

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIÓN DE LA COMISIÓN

de 11 de marzo de 2010

relativa a las medidas de autoprotección y de prevención de los actos de piratería marítima y los ataques a mano armada perpetrados contra los buques

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2010/159/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 292,

Considerando lo siguiente:

- (1) Ante al recrudecimiento de los actos de piratería frente a la costa de Somalia, el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), en su 86º período de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009), ha adoptado un conjunto de medidas a través de varias circulares que actualizan las recomendaciones generales en vigor relativas a las medidas de lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, o bien determinan medidas específicas destinadas a hacer frente a los actos de piratería en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia.
- (2) La circular MSC.1/Circ. 1334, de 23 de junio de 2009, expone las «Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques». Esta circular recoge un conjunto completo de medidas que pueden adoptarse a bordo de los buques en cualquier circunstancia para impedir los ataques o, en caso de que estos se produzcan, reducir al máximo los riesgos para la tripulación y el buque.
- (3) La circular MSC.1/Circ. 1332, de 16 de junio de 2009, recoge las medidas denominadas «mejores prácticas de gestión» para evitar, prevenir y frustrar los ataques de piratas en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia («Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay ACTS of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia»), elaboradas por las partes interesadas del sector marítimo a título voluntario y que las Partes contratantes han respaldado y promovido en razón de la gravedad de las amenazas frente a la costa de Somalia. Las partes interesadas del sector marítimo han actualizado estas medidas en una versión 2, que se ha distribuido mediante la circular MSC.1/Circ. 1335, de 29 de septiembre de 2009.
- (4) Si bien las medidas recogidas en estas circulares de la OMI no tienen carácter obligatorio ni vinculante, el evidente interés que reviste el aumento de la seguridad marítima impulsa a garantizar que los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro se protejan de la mejor manera posible, habida cuenta del estado actual de los conocimientos, cuando se hallen expuestos en zonas de navegación que registran un riesgo elevado de piratería y de ataques a mano armada.
- (5) Por su propia naturaleza, los actos de piratería y los ataques a mano armada contra los buques son a menudo violentos y representan una amenaza seria en diversas regiones del mundo, al margen de la situación actual frente a la costa de Somalia, en el Golfo de Adén y en el Océano Índico.
- (6) Las cifras sobre casos de piratería en 2008 son las más elevadas desde que la Oficina Marítima Internacional empezó a compilar en 1991 un censo a este respecto: se han registrado 293 ataques a buques, 49 buques capturados, 889 tripulantes tomados como rehenes, 11 marineros muertos y 21 marineros desaparecidos y presuntamente muertos. Desde 2008, los ataques y los secuestros de buques se han multiplicado, en particular, frente a la costa de Somalia, en el Golfo de Adén y en el Océano Índico. Numerosos buques han sido atacados y apresados por piratas que retienen a las tripulaciones mientras esperan el pago del rescate por su liberación. El período de cautividad puede prolongarse varias semanas, incluso meses, y es una situación inaceptable y extremadamente dura para los tripulantes retenidos.
- (7) Desde el inicio de 2009 se ha registrado un aumento del número de ataques en el Golfo de Adén y el Océano Índico, pese a la situación de relativa calma durante el verano debido a la estación de los monzones, que hacen difícil la navegación para los piratas. Los piratas perpetraron al menos 164 ataques en 2009, 48 de los cuales se saldaron con la captura de un buque.
- (8) Las «mejores prácticas de gestión» recomiendan a las compañías marítimas y a los buques que se inscriban previamente en el registro del Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (<http://www.mschoa.org>) antes de adentrarse en el Golfo de Adén. Los buques

inscritos reciben toda la información disponible sobre la situación en esa zona de navegación y son objeto de un seguimiento por parte de las fuerzas de la operación EU NAVFOR-Atalanta, lo que reduce los riesgos de sufrir un ataque. No obstante, más de un tercio de los buques en tránsito siguen sin registrarse en el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África y, por consiguiente, no pueden beneficiarse de las medidas puestas en marcha para garantizar su tránsito por la zona.

- (9) El 15 de junio de 2009, el Consejo de la Unión Europea decidió prolongar durante un año a partir del 13 de diciembre de 2009 la Operación Militar EU NAVFOR-Atalanta de la Unión Europea a fin de contribuir a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y los robos a mano armada frente a la costa de Somalia. Esta operación militar es la primera operación naval emprendida en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD). El Consejo determinó que la piratería frente a la costa de Somalia seguía constituyendo una amenaza importante para la navegación marítima en esta zona.
- (10) Dado su carácter complementario con las actividades desarrolladas en la operación EU NAVFOR-Atalanta, la aplicación efectiva y armonizada de las medidas preventivas recomendadas en las circulares MSC.1/Circ. 1334 y MSC.1/Circ. 1335 no puede sino promover la eficacia de la acción de protección naval decidida por el Consejo en el marco de la lucha contra la piratería frente a la costa de Somalia.
- (11) Incumbe a los Estados miembros poner en marcha las medidas encaminadas a reforzar la seguridad marítima y garantizar que se asignan y facilitan todos los medios necesarios a este fin.

HA ADOPTADO LA SIGUIENTE RECOMENDACIÓN:

1. Se invita a los Estados miembros a que velen por la aplicación efectiva y armonizada de las medidas preventivas destinadas a hacer frente a las amenazas de las que pueden ser objeto los buques durante la comisión de actos de piratería y ataques a mano armada. Estas medidas, que ya han sido repertoriadas y consolidadas, cuentan con un amplio apoyo dentro de la Organización Marítima Internacional (OMI) y entre las partes interesadas del sector marítimo.

2. Medidas generales

- 2.1. Se invita a los Estados miembros a que pongan en conocimiento de los operadores registrados ante ellos la circular MSC.1/Circ. 1334 adoptada en su 86º período de sesiones por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), que enumera y actualiza las medidas preventivas de autoprotección que se recomienda aplicar a las compañías marítimas y a los buques para luchar contra los actos de piratería y los ataques a mano armada donde quiera que se sitúe dicho peligro, de conformidad con el Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

- 2.2. Se invita a los Estados miembros a que se cercioren específicamente de que los buques cuentan con una dotación eficaz y suficiente de conformidad con la norma 4.28 de la parte B del Código PBIP, cuya aplicación es obligatoria en virtud del artículo 3, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

3. Medidas particulares en razón de la situación frente a la costa de Somalia

- 3.1. Se invita a los Estados miembros a que pongan en conocimiento de los operadores registrados ante ellos la circular MSC.1/Circ. 1332 adoptada en su 86º período de sesiones por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (OMI), completada por la circular MSC.1/Circ. 1335, que refrenda a nivel internacional las medidas denominadas «mejores prácticas de gestión» para evitar, prevenir y frustrar los ataques de piratas en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia, que las partes interesadas del sector marítimo publican y actualizan regularmente.

- 3.2. Se invita a los Estados miembros a que adopten todas las disposiciones necesarias para garantizar su difusión, transmitir las actualizaciones periódicas y verificar la aplicación de las mejores prácticas de gestión para prevenir los ataques de piratas frente a la costa de Somalia que se adjuntan como anexo a la presente Recomendación.

Hecho en Bruselas, el 11 de marzo de 2010.

Por la Comisión
Siim KALLAS
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

ANEXO

Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería en el Golfo de Adén y frente a la costa de Somalia**(Versión 2 — Agosto 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)
- 11) Oficina Marítima Internacional (IMB)
- 12) Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)

Estas mejores prácticas de gestión cuentan también con el respaldo de las siguientes organizaciones:

- 13) Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSCHOA)
- 14) Organización del Comercio Marítimo del Reino Unido (UKMTO Dubai)
- 15) 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 el primer semestre de 2009, aumentaron considerablemente los ataques piratas contra buques mercantes en todo el Golfo de Adén, frente a la costa de Somalia y en amplias zonas del Océano Índico noroccidental. La mayoría se centraron en la parte norte del Golfo de Adén, pero algunos tuvieron 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 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 botes auxiliares de alta velocidad (de hasta 25 nudos), que se aproximan por la aleta de babor o por la 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 períodos.
6. Los buques más rápidos, que navegan a una velocidad igual o superior a 15 nudos, no deben suponer que están a salvo de los ataques, aunque la velocidad es un método de defensa eficaz. En la zona se han registrado casos de disparos con arma de fuego y lanzamientos de granadas propulsadas por cohetes con objeto de intimidar a los capitanes de los buques para que redujeran la velocidad. En dichas circunstancias, mantener la velocidad máxima de navegación ha resultado ser una medida eficaz.
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 atmosféricas y el estado del mar influyen también considerablemente en la capacidad operativa de los atacantes. Se considera que los vientos de fuerza superior a 18 nudos y las olas de una altura superior a 2 metros ofrecen suficiente protección para todos los buques, excepto los más vulnerables, sobre todo si sus capitanes aplican en su integridad 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, la siguiente lista de mejores prácticas.
- b) Puede que no todas esas prácticas sean aplicables a cada buque, por lo que se recomienda llevar a cabo una valoración como parte del análisis de riesgos para determinar qué MPG son las más adecuadas. En todo caso, las siguientes han resultado ser, en general, eficaces.

2. Antes del tránsito: planificación general

a) Generalidades

- i) La 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 la UKMTO (Dubai), que se comunica con los buques y mantiene contacto directo con el MSCHOA y los mandos de las fuerzas navales en el mar. La UKMTO (Dubai) requiere que la información sobre la posición y el movimiento previsto de los buques se actualice a intervalos regulares. Utiliza dicha información para asistir a las unidades navales 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) funciona como conducto para el intercambio de información entre las Fuerzas Marítimas Combinadas (FMC) y las partes interesadas de la marina mercante de 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 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 de un buque para poder identificar los puntos vulnerables y planificar la protección adecuada. Este objetivo se logra primordialmente por los siguientes medios:
- 1) notificación inicial a la UKMTO (Dubai) (por correo electrónico o fax);
 - 2) notificación inicial al MARLO (por correo electrónico o fax);
 - 3) además, si tiene previsto transitar por el Golfo de Adén o navegar por la zona delimitada por las coordenadas 12° N, 58° E y 10° S: registro de los movimientos del buque en el MSCHOA (en línea, por correo electrónico o por fax).
- 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 o el departamento de operaciones se inscriban para acceder a las áreas restringidas del sitio web del MSCHOA (www.mschoa.eu), consulten la información facilitada en las mismas y la pongan en conocimiento de su flota cuando sea necesario.
- i) Se recomienda que, cuatro o cinco días antes de que el buque se adentre en el corredor de tránsito recomendado internacionalmente (IRTC) o en la zona delimitada por las coordenadas 12° N, 58° E y 10° S, se compruebe que se ha enviado al MSCHOA (en línea, por correo electrónico o por fax) la notificación de los movimientos del buque. *Nota:* Esta tarea la puede realizar tanto el buque como 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 ISPS), para contrarrestar la amenaza de piratería.
 - iii) Se recomienda que el Oficial de la compañía para la protección marítima se cerciore de que existe un plan para contingencias aplicable a las travesías de alto riesgo, así como que se hagan simulacros, y que 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) Se recomienda ofrecer asesoramiento al capitán del buque sobre cuáles son los métodos de preferencia disponibles para atravesar la región (tránsito en grupo, tránsito en grupo con escolta, convoy nacional, etc.).
 - vi) Se recomienda realizar sesiones de formación para la tripulación periódicamente.
 - vii) El empleo adicional de personal de seguridad privado queda a discreción de la compañía, pero no se recomienda el uso de personal armado.
 - viii) Se recomienda considerar la posibilidad de utilizar recursos adicionales para aumentar el número de personas a cargo de las guardias.
 - ix) Se recomienda considerar la posibilidad de equipar a los buques con medidas básicas de autoprotección antes de transitar por las zonas de riesgo.
- c) Planificación del capitán del buque
- i) Se recomienda comunicar la notificación inicial a la UKMTO (Dubai) y a la MARLO (por correo electrónico o fax) cuando el buque se adentre en la zona de notificación comprendida entre Suez y las coordenadas 78° E y 10° S (véase la carta de planificación de la lucha contra la piratería Q6099).
 - ii) Se recomienda que, cuatro o cinco días antes de adentrarse en el IRTC, o en la zona delimitada por las coordenadas 12° N, 58° E y 10° S, se cerciore de que se ha enviado al MSCHOA (en línea, por correo electrónico o por fax) la notificación de los movimientos del buque. *Nota:* Esta tarea la puede realizar tanto el buque como la compañía. Si el trámite lo realiza la compañía, los capitanes deberán asegurarse con su compañía de que los datos correspondientes han sido notificados correctamente al 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, junto con mensajes de emergencia 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 de 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 del buque, 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. En caso de duda, este punto puede verificarse con el MSCHOA.
3. Planificación previa al viaje en tránsito
- a) Se recomienda a los buques que notifiquen su situación al mediodía, rumbo, velocidad, hora de llegada estimada y real a la UKMTO (Dubai) y a la MARLO mientras estén navegando en la zona.
 - b) Asimismo, se aconseja a los buques que notifiquen estos datos con más frecuencia al navegar por 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, según se indica en la carta de planificación de la lucha contra la piratería Q6099.
 - c) En el Golfo de Adén
 - i) La EU NAVFOR 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 web del MSCHOA 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 pedir a los buques que alteren sus planes de travesía para ajustarse a los consejos del MSCHOA con respecto a las derrotas.
 - 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 la EU NAVFOR o estén coordinados con ella estarán informados de los transitos en grupo y tendrán acceso a todos los pormenores del tráfico vulnerable.
 - v) El MSCHOA recomienda encarecidamente a los capitanes que pongan todo su empeño en planificar los períodos de tránsito en las zonas de más riesgo del Golfo de Adén de forma que se realicen durante la noche (el MSCHOA asesorará a los buques). De noche se han producido muy pocos ataques con éxito.
 - d) Fuera del Golfo de Adén
 - i) Los buques en tránsito al este de la costa de Somalia deberían consultar el sitio web del MSCHOA o contactar con la UKMTO (Dubai) para obtener las recomendaciones de derrota más recientes.
 - ii) Aun así los capitanes deberían seguir facilitando información actualizada sobre los pormenores y la derrota de su buque a la UKMTO 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. El capitán y los oficiales de guardia deberían estar familiarizados con el impacto de las maniobras en zigzag a bordo de su propio buque (cualquiera que sea el estado del mar), en particular, con el impacto que dichas maniobras pueden tener en la reducción de 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 solo 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 a todos los alojamientos y espacios internos. Deberían evaluarse los riesgos que presentan todos los posibles puntos de acceso (puertas, portillos, conductos de ventilación, etc.) y protegerlos de forma apropiada, en particular si se considera que el posible punto de acceso resulta lo bastante amplio como para permitir la entrada de un atacante. El acceso a todos los alojamientos y espacios internos debería limitarse a un único punto de entrada y salida cuando se transite por las zonas de riesgo. Las medidas que se apliquen no deberán obstruir una salida de emergencia (marcada con el distintivo EXIT) desde el espacio interno, que deberá no obstante mantenerse protegida a fin de evitar el acceso de los 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 estibados o depositados en cubierta.
- i) Comprobar que las medidas de autoprotección establecidas previamente siguen siendo seguras y funcionan según lo previsto. Téngase en cuenta que los dispositivos temporales pueden aflojarse y, por lo tanto, ofrecer solo un nivel de protección reducido.
- 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 de los asaltantes. Se recomienda consultar en el sitio web del MSCHOA ejemplos de este tipo de 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. Dado el actual debate en torno a la utilización de ciudadelas y la manera de servirse de ellas, se recomienda a los capitanes que consulten regularmente con el 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 la evaluación de la seguridad identifica ese riesgo, los vigías deberán ser miembros del personal.
- m) Se sugiere que las mangueras o bombas contra incendios estén presurizadas y dispuestas para descargarse por la borda en todo el perímetro del buque, en particular en los puntos más vulnerables.
- n) Considerar también la posibilidad de crear una cortina de agua alrededor del buque para evitar el abordaje.
- 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) La tripulación del buque no debe ser expuesta a riesgos innecesarios cuando se empleen 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 del MSCHOA con respecto al tránsito en grupo y los horarios publicados en su sitio web.
- c) Asimismo, se llama la atención de los navegantes sobre la circular SN.1 Circ. 281 de la OMI, de 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 informa de que el IRTC está sujeto a modificaciones por las autoridades militares de acuerdo con las circunstancias imperantes. Se insta, por consiguiente, a los navegantes a que obtengan información actualizada en el sitio web del MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) o a través de los radioavisos náuticos promulgados en la zona.
- d) Si tiene intención de realizar el 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 del IRTC: mantener la máxima velocidad de navegación a través de la zona de alto riesgo. (El consejo actual es que si la velocidad máxima del buque es superior a 18 nudos, no se reduzca para unirse a un grupo en tránsito sino que se mantenga dicha velocidad y, de ser posible, se intente atravesar la zona de alto riesgo en las horas de oscuridad.)
- f) Los buques deberían cumplir siempre el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes. Cuando se adentren y abandonen el IRTC, los capitanes deberían tratar de no poner en peligro la seguridad de la navegación de otros buques. Las luces de navegación no deberían apagarse por la noche. Deben seguirse 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 solo con arreglo a la navegación en condiciones de seguridad. Cuando se disponga del equipo necesario y se juzgue oportuno, considerar la posibilidad de utilizar inmediatamente los proyectores de búsqueda del barco accionados por control remoto en caso de que se observe actividad sospechosa alrededor del buque, ya que el uso de los proyectores de búsqueda puede atemorizar a los asaltantes y evitar 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 la UKMTO y a la IMB PRC. (Véase en el anexo C un modelo de notificación de ataque pirata para transmitir dicha información o notificar cualquier otro tipo de ataque o avistamiento.)
- i) El capitán debería tratar de evaluar la amenaza lo antes posible así como ponerse en contacto con la UKMTO (Dubai) en cuanto considere que se está produciendo una amenaza.
- j) Mantener una buena vigilancia de las embarcaciones sospechosas por todos los medios disponibles, especialmente si se encuentran a popa y en las dos 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. En la medida de lo posible, el capitán debería mantener a los miembros de la tripulación alejados de los espacios de cubierta exteriores durante las horas de oscuridad, teniendo siempre en cuenta su obligación de mantener una vigilancia total y adecuada 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 y grado de vulnerabilidad 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 y comunicar el ataque inmediatamente al punto de contacto único principal en caso de ataque, que es la UKMTO (Dubai). (El MSCHOA —en su calidad de centro de vigilancia de la seguridad marítima en caso de ataques piratas en la región que cuenta con una dotación permanente— seguirá funcionando como punto de contacto de reserva en caso de ataque.)
- c) Activar el sistema de alerta de protección del buque, que avisará al Oficial de la compañía para la protección marítima y al Estado de abanderamiento. Las notificaciones tras un incidente deberían transmitirse lo más rápidamente posible a todos los centros de notificación de ataques de piratas pertinentes, 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 por megafonía «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 la UKMTO (Dubai).
- g) Evitar que se acerquen botes al buque alterando el rumbo y aumentando la velocidad cuando sea posible ⁽¹⁾. 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, a fin de evitar el abordaje, maniobras cortas y continuas en zigzag 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. Los capitanes y el oficial de guardia deberían estar al tanto de las características de gobierno y maniobra del buque. Debería prestarse una atención especial a los efectos que puede tener la modificación de las órdenes dadas al timonel y el impacto que de ello puede derivarse para la velocidad del buque.
- h) Activar la bomba contraincendios para defenderse.
- i) Considerar la posibilidad de encender luces de cubierta que iluminen la proa a fin de atraer la atención sobre el buque y permitir que, cuando lleguen las fuerzas militares, estas determinen claramente que se trata de buque que está siendo atacado.
- j) Reunir a la tripulación restante con arreglo al plan de contingencias del buque.

⁽¹⁾ Si se puede ganar tiempo hasta que lleguen las fuerzas militares, a menudo ello induce a los piratas a suspender su ataque. Este es el motivo por el cual la inscripción previa en el registro del MSCHOA, la utilización de los horarios para el tránsito en grupo y la notificación de su posición actualizada a la UKMTO (Dubai) son fundamentales, puesto que ofrecen una mayor probabilidad de que acuda el apoyo naval en caso de ataque.

7. En caso de que los piratas suban a bordo

- a) Antes de que los piratas logren acceder al puente, informar a la 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.
- 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. Utilizar el método de comunicaciones de emergencia de la ciudadela para ponerse en contacto 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 el 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) Es posible que las fuerzas militares inmovilicen inicialmente a todas las personas que encuentren. Se trata de una práctica habitual. El personal del buque deberá estar informado y preparado para esta eventualidad y cooperar plenamente durante las etapas iniciales de la intervención militar a bordo.

9. Notificación posterior al incidente (referencia: anexo C)

- a) Cuando haya tenido lugar un ataque pirata o se haya producido una actividad sospechosa, es fundamental enviar una notificación pormenorizada del incidente al MSCHOA, la UKMTO (Dubai) y la IMB.
- b) Ello garantizará un análisis completo a fin de determinar tendencias en la actividad de los piratas y permitirá evaluar las técnicas de piratería o los cambios en las tácticas, además de hacer posible que puedan emitirse los avisos preceptivos destinados a otros buques mercantes en tránsito por las inmediaciones.
- c) Por consiguiente, se pide a los capitanes que completen el formulario normalizado de notificación de ataque pirata 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 web 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 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 web 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 (Dubai) — UK Maritime Trade Operations (Dubai)

La UK Maritime Trade Operations Office en Dubai (UKMTO Dubai) es un punto de contacto para la comunicación entre el sector y las fuerzas militares combinadas (CMF). La 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° E y 10° S. Con dicha información, la 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 notificación voluntaria, pueden ponerse en contacto con la UKMTO (Dubai): UKMTO@eim.ae

ANEXO B

Datos de contacto útiles**UKMTO Dubai**

Correo electrónico	UKMTO@eim.ae
Teléfono	+ 971 505523215
Teléfono móvil	
Fax	+ 971 43065710
Télex	(51) 210473

MSCHOA

Notificación a través de la web	www.mschoa.org
Teléfono	+ 44 (0) 1923958545
Fax	+ 44 (0) 1923958520
Correo electrónico	postmaster@mschoa.org

IMB PRC

Correo electrónico	piracy@icc-ccs.org
Teléfono	+ 60 320310014
Teléfono móvil	
Fax	+ 60 320785769
Télex	MA34199 IMBPC1

MARLO

Correo electrónico	Marlo.bahrain@me.navy.mil
Teléfono	+ 973 17853927
Teléfono móvil	+ 973 39442117

ANEXO C

INFORME DE SEGUIMIENTO — NOTIFICACIÓN DE ATAQUE PIRATA

Pormenores y datos del buque

1. NOMBRE DEL BUQUE:
2. NÚMERO IMO:
3. BANDERA:
4. DISTINTIVO DE LLAMADA:
5. TIPO DE BUQUE:
6. TONELAJE: toneladas de registro bruto: arqueo neto (TRN): tonelaje en peso muerto (TPM):
7. PROPIETARIOS (DIRECCIÓN Y DATOS DE CONTACTO):
8. GESTORES (DIRECCIÓN Y DATOS DE CONTACTO):
9. ÚLTIMO PUERTO/PRÓXIMO PUERTO:
10. DETALLES DE LA CARGA: (TIPO/CANTIDAD)

Pormenores del suceso

11. FECHA Y LUGAR DEL INCIDENTE:	HORA LOCAL	HORA UTC
12. POSICIÓN: LAT: (N/S) LONG: (E/O)		
13. PUNTO DE REFERENCIA/LOCALIZACIÓN MÁS CERCANO:		
14. PUERTO/CIUDAD/FONDEADERO:		
15. PAÍS/PAÍS MÁS CERCANO:		
16. SITUACIÓN (AMARRADO/FONDEADO/NAVEGANDO):		
17. VELOCIDAD DEL BUQUE:		
18. FRANCOBORDO DEL BUQUE DURANTE EL ATAQUE:		
19. CONDICIONES ATMOSFÉRICAS DURANTE EL ATAQUE (LLUVIA/NIEBLA/BRUMA/DESPEJADO/ ETC.; VIENTOS (VELOCIDAD Y DIRECCIÓN); ALTURA DEL OLEAJE/MAR DE FONDO):		
20. TIPO DE ATAQUE (ABORDAJE/TENTATIVA DE ABORDAJE):		
21. CONSECUENCIAS PARA LA TRIPULACIÓN, EL BUQUE Y LA CARGA: MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN HERIDOS/MUERTOS: OBJETOS/DINERO ROBADOS:		
22. ZONA EN LA QUE EL BUQUE FUE ATACADO:		
23. ÚLTIMOS MOVIMIENTOS OBSERVADOS DE LOS PIRATAS/LA EMBARCACIÓN SOSPECHOSA DE PIRATERÍA:		

Pormenores de los atacantes

24. NÚMERO DE PIRATAS/LADRONES
25. VESTIMENTA/APARIENCIA FÍSICA:
26. IDIOMA UTILIZADO:
27. ARMAS UTILIZADAS:
28. DETALLES DISTINTIVOS:
29. EMBARCACIÓN UTILIZADA:
30. MÉTODO DE ACERCAMIENTO:
31. DURACIÓN DEL ATAQUE:
32. GRADO DE AGRESIVIDAD/VIOLENCIA:

Otra información

33. MEDIDAS TOMADAS POR EL CAPITÁN Y LA TRIPULACIÓN
34. ¿SE NOTIFICÓ EL INCIDENTE A LAS AUTORIDADES COSTERAS? EN CASO AFIRMATIVO, ¿A QUIÉN?
35. COMUNICACIÓN PREFERIDA CON EL BUQUE QUE NOTIFICA UN ATAQUE: RADIOESTACIÓN COSTERA APROPIADA, ONDAS DECAMÉTRICAS/ONDAS HECTOMÉTRICAS/ONDAS MÉTRICAS, ID INMARSAT (MÁS CÓDIGO DE LA REGIÓN MARÍTIMA)/ISMM
36. MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS AUTORIDADES
37. NÚMERO Y NACIONALIDAD DE LOS TRIPULANTES
38. SE RUEGA ADJUNTE CON LA PRESENTE NOTIFICACIÓN: BREVE DESCRIPCIÓN/INFORME COMPLETO/DECLARACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y DEL CAPITÁN SOBRE EL ATAQUE/FOTOGRAFÍAS (SI SE TOMARON).

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 embarcaciones de poliéster, normalmente utilizadas por los piratas, alejarse de ellas 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 período de actividad frente a la costa de Somalia. Esto también incluye la presentación de una lista completa de los tripulantes y las provisiones 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 la rápida adopción 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.
-