



4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR

Teléfono: +44(0)20 7735 7611

Facsímil: +44(0)20 7587 3210

Ref. T2-MSS/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1337

4 agosto 2010

ACTOS DE 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 frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árábigo, elaboradas por el sector

1 El Comité de Seguridad Marítima (el Comité), en su 87º periodo de sesiones (12 a 21 de mayo de 2010), entre otras cosas, acogió con agrado los esfuerzos realizados por el sector para elaborar unas directrices relativas a los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia y tomó nota de que el grupo del sector estaba trabajando en una revisión 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").

2 El Comité acordó que era necesario actualizar y publicar las orientaciones elaboradas por el sector, tales como las Mejores prácticas de gestión de manera oportuna. Por tanto, el Comité autorizó al Presidente y a la Secretaría de la OMI a que distribuyera las orientaciones revisadas sobre las Mejores prácticas de gestión como una nueva circular MSC, y revocara la circular existente (actualmente, circular MSC.1/Circ.1335) 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, pidió a la Organización que distribuyera la versión más reciente (junio de 2010) de las Mejores prácticas de gestión, que figura en el anexo 2.

4 La presente circular se publica tras consultar con el Presidente del Comité de Seguridad Marítima, y con la advertencia de que no refleja necesariamente la política del Comité y no ha sido refrendada por este.

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 las orientaciones facilitadas 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 las orientaciones facilitadas 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 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.1335.

**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
4 Albert Embankment
London
SE1 7SR

2 de agosto de 2010

Estimado Secretario General:

Me dirijo a usted en nombre de las organizaciones del sector que se indican a continuación para informarle de que se ha publicado la tercera versión de las "Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe" (MPG3).

Las asociaciones del sector presentarán oficialmente esta versión al MSC 88 y remitirán una copia impresa de las Mejores prácticas de gestión a cada Estado Miembro de la OMI. Hasta ese momento, y de conformidad con el procedimiento que se siguió para las versiones anteriores, se agradecería que la OMI agilizase la difusión de esta información a fin de que llegue a las tripulaciones de los buques a través de los Estados de abanderamiento por medio de la distribución de la versión electrónica de esta publicación mediante una circular MSC.

Atentamente,

P. B. Hinchliffe
Secretario General de la ICS y la ISF
y en nombre de:

BIMCO

Asociación Internacional de Líneas de Cruceros

Intercargo

INTERTANKO

Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización

Oficina Marítima Internacional

IPTA

ITF

Joint Hull Committee

Joint War Committee

OCIMF

SIGTTO

ANEXO 2

**MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN PARA PREVENIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA
FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA Y EN LA ZONA DEL MAR ARÁBIGO
(VERSIÓN 3 – JUNIO DE 2010)**

(Traducción)

MPG3

Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árabe

Elaborado y respaldado por:

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
SIGTTO
INTERTANKO
INTERCARGO
OCIMF
Joint Hull
IGP&I
ITF
IMB
IPTA
BIMCO
UKMTO
SATO Shippers Council
EU NAVFOR Somalia

MPG3

Mejores prácticas de gestión para prevenir
los actos de piratería frente a la costa
de Somalia y en la zona del mar Arábigo

(Versión 3 – junio de 2010)

***Propuesta de prácticas operacionales
y de planificación para los armadores y
los capitanes de los buques que transiten
por el golfo de Adén y el mar Arábigo***

Primera edición: junio 2010
ISBN 978 1 85609 397 2

Condiciones de uso

La información y asesoramiento que figuran en este folleto ("Folleto") pretenden únicamente servir de guía para que el usuario los utilice bajo su propia responsabilidad. 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.

Impreso en el Reino Unido por Bell & Bain Ltd. Glasgow



Publicado en 2010 por
Witherby Seamanship International Ltd.
4 Dunlop Square, Livingston
Edimburgo, EH54 8SB
Escocia (Reino Unido)

Teléfono: +44(0)156 463 227
Correo electrónico: info@emailws.com
www.witherbyseamanship.com

Índice

Sección 1	Introducción
Sección 2	Actos de piratería en Somalia
Sección 3	Evaluación de riesgos
Sección 4	Ataques piratas típicos
Sección 5	Implantación de las Mejores prácticas de gestión
Sección 6	Planificación de la compañía
Sección 7	Planificación del capitán
Sección 8	Antes del tránsito – Planificación del viaje
Sección 9	Antes del tránsito – Medidas de autoprotección
Sección 10	En caso de ataque pirata inminente
Sección 11	En caso de que los piratas suban a bordo
Sección 12	En caso de intervención militar
Sección 13	Informes posteriores al suceso
Sección 14	Actualización de las Mejores prácticas de gestión
ANEXO A	Datos de contacto útiles
ANEXO B	Formulario de notificación de la situación de los buques de UKMTO
ANEXO C	Definiciones relativas a los actos de piratería
ANEXO D	Informe del suceso
ANEXO E	Orientaciones adicionales para los buques dedicados a la pesca en el golfo de Adén y frente a la costa de Somalia
ANEXO F	Organizaciones

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 frustrar los ataques piratas frente a la costa de Somalia, incluidos el golfo de Adén y la zona del mar Arábigo. La experiencia, respaldada por los datos recopilados por las fuerzas navales, muestra que la aplicación de las recomendaciones aquí recogidas pueden ayudar y ayudarán considerablemente a impedir que los buques sean víctimas de los actos de piratería.
- 1.2 A efectos de las MPG, "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.
- 1.3 En la medida de lo posible, este folleto deberá consultarse junto con el sitio en la Red del Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (www.mschoa.org), en el que se ofrece asesoramiento adicional y actualizado.
- 1.4 En este folleto MPG3 se actualizan las orientaciones que figuran en la segunda versión del documento sobre las Mejores prácticas de gestión publicado en agosto de 2009.
- 1.5 Asimismo, el folleto complementa las orientaciones relativas a la lucha contra la piratería que se facilitaron en las últimas circulares MSC de la OMI.

AVISO: El armador y el capitán del buque decidirán en todos los casos hasta qué punto deben seguirse las orientaciones recogidas en el presente folleto

Sección 2

ACTOS DE PIRATERÍA EN SOMALIA – LA ZONA DE ALTO RIESGO

- 2.1 El aumento considerable de la presencia de fuerzas navales en el golfo de Adén, fuerzas que se concentran en el Corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC), ha reducido de manera notable los sucesos de ataques piratas en esta zona. Como las fuerzas navales están concentradas en esta zona, los actos de piratería somalíes se han visto obligados a desplazarse del golfo de Adén al mar Árabe. No obstante, es importante señalar que la piratería continúa constituyendo una grave amenaza en el golfo de Adén.
- 2.2 Se han producido y continúan produciéndose ataques piratas somalíes tanto cerca de la costa de Somalia como a gran distancia de ella.
- 2.3 La **zona de alto riesgo** para los ataques piratas se define en relación con el lugar donde estos se producen. A efectos de las MPG, esta **zona está delimitada al norte por Suez, al sur por el paralelo 10° S y al este por el meridiano 78° E.** Aunque hasta la fecha no se han notificado ataques en el extremo este de esta zona, sí se han producido casi en el meridiano 70° E. Existe la posibilidad de que se produzcan ataques piratas aún más al este de la zona de alto riesgo. Sí se han perpetrado ataques en el extremo sur de la zona de alto riesgo. Se ha de estar preparado y atento incluso al sur del límite meridional de la zona de alto riesgo y siempre se ha de procurar obtener el asesoramiento más reciente del MSC-HOA sobre el ámbito de los actos de piratería (los datos de contacto figuran en el anexo A). **Se recomienda que las mejores prácticas de gestión se apliquen 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 o capitanes de buques deberían realizar una evaluación de riesgos con vistas a determinar la probabilidad de que se produzcan ataques piratas contra el buque y las consecuencias de esos posibles ataques, basándose en la información más reciente disponible (véanse los datos de contacto útiles que figuran en el anexo A, incluidos el MSC-HOA y UKMTO). De acuerdo con los resultados de esa evaluación deberían determinarse las medidas para la prevención, reducción y recuperación, lo que supondrá que se combinen prescripciones obligatorias con medidas complementarias para combatir la piratería.

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 debe ser garantizar la seguridad de la tripulación. Al establecer las medidas destinadas a prevenir el embarco ilícito y el acceso externo a las zonas de alojamiento, se prestará especial atención para que los miembros de la tripulación no se queden atrapados dentro y puedan evacuar la zona en caso de que se produzca otro tipo de emergencia, por ejemplo, un incendio.



- 3.3 **Francobordo:** es probable que los piratas intenten subir a bordo de los buques que estén atacando por el punto más bajo por encima de la línea de flotación para que les resulte más fácil. Estos puntos se encuentran frecuentemente en cada aleta. La experiencia indica que los buques que tienen un francobordo mínimo superior a ocho metros cuentan con muchas más posibilidades de escapar con éxito de un ataque pirata que los que tienen un francobordo inferior. Un gran francobordo protegerá poco, o nada, si la construcción del buque ayuda a los piratas que intentan subir a bordo.

Contar con un gran francobordo puede no ser suficiente, por sí solo, para evitar un ataque pirata.

- 3.4 **Velocidad:** una de las formas más eficaces de rechazar un ataque pirata es utilizar la velocidad para intentar dejar atrás a los agresores y/o dificultarles que suban a bordo. Hasta la fecha, no se han notificado ataques en los que los piratas hayan subido a bordo de buques que llevaran 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 vayan a la velocidad máxima de navegación en la zona de alto riesgo.** Si los buques forman parte de un "tránsito en grupo" (véase la sección 8.3 para más información sobre los tránsitos en grupo) dentro del corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC), tal vez tengan que adaptar la velocidad.

En el golfo de Adén, se recomienda encarecidamente a los buques que puedan llevar una velocidad superior a 18 nudos, que lo hagan. En el resto de la zona de alto riesgo, se recuerda a los buques que la velocidad es enormemente importante a la hora de evitar o impedir ataques piratas. Se recomienda visitar el sitio en la Red del MSC-HOA para consultar la última versión de las orientaciones relativas a la amenaza que representa la velocidad en los ataques piratas.

- 3.5 **Estado de la mar:** los piratas organizan sus ataques desde embarcaciones muy pequeñas, incluso en los casos en los que están respaldados por embarcaciones más grandes o "buques nodriza", lo cual tiende a limitar sus operaciones a estados de la mar moderados. Aunque no existen estadísticas, es probable que sea más difícil operar esas embarcaciones pequeñas de manera eficaz cuando el estado de la mar sea de escala 3 o superior.
- 3.6 **Actividades de los piratas:** los riesgos de un ataque pirata parecen aumentar inmediatamente después de la liberación de un buque secuestrado y/o tras un periodo de mal tiempo en el que los piratas no han podido actuar.

Sección 4

ATAQUES PIRATAS TÍPICOS

- 4.1 En general, en los ataques se utilizan dos o más pequeñas embarcaciones abiertas de alta velocidad (hasta 25 nudos) o "esquifes", que con frecuencia se aproximan por una de las bandas o por popa. Parece que los piratas prefieren intentar subir a bordo de los buques por la banda de babor.
- 4.2 La utilización de un "buque nodriza" pirata, para el transporte de personal, equipo y embarcaciones de asalto de menor tamaño, ha hecho posible que los ataques se lleven a cabo a mayor distancia de la costa. Los piratas también utilizan embarcaciones de ataque de mayor alcance para llevar a cabo ataques a una distancia mucho mayor de la costa de Somalia.



- 4.3 Los piratas somalíes intentan situar los esquifes al costado del buque objeto del ataque para que uno o más piratas armados puedan subir a bordo. Con frecuencia, los piratas utilizan escalas largas y ligeras de peso para subir por el costado de éste. Una vez a bordo, el pirata (o piratas) en general se dirigirá al puente para hacerse con el control del buque. Al llegar al puente, exigirán que el buque disminuya la velocidad o se pare para que otros piratas puedan subir a bordo.
- 4.4 Se han producido ataques a casi todas las horas del día. Sin embargo, muchos de ellos han tenido lugar a primera hora de la mañana, al amanecer. También ha habido ataques por la noche, pero esto es menos frecuente.
- 4.5 No es poco frecuente que los piratas utilicen pequeñas armas de fuego y granadas propulsadas por cohetes a fin de intentar intimidar a los capitanes de los buques para que reduzcan la velocidad y paren para que los piratas puedan subir a bordo. En estas circunstancias difíciles, es muy importante mantener la velocidad máxima de navegación, aumentándola en la medida de lo posible, y maniobrar cuidadosamente para resistir el ataque.
- 4.6 En la mayoría de los casos en que se ha frustrado una tentativa de secuestro ha sido porque la tripulación del buque había recibido formación y había planificado de antemano la travesía, y aplicado las Mejores prácticas de gestión que figuran en el presente folleto.

Sección 5

IMPLANTACIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN

- 5.1 No todas las medidas que se describen en el presente folleto pueden aplicarse a cada tipo de buque. Por consiguiente, como parte de la evaluación de riesgos, es importante determinar qué mejores prácticas de gestión serán las más adecuadas para cada buque.
- 5.2 Una parte fundamental de las mejores prácticas de gestión que es aplicable a todos los buques es la coordinación con las fuerzas navales, cuyo objetivo es garantizar que éstas estén al corriente de la travesía marítima que el buque está a punto de emprender y de la vulnerabilidad de ese buque a un ataque pirata. Esa información es esencial para que las fuerzas navales puedan utilizar los recursos a su disposición de la mejor manera posible. Una vez que los buques han comenzado la travesía es importante que continúen enviando información actualizada a las fuerzas navales según vayan avanzando. Las tres organizaciones navales principales con las que establecer contacto son:
- 5.2.1 El Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSC-HOA) es la autoridad de planificación y coordinación de las fuerzas de la UE (EU NAVFOR) en el golfo de Adén y en la cuenca de Somalia. (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).
- 5.2.2 UKMTO es el primer punto de contacto para los buques presentes en la región. La comunicación cotidiana entre los capitanes y las fuerzas navales la facilita UKMTO, que se comunica con los buques y mantiene contacto directo con el MSC-HOA y los jefes navales en el mar. UKMTO requiere que se actualice de manera regular la información sobre la posición y los movimientos previstos de los buques. Esta información se utiliza para asistir a las unidades navales a disponer de información precisa sobre el tráfico marítimo. (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A). En el anexo B figura una copia del formulario de notificación de la situación del buque.
- 5.2.3 La Oficina Marítima de Coordinación de Bahrein (MARLO) sirve de canal para el intercambio de información entre las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) y el sector en la región. (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).

Sección 6

PLANIFICACIÓN DE LA COMPAÑÍA

- 6.1 Se recomienda encarecidamente que los armadores de buques se inscriban para tener acceso a las secciones de acceso restringido del sitio del MSC-HOA en la Red (www.mschoa.org) antes de adentrarse en la zona de alto riesgo ya que en ellas se recoge información adicional y actualizada.
- 6.2 Al adentrarse en la zona de notificación voluntaria de UKMTO (o zona de alto riesgo), la zona 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 envía el formulario de notificación de la situación del buque (esto puede hacerlo el buque o el armador).
- 6.3 Cuatro o cinco días antes de que el buque entre en el corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC), hay que asegurarse de que se ha transmitido al MSC-HOA un "formulario de registro de los movimientos del buque" (ya sea en línea, por correo electrónico o por facsímil; véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).
- 6.4 Hay que revisar la evaluación de la protección del buque (SPB) 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, incluida la adición de UKMTO (como autoridad reconocida de respuesta de emergencia), en calidad de receptora del sistema de alerta de protección del buque.
- 6.5 Se recomienda que el oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) se cerciore de que existe un plan para contingencias aplicable a las travesías por la zona de alto riesgo, y de que se hagan simulacros y dicho plan se practique, notifique y discuta con el capitán y el oficial de protección del buque (OPB).
- 6.6 Hay que ser consciente de toda amenaza concreta en las zonas de alto riesgo que se haya divulgado (por ejemplo, avisos náuticos en SAT C o alertas en el sitio del MSC-HOA en la Red (www.mschoa.org)).
- 6.7 Hay que ofrecer orientaciones al capitán del buque con respecto a la derrota recomendada a través de la zona de alto riesgo y a los métodos de tránsito por el IRTC disponibles (por ejemplo, tránsito en grupo o convoy nacional en caso de que haya). Se deberá visitar el sitio del MSC-HOA en la Red para consultar las orientaciones más recientes en relación con la derrota. (Véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).
- 6.8 Han de llevarse a cabo sesiones de formación antes de los tránsitos y sesiones informativas después de ellos.
- 6.9 Se recomienda encarecidamente disponer de **medidas de autoprotección** debidamente planificadas y establecidas antes de transitar por la zona de alto riesgo. En este folleto se exponen las medidas de autoprotección propuestas; su aplicación aumenta considerablemente las posibilidades de que los buques puedan resistir los ataques piratas.
- 6.10 Hay que considerar la posibilidad de utilizar recursos adicionales para aumentar el número de personas en las guardias.

- 6.11 El empleo de personal adicional de seguridad privado queda a discreción de la compañía, pero no se recomienda el uso de personal armado.

Sección 7

PLANIFICACIÓN DEL CAPITÁN

- 7.1 Al adentrarse en la zona de notificación voluntaria de UKMTO (o zona de alto riesgo), la zona 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 envía el formulario de notificación de la situación del buque (esto puede hacerlo el buque o el armador).
- 7.2 Cuatro o cinco días antes de que el buque entre en el corredor internacional de tránsito recomendado (IRTC), hay que asegurarse de que se ha transmitido al MSC-HOA un "formulario de registro de los movimientos del buque" (ya sea en línea, por correo electrónico o por facsímil; véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).
- 7.3 Antes de entrar en la zona de alto riesgo se recomienda informar a la tripulación de los preparativos y realizar simulacros antes de llegar a ella. Se deberá 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.
- 7.4 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 MSC-HOA, IMB, PRC, CSO, etc.; véase la lista de contactos que figura en el anexo A).
- 7.5 Definir la política del buque con respecto al SIA: el capitán goza de 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 esté restringida a la identidad, posición, rumbo, velocidad, estado de la navegación e información relativa a la seguridad. Fuera del golfo de Adén, en otras partes de la zona de alto riesgo, la decisión sobre la política con respecto al SIA se deja también a discreción del capitán, pero la recomendación actual de las autoridades navales es apagarlo completamente. En caso de duda, se puede consultar al MSC-HOA.
- 7.6 Si el SIA está desconectado, deberá activarse cuando se produzca un ataque.

Sección 8

ANTES DEL TRÁNSITO – PLANIFICACIÓN DEL VIAJE

- 8.1 Se recomienda a los buques notificar su situación al mediodía, rumbo, velocidad y destino a UKMTO mientras estén navegando en la zona de notificación voluntaria, que también es la zona de alto riesgo, mediante el formulario de notificación de la situación del buque de UKMTO (véase el anexo B).
- 8.2 Asimismo, se recomienda a los buques que aumenten la frecuencia de tales notificaciones a cada hora durante las 6 horas previas a la entrada o la navegación dentro del corredor internacional de tránsito recomendado.
- 8.3 Dentro del golfo de Adén:
- i. Se recomienda encarecidamente que los buques naveguen dentro de los límites del IRTC, zona en la que se concentran las fuerzas navales. Los buques que se dirijan en dirección oeste deberían navegar hacia la parte norte del corredor y los que se dirijan en dirección este en la parte sur.
 - ii. Las fuerzas navales, coordinadas por el MSC-HOA, están a cargo del programa "tránsito en grupo" dentro del IRTC. Mediante ese programa, los buques se agrupan según la velocidad para tener la máxima protección durante su travesía por el IRTC. Otras orientaciones 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 por facsímil (véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A). Se recomienda la utilización del programa de tránsito en grupo. Para los capitanes cabe señalar que es posible que los buques de guerra no se vean desde los buques en un tránsito en grupo, pero esto no hace que la protección que ofrece el programa sea menor.



- iii. Cabe la posibilidad de que se pida a los buques que alteren sus planes de travesía para ajustarse a los consejos del MSC-HOA con respecto a la organización del tráfico. Los buques que participan en el tránsito en grupo deberían:
 - Calcular cuidadosamente el tiempo de su 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).
- iv. Durante el tránsito deberían evitar adentrarse en aguas territoriales yemeníes (12 millas), dado que las fuerzas militares internacionales (no yemeníes) no pueden proteger de ataques a los buques dentro de las aguas territoriales del Yemen.

8.4 Zona de alto riesgo (fuera del golfo de Adén)

- i. 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 del MSC-HOA antes de planificar y realizar el viaje. Esta información se puede obtener del sitio del MSC-HOA en la Red o por facsímil (véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).
- ii. Los capitanes deberían seguir facilitando información actualizada sobre sus movimientos previstos mediante el formulario de notificación de la situación del buque de UKMTO (véase el anexo B).

Sección 9

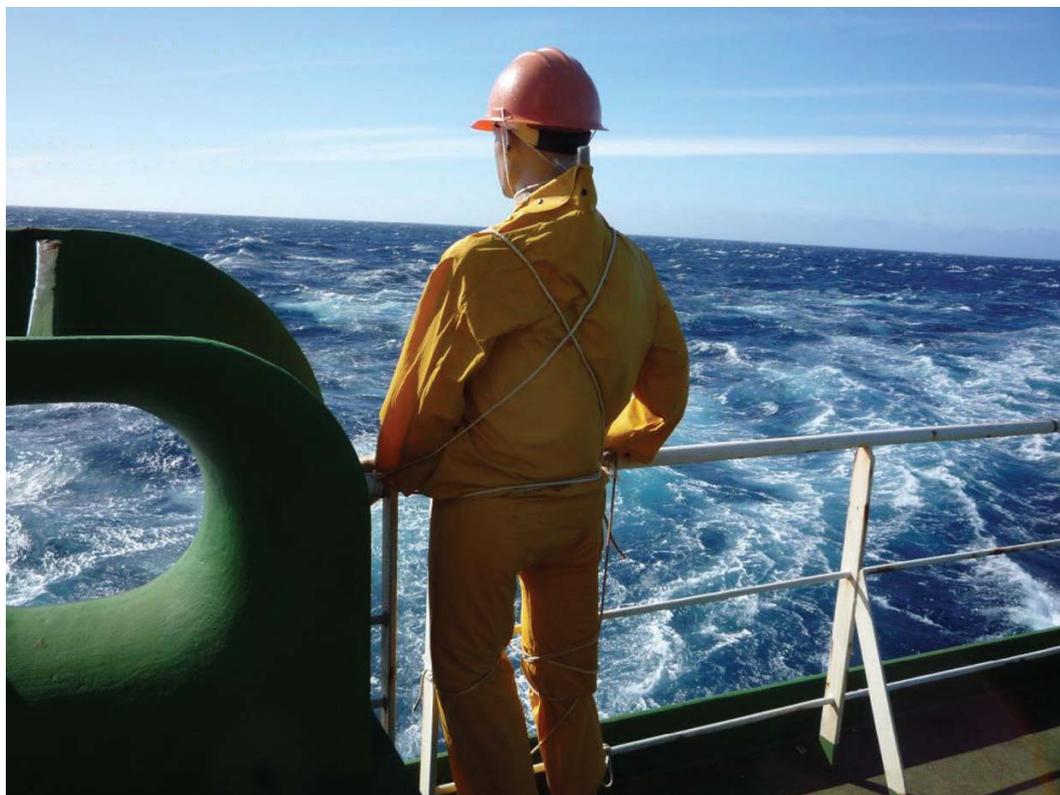
ANTES DEL TRÁNSITO – MEDIDAS DE AUTOPROTECCIÓN

9.1 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, mediante la utilización del equipo que normalmente estará a su disposición. 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. Los propietarios de los buques que transitan frecuentemente por la zona de alto riesgo podrían estudiar la posibilidad de modificar los buques más 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.

9.2 Guardia y refuerzo de la vigilancia

Antes de iniciar el tránsito por la zona de alto riesgo, se recomienda que se realicen los siguientes preparativos a fin de reforzar la vigilancia:

- Adoptar medidas adicionales para garantizar más vigías en cada guardia, los cuales deberían recibir instrucciones completas.
- Garantizar que haya suficientes prismáticos para el equipo del puente reforzado.
- Considerar la posibilidad de utilizar medios de visión nocturna, si están disponibles.



Muñecos de buena calidad situados en lugares estratégicos del buque pueden dar la impresión de que hay un gran número de personas de guardia

9.3 Circuito cerrado de televisión

Una vez que se ha iniciado el ataque y los piratas están disparando armas de fuego contra el buque, es difícil y peligroso vigilar si los piratas han conseguido tener 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:

- Considerar 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.
- Considerar la posibilidad de colocar monitores de circuito cerrado de televisión en la parte posterior del puente en un lugar protegido.
- Se pueden situar otros monitores de circuito cerrado de televisión en el punto seguro de reunión o "ciudadela" (véase la página 26).
- Las grabaciones del circuito cerrado de televisión pueden proporcionar pruebas útiles después de un ataque.

9.4 Prácticas de maniobra

En los casos en que hacerlo sea seguro para la navegación, se recomienda a los capitanes que hagan maniobras con los buques para determinar qué órdenes de timón crean las condiciones marítimas más difíciles para los esquifes piratas que intentan atacar, sin que la velocidad del buque disminuya considerablemente.

9.5 Alarmas

Hacer sonar la alarma o el silbato del buque sirve para informar a la tripulación de éste de que se ha iniciado un ataque pirata y, en gran medida, demuestra a todo posible agresor que el buque se ha dado cuenta del ataque y está adoptando medidas al respecto. Es importante asegurarse de lo siguiente:

- La alarma para los ataques piratas es inconfundible, a fin de evitar confusiones 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 están familiarizados con cada tipo de alarma, incluida la señal de aviso de 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.

9.6 Iluminación de la cubierta superior

Se recomienda disponer del siguiente alumbrado y verificarlo:

- Alumbrado de la cubierta de intemperie que rodea el bloque 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 solo con las luces de navegación encendidas y con las luces descritas anteriormente apagadas. Una vez que se haya detectado la presencia de piratas o se haya iniciado un ataque, se encenderán las luces anteriormente descritas a fin de demostrar a los piratas que se les está observando.

Las luces de navegación no deben apagarse durante la noche.

9.7 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 los piratas utilicen herramientas o equipo del buque que puedan facilitarles la entrada en la superestructura del buque. Las herramientas y el equipo que puedan ser de utilidad a los piratas deberían almacenarse en un lugar seguro.

9.8 Protección del equipo almacenado en la cubierta superior

A menudo se dispara contra el buque con pequeñas armas y otras armas de fuego, y estos disparos apuntan sobre todo al puente, la zona de alojamiento y la cubierta de la toldilla.

- Se debería considerar la posibilidad de proteger, con bolsas de arena o mantas de kevlar, las botellas de gas (por ejemplo, oxiacetileno) o los contenedores 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.

9.9 Control del acceso a las zonas de alojamiento y a los espacios de máquinas

Es muy importante controlar todas las vías de acceso para impedir o retrasar que los piratas que hayan conseguido subir a bordo del buque e intenten entrar en las zonas de alojamiento o en los espacios de máquinas, lo hagan.

- Todas las puertas y escotillas que den acceso a las zonas de alojamiento y a los espacios de máquinas deberían asegurarse para impedir que los piratas las abran y accedan a la cubierta superior del buque.
- Deberían estudiarse cuidadosamente los medios para asegurar las puertas y escotillas.
- Se recomienda que una vez que las puertas y escotillas estén aseguradas, se utilice un número determinado y limitado de ellas para los accesos habituales, según sea necesario, bajo la supervisión del oficial de guardia.
- Debería considerarse la posibilidad de bloquear o levantar las escalas exteriores en el bloque de alojamiento para impedir su utilización y restringir el acceso exterior al puente.
- Cuando haya puertas o escotillas situadas en una vía de evacuación desde un compartimento con dotación permanente, es fundamental que puedan abrirlas los marinos que intenten salir por esa vía. En los casos en los que esas puertas o escotillas estén cerradas con llave, es primordial que haya una llave junto a ellas, en un lugar bien visible.

- En los casos en que sea preciso cerrar las puertas o escotillas por la integridad de estanquidad, hay que asegurarse de que todas las abrazaderas están completamente trincadas, además de todas las cerraduras.

9.10 Refuerzo de la protección del puente



Se puede brindar más protección para que los cristales no salten mediante la colocación de láminas de protección para cristales

Normalmente el puente constituye el centro del ataque. Al principio de este, los piratas disparan con armas de fuego al puente para intentar que el buque se detenga. Una vez a bordo, en general, intentan dirigirse al puente para hacerse con su control. Podrían considerarse los siguientes medios para incrementar aún más la protección:

- Tener chaquetas y cascos de kevlar a disposición del equipo del puente para brindar cierta 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.
- Placas de metal (acero o aluminio) para las ventanas laterales y traseras del puente y la ventana 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 mediante un muro de bolsas de arena.

9.11 Barreras físicas

En general, los piratas utilizan escalas y ganchos atados a cuerdas para subir a bordo de los buques mientras estos navegan, por lo que deberían utilizarse barreras físicas que lo impidan. Antes de levantar barreras físicas se recomienda que se realice una inspección a fin de identificar las zonas que son susceptibles a que los piratas intenten obtener acceso. Puede ser preciso elevar barreras de considerable longitud para proteger el buque. Una barrera sólida de alambre de espinos es particularmente eficaz si se construye por fuera o por encima de la estructura del buque con vistas a impedir que los piratas enganchen sus escalas de acceso (o sus ganchos) a la estructura del buque.



- El alambre de espino (conocido también como alambre de púas) crea una barrera eficaz cuando se utiliza debidamente. Las púas del alambre están concebidas para tener un efecto de penetración y agarre. Se debería prestar atención al seleccionar el alambre de espino ya que la calidad (el calibre del alambre y la cantidad de las púas) y el tipo varían considerablemente. Si el alambre es de peor calidad también es probable que sea menos eficaz. Normalmente se pueden conseguir tres tipos principales de alambre de espino –sin enganches (recto), en espiral (como un cordón telefónico) y de concertina (espirales unidas). Se recomienda el de concertina ya que las espirales unidas constituyen la barrera más eficaz. El alambre de espino debe estar fabricado con alambre 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 o 980 mm.



- Es importante que el alambre de espino esté asegurado debidamente y se recomienda que se utilicen enganches o amarres del alambre cada 50 cm, alternando entre los filamentos superiores e inferiores. Se ha de intentar no dejar huecos entre el alambre ya que es probable que los piratas se aprovechen de esto. Un rollo doble de alambre de espino de concertina proporciona una barrera muy eficaz. Al colocarla, el personal deberá utilizar equipo protector para protegerse las manos, los brazos y las caras. Si el alambre de espino se mueve utilizando ganchos de alambre (como los ganchos de la carne) en lugar de guantes de mano se reduce el riesgo de que se produzcan lesiones. Se recomienda que el alambre de espino se proporcione en secciones más cortas (por ejemplo, en secciones de 10 metros) dado que es considerablemente más fácil y seguro su uso que en secciones más grandes, que pueden ser muy pesadas y difíciles de manejar.
- También se puede considerar la posibilidad de cubrir el trancañil y otras estructuras potencialmente vulnerables con pintura deslizante.

- No se recomienda la utilización de barreras electrificadas en el caso de los buques que transporten hidrocarburos, pero tras realizar una evaluación de la seguridad, tales barreras pueden ser adecuadas y eficaces para otros tipos de buque.
- Se recomienda exhibir avisos en las alambradas o barreras electrificadas (en inglés o el idioma de la tripulación hacia el interior y en somalí hacia el exterior).
- También se podría considerar la utilización de avisos hacia el exterior 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

9.12 Aspersores de agua y lanzaespumas

La utilización de aspersores de agua y/o lanzaespumas ha resultado eficaz a la hora de prevenir o retrasar los intentos de los piratas de subir a bordo del buque. La utilización de agua dificulta que los esquifes se mantengan en los costados y hace que sea considerablemente más difícil para los piratas subir a bordo.



Fotografía gentileza de la OTAN (2008)

No se recomienda la activación manual de las mangueras y los lanzaespumas ya que esto probablemente haría que el operador se situara en un lugar particularmente expuesto.

- Se recomienda que las mangueras y lanzaespumas (que lanzarán agua) estén fijos en su lugar con vistas a que cubran las posibles vías de acceso de los piratas. Algunos buques han utilizado listones de aspersión mediante un colector de agua PRF (plástico reforzado con fibra de vidrio), equipado con boquillas aspersoras para producir una cortina de agua que cubra zonas amplias.



- Calentar el agua utilizada para disuadir a los piratas también ha resultado muy eficaz para prevenir ataques.
- Una vez que las mangueras y lanzaespumas estén trincados y sujetos en su lugar, se recomienda que estén listos para utilizarse y solo sea necesario activar a distancia las bombas contra incendios para empezar a lanzar agua. No se debe utilizar el suministro real de espuma (a menos que se lleve a bordo una cantidad adicional para este fin concreto), dado que este se agotará con relativa rapidez y dejará al buque expuesto en caso de que el suministro de espuma sea necesario a efectos de la lucha contra incendios.

- Se ha de observar el chorro procedente de los cañones de agua y lanzaespumas, una vez que estos estén fijos en su posición, para asegurarse de que cubre todas las zonas vulnerables.
- Se podrá mejorar la cobertura del agua mediante la utilización de reflectores sujetos a poca distancia de las boquillas.



9.13 Puntos seguros de reunión o "ciudadelas"

Es preciso estudiar detenidamente toda decisión de navegar en zonas en las que la seguridad del buque pueda verse amenazada y planificar en detalle a fin de garantizar lo mejor posible la seguridad del buque y su tripulación. Se ha de considerar el establecimiento de un "punto de reunión seguro" interno o una "ciudadela" segura. A continuación se presentan las directrices para el establecimiento de cada una de ellas:

i) Directrices para los puntos de reunión seguros

Los puntos de reunión seguros son zonas designadas que se han elegido para proporcionar el mayor grado de protección física a la tripulación. En caso de que se produzca un ataque pirata, se reunirá a los miembros de la tripulación que no hayan de estar en el puente o en la cámara de mando de máquinas. Los puntos de reunión seguros son refugios para un periodo breve.

ii) Directrices para las "ciudadelas":

Las ciudadelas son zonas designadas, planificadas con antelación y construidas para ese fin en los buques donde toda la tripulación se refugiará en caso de que los piratas estén a punto de subir a bordo del buque. Las ciudadelas están proyectadas y construidas para oponer resistencia a los piratas que estén decididos a obtener acceso. El espacio probablemente contará, entre otras cosas, con su propia unidad autónoma de aire acondicionado, raciones de emergencia, suministro de agua, buenas comunicaciones con el exterior, servicio de interrupción de emergencia para los motores principales y auxiliares y cámaras de televisión de circuito cerrado accionadas a distancia.

Las ciudadelas están concebidas para brindar protección a la tripulación durante más tiempo.

Se recomienda encarecidamente a los armadores y capitanes de los buques que consulten directamente al MSC-HOA sobre la utilización de las ciudadelas (véanse los datos de contacto que figuran en el anexo A).

Todo el concepto de la ciudadela queda invalidado si un miembro de la tripulación se queda fuera antes de que el espacio quede protegido.

Sección 10

EN CASO DE ATAQUE PIRATA INMINENTE

- 10.1 Seguir el plan para contingencias del buque preparado de antemano.
- 10.2 Activar el plan de comunicaciones de emergencia y notificar inmediatamente el ataque al primer punto único de contacto en caso de ataque, que es UKMTO (el MSC-HOA funciona como punto de contacto de apoyo en caso de ataque).
- 10.3 Activar el sistema de alerta de protección del buque, que avisará al oficial de la compañía encargado de la protección y al Estado de abanderamiento. Los informes posteriores a los ataques deberán transmitirse lo antes posible a los contactos que figuran en el anexo A utilizando el formulario de notificación que figura en el anexo C.



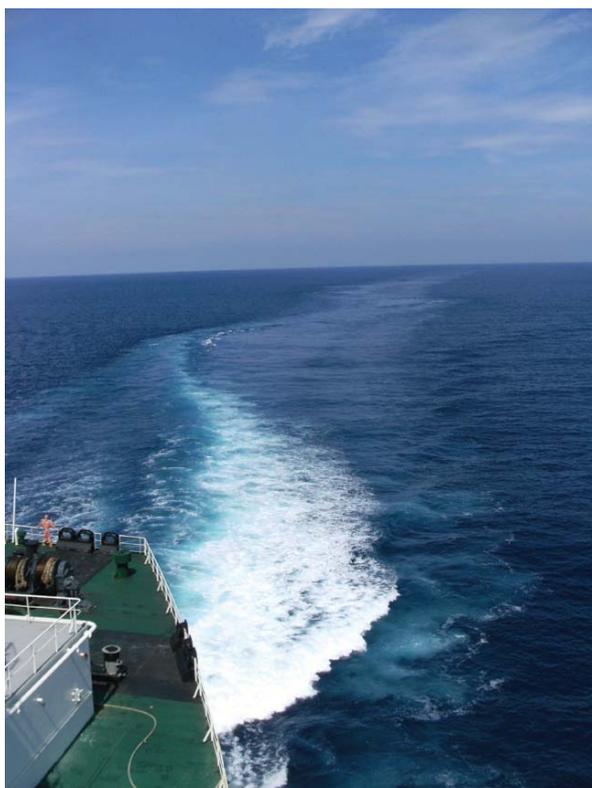
10.4 Si el capitán ha ejercido su derecho a desconectar el sistema de identificación automática (SIA) durante el tránsito por la zona donde se producen actos de piratería, dicho sistema debería volver a conectarse en cuanto el buque sea objeto de un ataque pirata.

- 10.5 Activar la alarma de emergencia y anunciar un "ataque pirata", de conformidad con el plan de emergencia del buque.
- 10.6 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.
- 10.7 Evitar que se acerquen esquifes al buque alterando el rumbo y aumentando la velocidad en la medida de lo posible. Los piratas tienen grandes dificultades para subir a bordo de un buque que:
 1. avanza a más de 18 nudos;
 2. está maniobrando: se recomienda a los capitanes que lleven a cabo, cuanto antes, maniobras cortas y continuas en zigzag, para evitar que los atacantes suban al buque, pero manteniendo 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 de guardia han de estar completamente familiarizados con las peculiaridades del manejo y

maniobra del buque y no deben esperar a que se produzca un ataque para practicar las técnicas de maniobras de evasión). Debería prestarse especial atención a los efectos de dar órdenes de timón cambiantes y a la recuperación de estas en la velocidad del buque;

3. ha activado los aspersores de agua y otras medidas adecuadas para defenderse.

10.8 Todos los tripulantes que no participen en las operaciones contra los piratas deberán reunirse, o en el punto de reunión seguro designado, o en la ciudadela si el buque está equipado adecuadamente.



Sección 11

EN CASO DE QUE LOS PIRATAS SUBAN A BORDO

- 11.1 Intentar mantener la calma.
- 11.2 Antes de que los piratas logren acceder al puente, informar a UKMTO y, si da tiempo, a la compañía.
- 11.3 No oponer resistencia a los piratas si estos han llegado al puente. Una vez en el puente, es probable que los piratas estén muy alterados, por tanto, mantener la calma y cooperar completamente reducirá enormemente el riesgo de que se produzcan lesiones.
- 11.4 En caso de que sea necesario evacuar el puente o la cámara de máquinas, se deberá detener el motor principal, si es posible hasta que no tenga arrancada y apartar al buque de otros. El resto de los miembros de la tripulación deberán dirigirse al punto de reunión seguro designado con las manos a la vista y en la cabeza.



- 11.5 Si el buque dispone de una ciudadela y en el plan de protección del buque (PPB) está prevista la evacuación de todas las personas a la ciudadela, asegurarse de que el motor principal está parado, de que el buque dispone de espacio suficiente en el mar para ir a la deriva y de que el espacio de la ciudadela está protegido adecuadamente.
- 11.6 Se recuerda a los propietarios de buques y a la gente de mar que deberán consultar directamente al MSC-HOA sobre las directrices más recientes en cuanto a la utilización de ciudadelas. Independientemente de esas directrices, debe recordarse que todo el concepto de la ciudadela queda invalidado si un miembro de la tripulación se queda fuera antes de que el espacio quede protegido.

11.7 Dejar funcionando el circuito cerrado de televisión.

NO utilizar armas de fuego, aunque se disponga de ellas.

NO realizar ningún movimiento repentino cerca de los piratas.

NO utilizar cámaras con flash.

NO utilizar bengalas ni otros fuegos artificiales como armas.

Sección 12

EN CASO DE INTERVENCIÓN MILITAR

- 12.1 En caso de que personal militar intervenga a bordo del buque, todo el personal deberá mantenerse agachado o tumbado en cubierta, cubriéndose la cabeza con ambas manos, que se mantendrán siempre a la vista.
- 12.2 No se utilizarán cámaras con flash.
- 12.3 Se ha de estar preparado para contestar preguntas relativas a la identidad. Informe y prepare al personal del buque para esto y para que coopere plenamente durante toda intervención militar a bordo.
- 12.4 Hay que ser consciente de que el inglés no es el idioma de trabajo de todas las unidades navales presentes en la región.





Sección 13

INFORMES POSTERIORES AL SUCESO

- 13.1 Tras un ataque pirata o actividades sospechosas, es vital transmitir al MSC-HOA, UKMTO y el IMB un informe pormenorizado del suceso.
- 13.2 Dicho informe permitirá hacer un análisis completo y determinar las tendencias de las actividades de los piratas, además de evaluar las técnicas empleadas por los piratas o los cambios de tácticas. Asimismo, permitirá enviar los avisos pertinentes a los buques mercantes próximos.
- 13.3 Por tanto, se pide a los capitanes que rellenen el impreso normalizado de notificación de actos de piratería que figura en el anexo D.
- 13.4 También se recomienda a los armadores y capitanes de buques que remitan una copia del impreso normalizado de notificación de actos de piratería cumplimentado (que figura en el anexo D) al Estado de abanderamiento.

Sección 14

ACTUALIZACIÓN DE LAS MEJORES PRÁCTICAS DE GESTIÓN

- 14.1 Las organizaciones del sector que han participado en la elaboración del presente folleto tratarán de reunirse a intervalos regulares para asegurarse de que las MPG se actualizan, según sea necesario, a partir de la experiencia adquirida con su aplicación y las lecciones extraídas de la práctica.



ANEXO A

DATOS DE CONTACTO ÚTILES

1) UKMTO

- Correo electrónico: UKMTO@eim.ae
- Teléfono: +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: +44 (0) 1923 956574
- Facsímil: +44 (0) 1923 956575

4) MARLO

- Correo electrónico: Marlo.bahrain@me.navy.mi
- Teléfono: +973 1785 3925
- Teléfono de guardia (24 horas): +973 3940 1395

5) IMB

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

ANEXO B

FORMULARIO DE NOTIFICACIÓN DE LA SITUACIÓN DEL BUQUE DE UKMTO

Los capitanes y propietarios de buques deberían visitar el sitio del MSC-HOA en la Red para consultar la información más reciente relativa a las zonas de notificación voluntaria de UKMTO en <http://www.mschoa.eu> o consultar a UKMTO.

Formulario de notificación de la situación del buque de UKMTO (*transmítase una vez al día como mínimo*)

1	Nombre del buque	
2	Pabellón	
3	Número IMO del buque	
4	Teléfono INMARSAT	
5	Hora y situación	
6	Rumbo	
7	Velocidad de tránsito	
8	Francobordo	
9	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	

ANEXO C

DEFINICIONES RELATIVAS A LOS ACTOS DE PIRATERIA

1. Es importante intentar armonizar las definiciones y directrices comunes para los ataques piratas y las actividades sospechosas ya que contar con un sistema de comunicación común dentro del sector permitirá:
 - 1.1 Armonizar las evaluaciones de datos.
 - 1.2 Disponer de un sistema de notificación coherente.
 - 1.3 Armonizar la recopilación de información.
 - 1.4 Incrementar la precisión al evaluar la eficacia de las operaciones (navales) de lucha contra la piratería y la eficacia de las MPG y determinar las próximas fechas límite de las operaciones.
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 MPG, es importante facilitar orientaciones de trabajo, claras y prácticas, para que el sector pueda evaluar de manera precisa y coherente las actividades sospechosas y los ataques piratas.
3. A continuación se presentan las Directrices de las MPG con vistas a facilitar la tarea de evaluar qué son ataques piratas y qué son actividades sospechosas.
 - 3.1 Los ataques piratas pueden incluir (pero no únicamente) actos tales como:
 - 3.1.1 El uso de la violencia contra los buques o su personal o cualquier intento de uso de la violencia.
 - 3.1.2 La(s) tentativa(s) de subir a bordo en los casos en que el capitán sospeche que las personas son piratas.
 - 3.1.3 El hecho de subir a bordo independientemente de que se consiga el control de este o no.
 - 3.1.4 Las tentativas de reducir las medidas de autoprotección del buque mediante la utilización de:
 - i. escalas
 - ii. ganchos
 - iii. armas de fuego utilizadas a propósito contra el buque o en éste
4. Directrices para definir las actividades sospechosas:
 - 4.1 Los actos realizados por otras embarcaciones pueden considerarse sospechosos cuando se dé alguna de las siguientes situaciones (la lista no es exhaustiva):
 - 4.1.1 Una modificación clara del rumbo hacia el buque junto con un rápido aumento de la velocidad por parte de la embarcación sospechosa,

que no pueda explicarse como actividad normal en las circunstancias reinantes en la zona.

- 4.1.2 Una embarcación pequeña que navegue con el mismo rumbo y velocidad durante un periodo y distancia inusuales, que no se ajuste a las actividades pesqueras normales o a otras circunstancias reinantes en la zona.
- 4.1.3 Modificaciones repentinas del rumbo hacia el buque y comportamiento agresivo.



5. Notas orientativas:

- 5.1 Con objeto de ayudar a evaluar las actividades sospechosas, los siguientes aspectos pueden ayudar a determinar las características 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 fuera de lo corriente o que no sea de pesca, por ejemplo, escalas, ganchos para escalar, 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.
- 5.2 Esta no es una lista exhaustiva. El capitán de un buque mercante podría considerar otros sucesos, actividades o embarcaciones sospechosas teniendo en cuenta sus propias experiencias a bordo de un buque dentro de la zona de alto riesgo o las zonas del golfo de Adén y la información que comparte la comunidad marítima internacional. Los ejemplos anteriores solo deben considerarse orientaciones ya que no son ni definitivos ni exhaustivos.

Pormenores del suceso

11	Fecha y hora del suceso: Hora local: UTC:
12	Situación: Lat: (N/S) Long: (E/O)
13	Marca terrestre más próxima/ubicación:
14	Puerto/ciudad/zona de fondeadero:
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/claro/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 sustraído:
22	Zona del buque donde ocurre el ataque:
23	Últimos movimientos observados de los piratas/embarcación sospechosa:

Información sobre los atacantes

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

Información adicional

33	Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación y su eficacia:
34	¿Se notificó el suceso a las autoridades del Estado ribereño? En caso afirmativo, indicar a quién:
35	Medio de comunicación preferido con el buque notificante: radioestación costera apropiada/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (más el código de región oceánica)/MMSI:
36	Medidas adoptadas por las autoridades:
37	Número de tripulantes/nacionalidad:
38	Por favor adjuntar al presente informe una descripción breve/un informe completo/declaraciones de los tripulantes/capitán sobre el ataque/fotografías tomadas (si las hay):
39	Pormenores relativos a las medidas de autoprotección:

ANEXO E

A continuación se presentan unas orientaciones para los buques dedicados a la pesca 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 en caso de que se produzca 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 especialmente 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 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 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 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 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 los piratas permiten que se recojan los cercos de jareta, seguir las instrucciones de estiba y explicar el funcionamiento del aparejo para evitar malentendidos.

ANEXO F

ORGANIZACIONES

i. Signatarios del MPG3



BIMCO

BIMCO es una asociación naviera internacional independiente que cuenta entre sus miembros con propietarios, gestores navales, agentes de buques y otras muchas partes interesadas en el sector marítimo. La asociación actúa en nombre de sus miembros de todo el mundo con vistas a fomentar normas más rigurosas y una mayor armonización en relación con cuestiones reglamentarias. En su calidad de impulsor para la elaboración y el fomento de políticas marítimas internacionales justas y equitativas, BIMCO 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).



ICS

Cámara Naviera Internacional

La Cámara Naviera Internacional (ICS) es la asociación comercial internacional que representa a los armadores de buques mercantes. La ICS representa las opiniones del colectivo del sector internacional procedente de distintas naciones, sectores y ramas. Entre los miembros de la ICS figuran las asociaciones nacionales de propietarios de buques que suponen por encima del 75 % de la flota mercante del mundo. Un aspecto muy 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 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 ramas diferentes del sector: operadores de graneleros, de buques tanque, de buques de pasaje y distintos tipos de buques portacontenedores, incluidos los propietarios de buques y los gestores de buques en calidad de terceros.



Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IGP&I)

Los trece 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 cobertura a los propietarios de buques y fletadores que son miembros de él frente a terceros en relación con la utilización y explotación de los buques. Los miembros de cada club ejercen el control sobre este mediante una junta de directores o un comité elegido por ellos. Estos 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 el muelle. Asimismo, los clubes proporcionan una amplia 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 ser el 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 de notificación de actos de piratería aumenta el grado de concienciación del sector del transporte marítimo, incluidos los capitanes y propietarios de buques, las compañías de seguros, las empresas del sector, etc., con respecto a las zonas de alto riesgo asociadas con ataques piratas o los puertos y fondeaderos específicos asociados con robos a mano armada a bordo de los buques. El Centro trabaja en estrecha colaboración con diversos Gobiernos y cuerpos de seguridad, y participa en el intercambio de información en un intento de reducir y, en última instancia, erradicar la piratería.



INTERCARGO

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.



INTERTANKO

INTERTANKO es la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Petroleros. INTERTANKO representa a los armadores 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 armadores independientes de petroleros y operadores de petroleros y quimiqueros, esto es, compañías no relacionadas con el sector de los hidrocarburos y propietarios de tanques privados, que satisfagan los criterios para constituirse en miembros de la Asociación. Los propietarios independientes reúnen alrededor del 80 % de la flota de buques tanque del mundo y en su inmensa mayoría son miembros de INTERTANKO. En enero de 2010, la organización contaba con 250 miembros, cuyas flotas combinadas comprenden unos 3 050 buques tanque, que representan 260 millones de toneladas de peso muerto. INTERTANKO cuenta con unas 330 empresas con intereses en el transporte marítimo de petróleo y productos químicos en calidad de miembros asociados (www.intertanko.com).



Federación Naviera Internacional (ISF)

La Federación Naviera Internacional (ISF) es la principal organización internacional de empleadores del sector del transporte marítimo y 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 millones de marinos del mundo. Establecida en 1909, la ISF se ocupa de todos los asuntos de carácter laboral, del personal y la formación, de la salud de la gente de mar y de cuestiones relativas al bienestar que puedan repercutir en el transporte marítimo internacional.



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 ser miembros de 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 a ella. 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 ITF ayuda a las tripulaciones independientemente de su nacionalidad y del pabellón que enarbole el buque.



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 y desde entonces, se ha convertido en una entidad establecida que representa a los propietarios de buques que explotan buques tanque quimiqueros o para carga diversificada clasificados por la OMI, y está reconocida como punto de enlace mediante el que las instituciones encargadas de la reglamentación y las organizaciones comerciales pueden ponerse en 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 como organismo único para introducir y supervisar el cumplimiento de la legislación marítima internacional.



JHC (Joint Hull Committee)

El **Joint Hull Committee (JHC)** se fundó en 1910 y está compuesto por representantes del sector de seguros procedentes tanto de los aseguradores de Lloyd's como del mercado de empresas de la Asociación Internacional de Aseguradores. Trata todos los asuntos relacionados con los seguros del casco para los buques, y representa los intereses de las empresas especializadas en estos seguros en el mercado de Londres. Actúa en gran manera de enlace con el sector marítimo en general. El JHC, de vez en cuando, publica circulares en el mercado que son de interés para la comunidad de aseguradores del casco de buque y en ellas se 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)** se compone de representantes del sector de seguros procedentes tanto de los aseguradores de Lloyd's como del mercado de empresas de la Asociación Internacional de Aseguradores. Trata todos los asuntos relacionados con los seguros del casco para los buques de guerra y representa los intereses de las empresas que aseguran el casco de los buques de guerra en el mercado de Londres. JWC está asesorada por consultores independientes de seguridad y, de vez en cuando, publica información actualizada de su boletín *Listed Areas*, que se refiere a las zonas consideradas de mayor riesgo para los que suscriben los diversos riesgos que se aseguran en este mercado en el que se puede contratar cobertura contra riesgos de confiscación, armas abandonadas, 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 de crudos y productos derivados del petróleo. Tiene como misión ser la autoridad más destacada en relación con el funcionamiento seguro y ecológicamente responsable de los buques tanque y sus terminales al tiempo que fomenta la mejora permanente de las normas de proyecto y funcionamiento (www.ocimf.com).



SIGTTO

La Asociación Internacional de Operadores de Buques y Terminales Gaseros se estableció en 1979 a fin de promover el funcionamiento seguro y responsable de los buques tanque para el transporte de gas licuado y las terminales marítimas donde se almacena, con vistas a elaborar asesoramiento y orientaciones para las mejores prácticas del sector entre sus miembros y fomentar criterios respecto de las mejores prácticas para todos aquellos que son responsables de la seguridad de los gaseros y sus terminales o tienen interés en que esta se mantenga. La Asociación aparece registrada como una entidad sin ánimo de lucro en Bermudas y pertenece a sus miembros, que, en su mayoría, disponen de activos en el negocio 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).

ii. Entidades que apoyan las MPG3



Fuerza Naval de la Unión Europea (EU NAVFOR)

EUNAVFOR es la principal autoridad de coordinación que gestiona el Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África). La Operación Atalanta incluye el envío de un importante grupo de tareas naval de la Unión Europea a la región con vistas 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.



Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF)

Fuerzas Marítimas Combinadas es una coalición de 24 naciones comprometidas a garantizar la protección regional. Las CMF se rigen por el 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 Árabe y el golfo de Omán y lleva a cabo operaciones de protección marítima. La CTF 151 opera en el golfo de Adén y en la cuenca de Somalia para prevenir, frustrar y reprimir los actos de piratería y brindar protección con el fin de que los buques marítimos de todas las nacionalidades tengan una travesía segura. La CTF 152 opera en el golfo Árabe y lleva a cabo operaciones de protección marítima en colaboración con miembros asociados del Consejo de Cooperación del Golfo (CCG) para impedir que se produzcan actividades desestabilizadoras (www.cusnc.navy.mil/cmfcmf_command.html).



Oficina de Coordinación Marítima (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 luchar contra los actos de piratería, MARLO sirve de punto de contacto de emergencia secundario para los marinos en situación de peligro (después de UKMTO) y también difunde orientaciones para el tránsito al sector marítimo.



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

El Centro de Seguridad Marítima (Cuerno de África) (MSC-HOA) tiene por objeto facilitar un servicio a los marinos en el golfo de Adén, la cuenca de Somalia y el 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 una estrecha comunicación con las compañías navieras, los capitanes y otras partes interesadas, el MSC-HOA presentará un panorama de los buques vulnerables en estas aguas y en sus accesos. El Centro, que está dotado con personal de la marina de guerra y mercante de diversos países, colaborará posteriormente con las diversas fuerzas militares que operan en esta región para facilitar apoyo y protección a los marinos. Es absolutamente necesario proteger a los buques y sus tripulaciones de los ataques ilícitos y peligrosos, y salvaguardar así una de las rutas comerciales principales del mundo (www.mschoa.org).



Operación Ocean Shield

Operación Ocean Shield es la contribución de la OTAN a la labor internacional para luchar contra los actos de piratería frente al 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 en relación con la lucha contra la piratería. La labor de lucha contra la piratería de la OTAN se centra en las operaciones de lucha contra la piratería en el mar, en el apoyo a la comunidad marítima para adoptar medidas con vistas a reducir el número de casos de piratería y en la creación de capacidad regional y nacional para la lucha contra la piratería. La operación está proyectada para complementar la labor de las organizaciones y fuerzas internacionales que ya operan en la zona.



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 para comunicar y coordinar las iniciativas y esfuerzos con otros agentes militares (en especial, UKMTO, MSC-HOA y MARLO) y directamente con la comunidad marítima, apoyando así los esfuerzos generales para reducir el número de casos de piratería (www.shipping.nato.int).

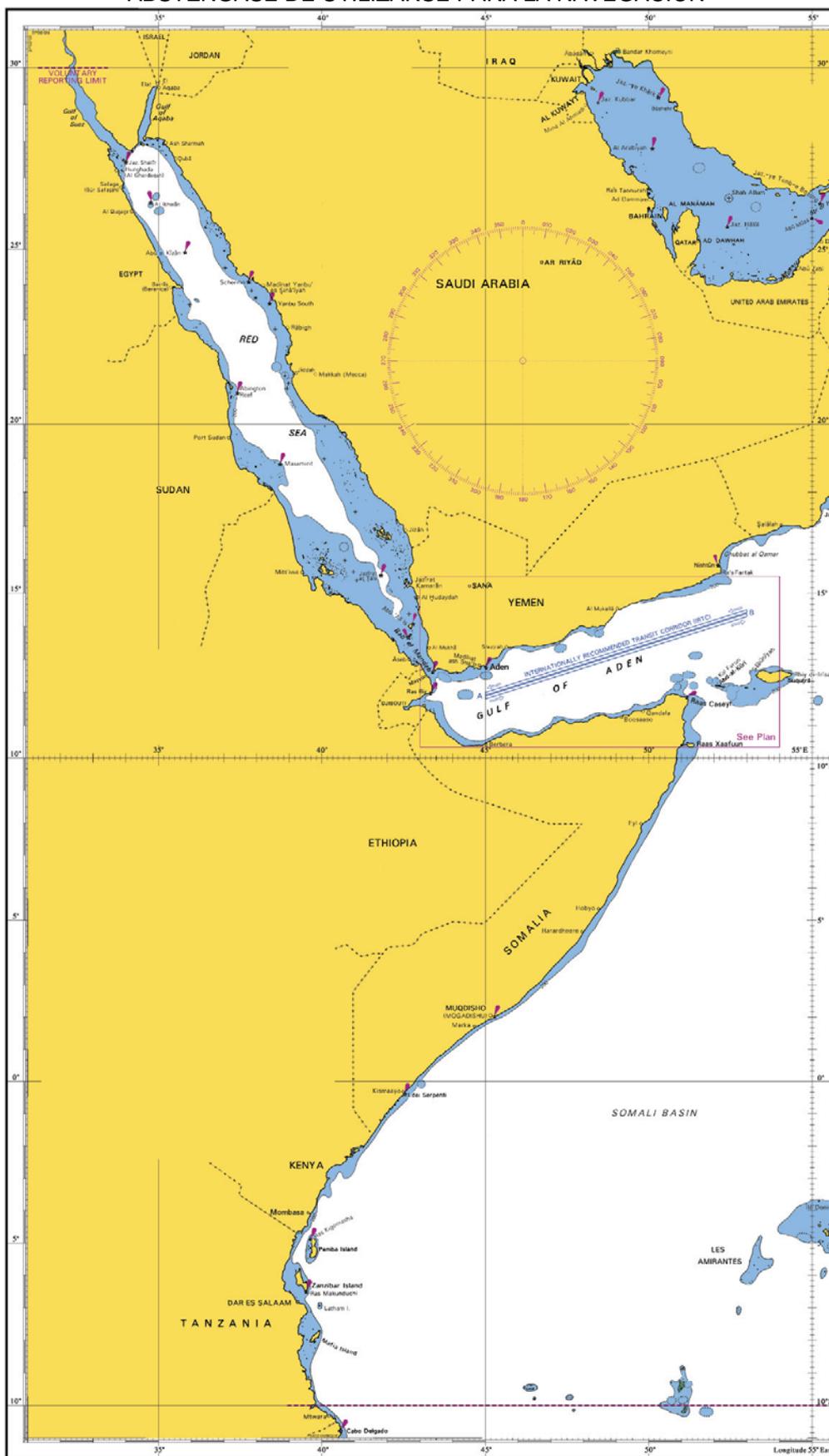


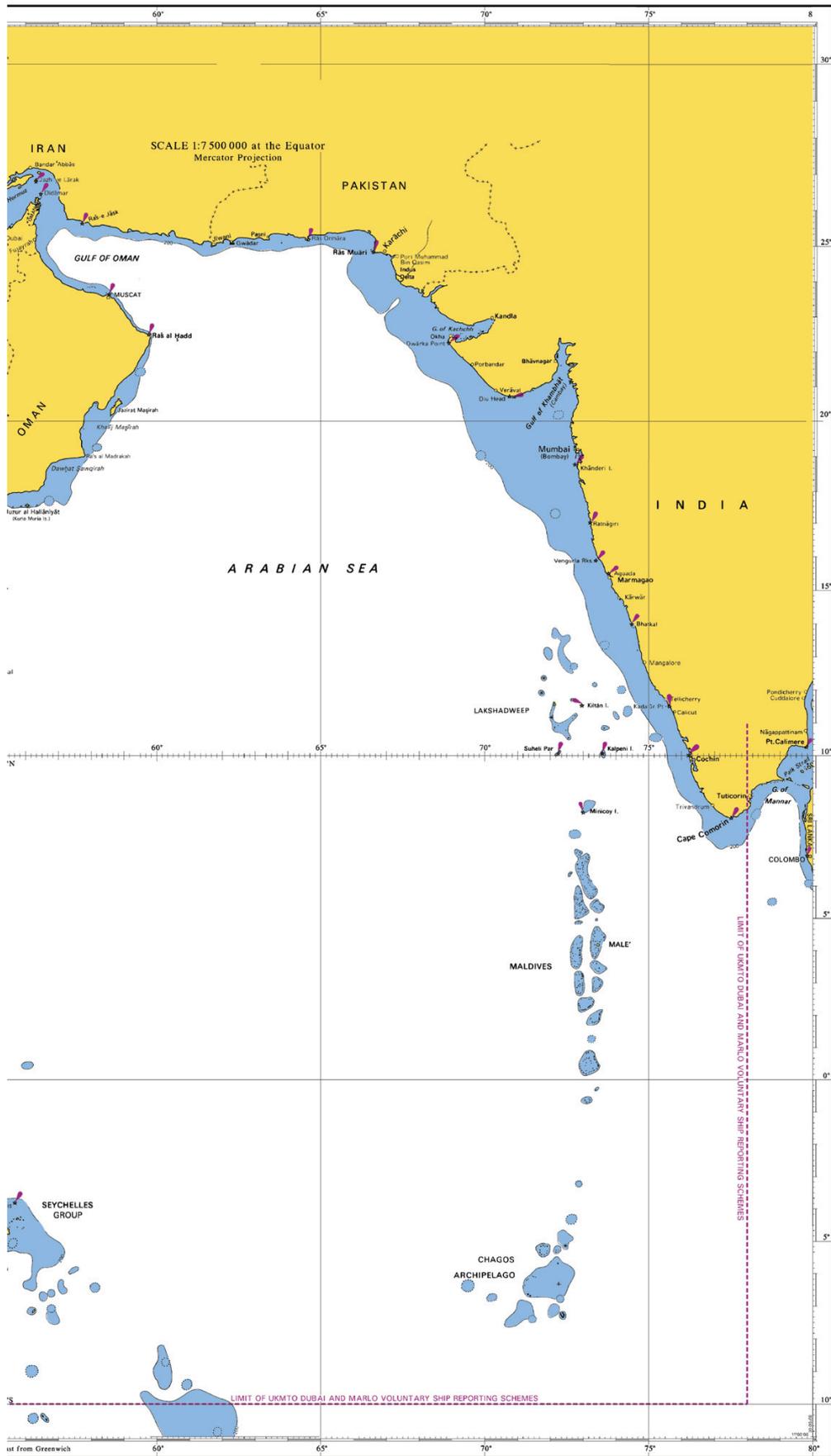
UKMTO

(UK Royal Navy's Maritime Trade Organisation)

La Oficina de UK Maritime Trade Operations (UKMTO) en Dubai actúa como punto de contacto principal para los buques mercantes y enlace con las fuerzas militares en la región. UKMTO también administra el programa de notificación voluntaria, en virtud del cual se fomenta el envío de informes diarios por los buques mercantes para facilitar su posición, rumbo, velocidad y hora aproximada de llegada a su siguiente puerto mientras transitan por la región delimitada por las coordenadas de Suez, 78° E y 10° S. Con dicha información, UKMTO realiza el seguimiento de los buques, y la información relativa a su posición se transmite a las 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 informes voluntarios, sírvase contactar con UKMTO o el MSC-HOA por correo electrónico: www.ukmto@eim.ae

ABSTÉNGASE DE UTILIZARSE PARA LA NAVEGACIÓN





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



UKMTO

UKMTO +97150 55 23215



9 781856 093972