del tránsito: medidas de defensa

- a. Teniendo en cuenta los niveles de dotación, asegurarse de que las tareas rutinarias del buque se determinan y se despachan con la antelación suficiente como para garantizar que la tripulación de guardia haya descansado y cuente con la información necesaria y garantizar la disponibilidad de suficiente personal para la guardia. Los capitanes y los oficiales encargados de las guardias deberían estar familiarizados con los efectos a bordo de su buque de las maniobras de zigzageo (en todas las condiciones de la mar) y en especial de los efectos que estas maniobras pueden tener por lo que respecta a reducir la velocidad del buque.
- b. Considerar la posibilidad de reducir al mínimo las comunicaciones externas (radios, aparatos portátiles e información del SIA) de modo que sólo se establezcan las comunicaciones indispensables relativas a la seguridad y protección y la información relacionada con el Convenio SOLAS durante el tránsito por el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia.
- c. Incrementar la disponibilidad y garantizar la duplicación del equipo mediante el funcionamiento de las máquinas auxiliares adicionales, incluidos los generadores y los motores del timón.
- d. Aumentar la vigilancia y la dotación en el puente.
- e. Asignar dotación para la cámara de máquinas.
- f. Proteger y controlar el acceso al puente, la cámara de máquinas, la sala del aparato de gobierno y todos los espacios de alojamiento/internos. Deberían protegerse adecuadamente, y ser evaluados desde el punto de vista de los riesgos, todos los posibles puntos de acceso (puertas, portillos, aberturas de ventilación, etc.), especialmente si el posible punto de acceso se estima que es lo suficientemente grande para que un atacante pueda acceder a través del mismo. El acceso a y

desde los espacios de alojamiento y de trabajo interiores debería reducirse a un único punto de entrada cuando se transita por zonas de alto riesgo. Ninguna de las medidas que se adopte debería obstruir las SALIDAS de emergencia desde dentro de un espacio interior, si bien deberían estar protegidas con respecto al posible acceso de piratas desde el exterior.

- g. En caso de emergencia, ponerse en contacto con los buques de guerra en el canal 16 de ondas métricas (reserva: canal 08).
- h. Comprobar que todo el equipo exterior y las escaleras están estibadas o depositadas en cubierta.
- i. Comprobar que los dispositivos de autoprotección instalados previamente continúan estando debidamente emplazados y que funcionan según lo previsto. Se ha tener presente que los dispositivos instalados con carácter temporal pueden desajustarse y por tanto facilitar solamente un nivel reducido de protección.
- j. Si el buque tiene un francobordo relativamente bajo, considerar la posibilidad de ampliar la anchura del trancanil para evitar que se aferren los ganchos. Consultar el sitio en la Red de MSCHOA para ver ejemplos de tales medidas.
- k. Se recomienda designar un punto de reunión o "ciudadela" en caso de ataque pirata y que se hagan ejercicios para encerrarse dentro a fin de demorar el acceso al control del buque y ganar tiempo. Lo ideal sería que dichos puntos estuvieran alejados de portillos y mamparos externos. Debido a los debates en curso acerca del uso de ciudadelas y sus métodos de utilización, se recomienda a los capitanes que consulten periódicamente con MSCHOA.
- l. Considerar la posibilidad de colocar maniqués en las barandillas para simular vigías adicionales. No obstante, si el proyecto del buque hace que haya puntos negros de vigía y en la evaluación de la seguridad se identifica ese riesgo, los puestos de vigía deberían ocuparlos personas físicas.
- m. Se sugiere que las mangueras y/o bombas contraincendios estén presurizadas y dispuestas para descargarse por la borda en zonas de alto riesgo.
- n. Se debería examinar la conveniencia de generar una cortina de agua alrededor del buque para hacer aún más difícil el ingreso.
- o. Considerar la posibilidad de utilizar alambre de espino u otras barreras físicas en torno a la popa o los puntos de acceso más bajos, que no comprometan las vías de escape ni la seguridad de la tripulación.
- p. Considerar la posibilidad de utilizar equipo de defensa pasiva.
- q. Considerar la posibilidad de disponer de medios de visión nocturna para utilizarlos durante las horas de oscuridad.
- r. Utilizar el sistema de televisión en circuito cerrado (si se dispone de uno).

5 En tránsito: operaciones

- a. No se debería exponer a los tripulantes a riesgos indebidos al emplear medidas de autoprotección.
- b. Se insta vivamente a los buques que se encuentren en el golfo de Adén a que utilicen el IRTC y sigan los consejos de MSCHOA con respecto al tránsito en grupo y los horarios publicados en su sitio en la Red.
- c. También se señala a la atención de los navegantes la circular de la OMI SN.1/Circ.281, del 4 de agosto de 2009: *Información sobre el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén*, en la que se indica que la autoridades militares pueden introducir cambios en el IRTC dependiendo de las circunstancias. Por tanto se insta a los navegantes a que obtengan información actualizada consultando el sitio en la Red de "MSCHOA" (<http://www.mschoa.org>) o mediante los avisos náuticos difundidos para esa zona.
- d. Si tiene intención de realizar un tránsito en grupo a través del IRTC: navegar a la velocidad de tránsito del grupo teniendo siempre en cuenta las limitaciones del buque. (Por ejemplo, actualmente se aconseja que si la velocidad máxima de un buque es de 16 nudos se plantee unirse al grupo que transita a 14 nudos para mantener 2 nudos en reserva.)
- e. Si no tiene intención de realizar el tránsito en grupo a través de la IRTC: mantener la máxima velocidad de navegación a través de la zona de alto riesgo. (El consejo actual es que si la velocidad máxima de navegación del buque es superior a 18 nudos, no se reduzca para unirse a un grupo en tránsito sino que se mantenga dicha velocidad y que se intente avanzar lo más posible a lo largo de la zona de alto riesgo durante las horas de oscuridad).
- f. Los buques deberían cumplir siempre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar. Los capitanes deberían hacer todo lo posible por no obstaculizar la navegación en condiciones de seguridad de otros buques cuando se entre o salga del IRTC. Las luces de navegación no deberían apagarse por la noche. Se deben seguir las orientaciones facilitadas por la autoridad del Estado de abanderamiento.
- g. Mantener solamente el alumbrado de cubierta necesario por motivos de seguridad. El alumbrado sobre las zonas oscuras alrededor del casco del buque puede ampliar la zona de visibilidad de los vigías, pero sólo cuando es coherente una navegación en condiciones de seguridad. Si se cuenta con los mismos y se estima apropiado, examinar la conveniencia de usar inmediatamente los "proyectores dirigidos por telemando" en caso de que se observen actividades sospechosas alrededor del buque dado que la utilización de proyectores puede asustar y por tanto abortar un posible ataque. (Actualmente el consejo de las autoridades navales es transitar con las luces de navegación únicamente.)

- h. Disponer de fotografías de "buques nodriza" piratas en el puente. Informar inmediatamente de cualquier avistamiento. Informar de todos los avistamientos de buques nodriza sospechosos a UKMTO y a IMB PRC. (Véase el ejemplo en el anexo C de informe sobre piratería, para transmitir dicha información o cualquier otro ataque o avistamiento.)
- i. El capitán debería tratar de evaluar la amenaza lo antes posible así como ponerse en contacto con UKMTO Dubai en cuanto considere que hay una amenaza.
- j. Mantener una buena vigilancia de las embarcaciones sospechosas, especialmente desde popa y las aletas.
- k. Proteger a la tripulación de riesgos innecesarios. Durante el tránsito por una zona de alto riesgo solamente deberían llevarse a cabo los trabajos indispensables en cubierta. Los capitanes deberían, en lo posible, mantener a los tripulantes alejados de los espacios exteriores de cubierta durante las horas de oscuridad al mismo tiempo que tienen presente la obligación de mantener un servicio de vigía adecuado y pleno en todo momento.
- l. Recurrir a luces, alarmas y actividad de la tripulación para advertir a los presuntos piratas de que su presencia se ha detectado.
- m. Puede considerarse la utilización de una serie de medidas adicionales defensivas y no letales disponibles en el mercado; no obstante, las compañías deberían someterlas a evaluación según sus ventajas y las características particulares del buque en cuestión.

6 En caso de ataque pirata

- a. Seguir el plan de contingencias del buque preparado de antemano.
- b. Activar el plan de comunicaciones de emergencia e inmediatamente comunicar el ataque al punto primario único de contacto en caso de ataque, que es UKMTO Dubai. *(MSCHOA, como centro de vigilancia marítima con dotación permanente para ataques de piratas en la región, continuará funcionando como punto de contacto de respaldo en caso de ataque).*
- c. Activar el sistema de alerta de protección del buque, que avisará al oficial de protección de la compañía y al Estado de abanderamiento. Los informes posteriores a los ataques deberían transmitirse lo antes posible a todos los centros de notificación de actos de piratería pertinentes, tal como se explica en la sección 9.
- d. Si el capitán ha ejercido su derecho a desconectar el sistema de identificación automática (SIA) durante el tránsito por la zona donde se producen actos de piratería, debería volver a conectarlo en cuanto el buque sea objeto de un ataque pirata.
- e. Activar la alarma para emergencias y anunciar un "ataque pirata", de conformidad con el plan de emergencia del buque.

- f. Efectuar una llamada de *Mayday* por el canal 16 de ondas métricas (y el canal 08 de reserva, controlado por la flota naval). Enviar un mensaje de socorro mediante el sistema DSC (llamada selectiva digital) o Inmarsat-C, según proceda. Establecer comunicación telefónica con UKMTO, Dubai.
- g. Evitar que se acerquen esquifes al buque alterando el rumbo y aumentando la velocidad cuando sea posible¹. Los piratas tienen grandes dificultades para subir a bordo de un buque que esté:
 - i. Avanzando a más de 15 nudos.
 - ii. Maniobrando – Se sugiere a los capitanes que lleven a cabo, cuanto antes, maniobras cortas y continuas en zigzag, para evitar que los atacantes suban al buque, a la vez que mantienen la velocidad. Considerar la posibilidad de aumentar la exposición de los piratas al viento y a las olas, y aprovechar las olas de proa y las olas divergentes de popa para frenar el acercamiento de las embarcaciones piratas al costado. El capitán y el oficial a cargo de la guardia han de tener presentes las peculiaridades de respuesta y maniobra del buque. Se debería prestar especial atención a los efectos de dar órdenes cambiantes al timonel y los efectos de éstas en la velocidad del buque.
- h. Activar la bomba contraincendios para defenderse.
- i. Considerar la conveniencia de conectar las luces del puente que alumbren hacia el frente para llamar la atención sobre el buque y facilitar que los efectivos militares que lleguen lo identifiquen como buque que está siendo atacado.
- j. Reunir a la tripulación restante de conformidad con el plan para contingencias del buque.

7 En caso de que los piratas suban a bordo

- a. Antes de que los piratas logren acceder al puente, informar a UKMTO Dubai y, si da tiempo, a la compañía.
- b. No oponer resistencia. Esto podría causar violencia innecesaria y ser peligroso para la tripulación.
- c. En caso de que sea necesario evacuar el puente o la cámara de máquinas, detener el motor principal, si es posible hasta que no tenga arrancada y apartar el buque de otros.
- d. Mantener la calma y cooperar completamente con los piratas.
- e. Asegurarse de que toda la tripulación, aparte del equipo del puente, permanezca junta en un lugar.

¹ Si se puede ganar tiempo hasta que lleguen efectivos militares, esto frecuentemente conduce a que los piratas aborten el ataque. Por esta razón son esenciales una notificación temprana a MSCHOA, el ajustarse a los tiempos de los tránsitos en grupo y actualizar la información referente a la situación que se transmite a UKMTO Dubai: hay más probabilidades de que haya efectivos de las armadas en las proximidades si atacan los piratas.

- f. Si la tripulación está encerrada en el interior de una "ciudadela", asegurarse de que se dispone de protección interior o un lugar para guarecerse en previsión de que los piratas traten de forzar la entrada. Mantenerse apartado de las entradas o puertas y de las ventanas o portillos. No oponer resistencia a la entrada. Hacer uso de los métodos de comunicación de emergencia de la ciudadela para entablar comunicación con las autoridades.

8 En caso de intervención militar

- a. Se debe advertir a la tripulación que NO utilice cámaras con flash en ningún momento de una intervención militar.
- b. En caso de que personal militar intervenga a bordo del buque, todo el personal deberá mantenerse tumbado en cubierta, cubriéndose la cabeza con ambas manos que siempre estarán visibles y mostrando que no sostienen nada.
- c. Estar preparado para contestar preguntas relativas a la identidad y el puesto ocupado a bordo.
- d. Tener conciencia de que el inglés no es la lengua de trabajo de todas las unidades navales presentes en la región.
- e. Puede que inicialmente los efectivos militares procedan a aprehender a todos a quienes encuentren. Este es un procedimiento estándar. Informar al personal del buque y prepararlo para que actúe en consecuencia y coopere plenamente durante las primeras fases de la intervención militar a bordo.

9 Informes posteriores al suceso (Referencia: anexo C)

- f. Tras un ataque pirata o actividades sospechosas, es vital transmitir a MSCHOA, UKMTD Dubai y el IMB un informe pormenorizado del suceso.
- g. Así se asegura que se hace un análisis completo y se determinan las tendencias de las actividades de los piratas además de hacer posible evaluar las técnicas empleadas por los piratas o los cambios de tácticas. Asimismo se garantiza que se pueden comunicar los avisos pertinentes a los buques mercantes próximos.
- h. Por tanto se pide a los capitanes que rellenen el informe normalizado sobre actos de piratería que figura en el anexo C.

Actualización de las mejores prácticas de gestión

1. Se prevé que estas MPG se actualizarán periódicamente según la experiencia operacional y las lecciones extraídas de la práctica. Las partes que suscriben este documento tratarán de reunirse a intervalos regulares para actualizar dichas MPG y para distribuir las revisiones a sus respectivos miembros y otras organizaciones interesadas.
2. En caso de duda, consultar el sitio en la Red del MSCHOA, que siempre contiene información pertinente adicional (aunque cabe señalar que dicha información puede no contar siempre con el refrendo de todas las organizaciones anteriormente enumeradas).

ANEXO A: GLOSARIO

Organismos coordinadores participantes, su función e interrelaciones

EUNAVFOR

EUNAVFOR es la principal autoridad coordinadora, encargada del Centro de Seguridad Marítima (cuerno de África). Toda la información al respecto y los datos de contacto pueden encontrarse en el sitio en la Red del MSCHOA.

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

La Unión Europea (UE) estableció el MSCHOA como parte de una iniciativa, en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa, para combatir la piratería en el Cuerno de África. Esa labor se inició con el establecimiento de la EU NAVCO en septiembre de 2008, una célula de coordinación con base en Bruselas que estableció vínculos con un amplio sector de la comunidad marítima y se hizo cargo de la coordinación con las fuerzas europeas operativas en la región. En noviembre de 2008 el Consejo de la Unión Europea logró un importante avance al constituir una misión naval –EU NAVFOR ATALANTA– para mejorar la protección marítima frente a la costa de Somalia, prevenir y evitar los ataques piratas y colaborar en la defensa de los buques mercantes presentes en la región.

UKMTO – (UK) Maritime Trade Operations

La oficina de UK Maritime Trade Operations (UKMTO Dubai) en Dubai es un punto de contacto para la comunicación entre el sector y las fuerzas militares combinadas (CMF). UKMTO Dubai también administra el programa de notificación voluntaria, en virtud del cual se fomenta que los buques mercantes envíen informes diarios para comunicar su posición y hora estimada de llegada al siguiente puerto mientras transitan por la región comprendida entre Suez, 78° este y 10° sur. Con dicha información, UKMTO Dubai realiza el seguimiento de los buques, y transmite la información relativa a su posición al CMF y al cuartel general de la Unión Europea. La información pertinente, y actualizada, que afecta al tráfico comercial puede transmitirse directamente a los buques en vez de enviarla a las oficinas de las compañías, lo que ahorra tiempo y mejora la respuesta ante cualquier suceso.

Para obtener más información o para adherirse al programa de informes voluntarios, pueden ponerse en contacto con UKMTO Dubai: UKMTO@eim.ae

ANEXO B: DATOS DE CONTACTO ÚTILES

UKMTO Dubai Correo electrónico Teléfono Teléfono móvil Facsímil Télex	 UKMTO@eim.ae +971 50 552 3215 +971 4 306 5710 (51) 210473
MSCHOA Notificación a través de la Red Teléfono Facsímil Correo electrónico	 www.mschoa.org +44 (0) 1923 958545 +44 (0) 1923 958520 postmaster@mschoa.org
IMB PRC Correo electrónico Teléfono Teléfono móvil Facsímil Télex	 piracy@icc-ccs.org +60 3 2031 0014 +60 3 2078 5769 MA34199 IMBPC1
MARLO Correo electrónico Teléfono Teléfono móvil	 Marlo.bahrain@me.navy.mil + 973 1785 3927 + 973 3944 2117

**ANEXO C: INFORME POSTERIOR – INFORME SOBRE ATAQUE DE PIRATAS
SEÑAS/PORMENORES DEL BUQUE**

1	NOMBRE DEL BUQUE:		
2	NUMERO IMO:		
3	PABELLÓN:		
4	DISTINTIVO DE LLAMADA:		
5	TIPO DE BUQUE:		
6	ARQUEO: GRT:	NRT:	DWT:
7	PROPIETARIOS (DIRECCIÓN Y DATOS DE CONTACTO):		
8	GESTORES (DIRECCIÓN Y DATOS DE CONTACTO):		
9	ÚLTIMO PUERTO/PRÓXIMO PUERTO:		
10	PORMENORES DE LA CARGA: (TIPO/CANTIDAD)		

PORMENORES DEL SUCESO

11	FECHA Y HORA DEL SUCESO:	HORA LOCAL:	UTC:
12	SITUACIÓN: LAT:	(N/S) LONG:	(E/O)
13	MARCA TERRESTRE MAS PRÓXIMA/UBICACIÓN:		
14	PUERTO/CIUDAD/ZONA DE FONDEADERO:		
15	PAÍS/PAÍS MÁS PRÓXIMO:		
16	CONDICIÓN (ATACADO/ANCLADO/NAVEGANDO):		
17	VELOCIDAD DEL BUQUE:		
18	FRANCOBORDO DEL BUQUE DURANTE EL ATAQUE:		
19	ESTADO DEL TIEMPO DURANTE EL ATAQUE (LLUVIA/NIEBLA/NEBLINA/CLARO/ETC., VIENTO (VELOCIDAD Y DIRECCIÓN)/ESTADO DE LA MAR/ALTURA DE LA MAR DE FONDO):		
20	TIPOS DE ATAQUE (LOGRARON ACCEDER AL BUQUE/TENTATIVA):		
21	CONSECUENCIAS PARA LA TRIPULACIÓN, BUQUE Y CARGA: TRIPULANTES HERIDOS/FALLECIDOS: BIENES/DINERO EN EFECTIVO SUSTRADO:		
22	ZONA DEL BUQUE DONDE OCURRE EL ATAQUE:		
23	ULTIMOS MOVIMIENTOS OBSERVADOS DE LOS PIRATAS/EMBARCACIÓN SOSPECHOSA:		

INFORMACIÓN SOBRE LOS ATACANTES

23	NÚMERO DE PIRATAS/LADRONES:
24	VESTIMENTA/APARIENCIA FÍSICA:
25	IDIOMA UTILIZADO:
26	ARMAS UTILIZADAS:
27	PORMENORES DISTINTIVOS:
28	EMBARCACIÓN UTILIZADA:
29	MÉTODO DE APROXIMACIÓN:
30	DURACIÓN DEL ATAQUE:
31	AGRESIVO/VIOLENTO:

INFORMACIÓN ADICIONAL

32	MEDIDAS ADOPTADAS POR EL CAPITÁN Y LA TRIPULACIÓN:
33	¿SE NOTIFICÓ EL SUCESO A LAS AUTORIDADES DEL PAÍS RIBEREÑO? EN CASO AFRMATIVO INDICAR A QUIÉN:
34	MEDIO DE COMUNICACIÓN PREFERIDO CON EL BUQUE QUE PRESENTA EL INFORME: RADIOESTACIÓN COSTERA APROPIADA/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (MAS CÓDIGO DE REGIÓN OCEÁNICA)/MMSI:
34	MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS AUTORIDADES:
35	NÚMERO DE TRIPULANTES/NACIONALIDAD:
36	POR FAVOR <u>ADJUNTAR</u> AL PRESENTE INFORME UNA DESCRIPCIÓN BREVE/UN INFORME COMPLETO/DECLARACIONES DE LOS TRIPULANTES/CAPITÁN CON RESPECTO AL ATAQUE/FOTOGRAFIAS TOMADAS (SI LAS HAY):

ANEXO 3**ORIENTACIONES ADICIONALES PARA LOS BUQUES DEDICADOS A LA PESCA,
COMO COMPLEMENTO DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN PARA
PREVENIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA EN EL GOLFO DE ADÉN
Y FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA****I RECOMENDACIONES PARA LOS BUQUES EN 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 se les hayan expedido permisos 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, normalmente utilizados 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, en las que el buque es más vulnerable, estar alerta y mantener guardia de radar para avisar a las autoridades con la mayor anticipación posible de que se está preparando 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. Las máquinas deben estar listas para un arranque inmediato.
8. Mantenerse alejado de los buques sin identificar.
9. Utilizar ondas métricas lo menos posible para evitar que las intercepten los piratas y para dificultar la localización.
10. 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 especialmente a los gestores que registren sus buques pesqueros en el MSCHOA durante 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 previsiones 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, sus gestores deberían proporcionar al MSCHOA acceso a los datos VMS.
4. Los buques pesqueros deberían evitar la navegación por zonas en las que, según los informes, se hayan 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 un avión 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 de un buque pesquero al que se estén acercando (para facilitar una toma temprana de medidas que permita la fuga, en especial si el buque está pescando).

III EN CASO DE ATAQUE

1. En caso de ataque o avistamiento de una embarcación sospechosa, avisar a las autoridades (UKMTO y MSCHOA) 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 cercos de jareta

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 los piratas permiten que se recojan los cercos de jareta, seguir las instrucciones de estiba y explicar el funcionamiento del aparejo para evitar malentendidos.