

RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA PIRATERÍA Y DELINCUENCIA Y NORMAS DE ACTUACIÓN EN CASO DE ATAQUE PARA LA ZONA DEL GOLFO DE GUINEA

Fecha elaboración/actualización: 15 MAR 2021

Ref.: A. [BMP WA](#)

B. [Global-counter-piracy-guidance-bmp](#)

1. OBJETO.

- 1.1. El objeto de este documento es proporcionar recomendaciones a las Navieras, Operadores, Empresas de Seguridad, Asociaciones de Pesca, buques mercantes, pesqueros o cualquier embarcación de pabellón español - o vinculado a intereses nacionales - para evitar, retrasar e impedir los ataques piratas y los actos de delincuencia (en adelante ataques) en el Golfo de Guinea.
- 1.2. Estas prácticas están inspiradas en las recomendaciones de las Refs. Se invita a todos los actores a la utilización y difusión de estas *Best Management Practices (BMP)*.
- 1.3. Este documento complementa también las orientaciones facilitadas en la circular IMO MSC 1334, adaptadas a la organización nacional española.
- 1.4. Estas recomendaciones no deben confundirse con las existentes para el Cuerno de África y en el que se ha involucrado la OTAN, la UE y otras fuerzas en coalición, lo que supone un despliegue de buques y aeronaves sin precedentes en estas tareas y únicamente en esa zona.

2. PERFIL DE ATAQUE TÍPICO.

- 2.1. Desde 2010, y particularmente desde 2019, se han incrementado notablemente los ataques a buques mercantes en el Golfo de Guinea, la mayoría en su parte septentrional. Los ataques pueden tomar la forma de robo violento, tanto de la carga como de objetos personales o de valor, como el secuestro de buques o la toma de rehenes para solicitar rescate.
- 2.2. De la experiencia y análisis de los ataques piratas, se obtienen una serie de conclusiones sobre los puntos vulnerables que dan ventaja a los piratas en sus ataques:
 - Navegar a baja velocidad.
 - Encontrarse con maniobra restringida.
 - Disponer de un francobordo fácilmente accesible.
 - Realizar una planificación y procedimientos inadecuados.
 - Mantener un estado de alerta visiblemente bajo con unas medidas de autoprotección muy evidentes.
 - Apreciar una lenta respuesta de actuación desde el buque atacado.

- 2.3. Los atacantes suelen utilizar dos o más lanchas fueraborda de gran velocidad, aunque también pueden usar otro tipo de embarcaciones, como las dedicadas a la pesca o comercio local. El uso de buques nodriza está confirmado, aunque no es el *modus operandi* habitual. Los ataques han llegado a conducirse a más de 200 millas de la costa.
- 2.4. El periodo de mayor riesgo es el periodo inter monzónico, en los meses de septiembre a marzo.
- 2.5. La vigilancia debe incrementarse con las primeras luces del alba y las últimas luces del día, ya que la mayoría de los ataques se han producido en esos momentos y cuando el buque se encuentre en maniobras restringidas, a poca velocidad y con buen estado de la mar.
- 2.6. La mayoría de los ataques han sido repelidos cuando la tripulación del buque había procedido previamente a una planificación y adiestramiento antes de atravesar la zona, y cuando se emplearon medidas de protección pasivas.

3. MEJORES PRÁCTICAS (BMP) RECOMENDADAS.

3.1. Introducción.

- 3.1.1. Esta lista de medidas se proporciona sin menoscabo de la autoridad última de los capitanes/patronos a la hora de tomar una decisión con respecto a las medidas más apropiadas para evitar, eliminar o retrasar los ataques.
- 3.1.2. No todas son aplicables a todos los buques; como parte del análisis de riesgo se recomienda que se proceda a una evaluación para determinar cuáles BMP resultan más convenientes. Sin embargo, las medidas propuestas han demostrado ser eficaces.

3.2. Antes del tránsito – Planificación General.

3.2.1. Normas generales.

- A. El Almirante de Acción Marítima (ALMART) como responsable del control de los Espacios Marítimos de Interés nacional, mantiene enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA), asociaciones de armadores y navieras, armadores y capitanes de buque con pabellón español o vinculados a intereses nacionales, proporcionando información, coordinación y asesoramiento para operar o transitar por la zona del Golfo de Guinea.
- B. Para ello, cuenta con su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) en Cartagena, cubierto de forma permanente, que coordina e intercambia información con organismos internacionales y con otras marinas aliadas que operan en la zona.
- C. Antes de transitar por la zona, el armador/patrón deben realizar su propia evaluación de riesgos para determinar la probabilidad y las consecuencias de ataques al buque. El resultado deberá servir para poder decidir las diferentes medidas para la prevención, mitigación y recuperación, e incluir una combinación de medidas obligatorias y otras adicionales, que incluyen la posibilidad de embarcar personal de seguridad privada a bordo.

- D. Los procedimientos internos de gestión de riesgo de la compañía deberán considerar medidas apropiadas para hacer frente a la amenaza adoptando las prácticas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y, cuando proceda, otras prácticas recomendadas por la industria para las circunstancias particulares del tipo de buque.
- E. Se sugiere una notificación previa al COVAM del plan de viaje para identificar los tránsitos más vulnerables. Con esta información, el COVAM iniciará un procedimiento de intercambio de información con el buque, recomendará los siguientes pasos a seguir para asegurar en la medida de lo posible el tránsito, hará un seguimiento del tránsito por la zona y remitirá toda aquella información de seguridad y alertas que le puedan afectar.
- F. Aunque deben tomarse medidas para evitar que los atacantes suban a bordo - incluyendo las que puedan adoptarse teniendo en cuenta la posible existencia de seguridad privada a bordo - deben prevalecer siempre las consideraciones relacionadas con la protección de la tripulación.

3.2.2. Planificación de la Compañía.

- A. Se recomienda encarecidamente que los gestores y/o el Departamento de Operaciones comuniquen al COVAM la intención de tránsito de sus buques por la zona, informando de la existencia de seguridad privada a bordo cuando la hubiere.
- B. Se debe revisar la situación de la protección del buque (*Ship's Security Assessment, SSA*), el Plan de Protección (*Ship's Security Plan, SSP*), y el Plan de Securitización del Buque (*Vessel Hardening Plan, VHP*) tal y como se requiere en el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP) y recomiendan las *BMP* para luchar contra la amenaza de piratería.
- C. Se insta al Oficial de Protección de la Compañía (OPC) a que se asegure de que ha establecido el plan de contingencia para el tránsito por zona de riesgo, y de que éste se ha ensayado y se ha informado y debatido con el patrón y el Oficial de Protección del Buque (OPB).
- D. Se debe tener un conocimiento actualizado de las zonas de riesgo que hayan podido ser promulgadas.
- E. Debe procederse al adiestramiento de las tripulaciones antes del tránsito, y considerar la posibilidad de reducirlas al mínimo imprescindible, incluyendo el desembarco de familiares si los hubiera.
- F. La Compañía puede decidir contratar los servicios de guardias de seguridad privados, de acuerdo a la legislación en vigor y a las normas establecidas por el Ministerio de Interior al respecto. En este caso, deberá elaborarse un plan de utilización del armamento a bordo, compatible con las mejores prácticas recomendadas en este documento. Deberá tener en cuenta las condiciones que exigen y permiten los países de la zona.
- G. Debe considerarse la posibilidad de enrolar personal adicional para aumentar el número de personal de guardia.

- H. Cuando exista la posibilidad de contratar servicios de escolta privados en la mar, se recomienda acordar bien los términos y comprobar las capacidades de la plataforma que va a realizar la escolta, el procedimiento establecido, y el posicionamiento sobre el buque, de manera que pueda reaccionar ante una posible amenaza.
- I. Considerar la posibilidad de instalar sistemas de localización ocultos, pues los piratas destruirán inmediatamente los sistemas habituales (GPS, AIS, etc.).

3.2.3. Planificación del capitán/patrón del buque.

- A. Se debe tener un conocimiento actualizado de las zonas de riesgo que hayan podido ser promulgadas, revisando los Radioavisos en vigor.
- B. Una vez que hayan remitido su Formato ALFA al COVAM para un determinado tránsito, el seguimiento del buque se hará automáticamente con el AIS. Sólo en el caso de que el buque apague el AIS y no disponga de LRIT o caja azul española será necesario actualizar la posición del buque. Para eso se deberá remitir por correo electrónico a covam@mde.es un Formato BRAVO con la actualización de los datos de nombre del buque, IMO, posición, rumbo y velocidad al menos cada 6 horas.
- C. Se recomienda que se informe bien a la tripulación antes de transitar por la zona de los riesgos y amenazas a las que se pueden enfrentar.
- D. El plan de contingencia ha demostrado ser más eficaz cuando se implementa por adelantado. Debe realizarse un ensayo antes de llegar a la zona, revisar el plan - incluyendo la seguridad privada a bordo - e informar bien al personal de las funciones que tienen que desempeñar, lo que incluye familiarizarse con la señal de alarma que indica un ataque pirata. Debe incluir prácticas de maniobra con el buque, para evitar el abordaje de los piratas.
- E. Se aconseja a los capitanes/patrones que preparen un plan de comunicación de emergencia, incluyendo todos los números de contacto de emergencia esenciales, que debe estar listos y accesible de forma permanente cerca del panel de comunicaciones (ej. números de teléfono y direcciones de e-mail. Ver Anexo B).
- F. Definir la política del **Sistema de Identificación Automático (AIS)** del buque. El Convenio SOLAS permite al capitán/patrón tomar la decisión de apagar el AIS si cree que su uso incrementa la vulnerabilidad del buque. La recomendación general en vigor para el tránsito por el Golfo de Guinea indica las ventajas de llevarlo encendido, radiando sólo información restringida de la identidad del buque, su posición, rumbo, velocidad, estado de navegación y protección; además, las autoridades nigerianas obligan a llevar el AIS encendido. Sin embargo, se debe valorar la conveniencia de apagarlo en las recaladas hacia costa, y especialmente en las aguas al nordeste del golfo en funciones de las condiciones de seguridad en el momento del tránsito.
- G. Si se ha contratado un buque para escoltar durante parte de la navegación (normalmente entrada/salida de la Terminal), comprobar las capacidades,

particularmente la velocidad de la plataforma, la derrota y horarios establecidos y que su posición respecto al buque es la idónea para reaccionar ante una amenaza (sectores proeles). Evitar bajar la guardia por disponer de escolta, y mantener las medidas de seguridad recomendadas.

3.2.4. Planificación del viaje – Dentro del Golfo de Guinea.

- A. Se recomienda a todos los buques que cuando transiten por el Golfo de Guinea naveguen manteniendo la máxima distancia a costa posible (mínima 150 millas, recomendable 200 millas). Se recomienda no seguir siempre la misma derrota, para evitar en lo posible que se puedan prever los movimientos del buque.
- B. Los buques deberán evitar las aguas territoriales de terceros países diferentes del de destino. Esto facilita que las fuerzas militares puedan proteger a un buque, evitando conflictos de competencias.
- C. Es posible que se solicite a los buques que hagan ajustes en sus planes de viaje para que éstos sean acordes con el asesoramiento del COVAM sobre rutas a seguir.
- D. Los buques no deben esperar que un buque de guerra los vaya a acompañar en todo momento durante su tránsito. Los buques de la Armada que pudieran encontrarse en el Golfo de Guinea tendrán la información sobre los buques en tránsito; otros buques aliados tendrán los detalles necesarios únicamente en el caso de surgir una necesidad operativa, sin que la información disponible sea directamente transmitida a éstos.
- E. Se recomienda que los capitanes/patronos hagan todo lo posible para planificar sus tránsitos por las zonas de mayor riesgo durante la noche, ya que muy pocos ataques tienen éxito si se producen en periodo nocturno.
- F. Se recomienda enviar la información actualizada al COVAM (Formato ALFA/BRAVO) hasta la salida de la zona.

3.3. Antes del tránsito – medidas defensivas.

- 3.3.1.** Asegurarse de que las rutinas del buque se ajustan con suficiente antelación para garantizar que la tripulación que está de guardia está descansada y bien informada, y que hay suficientes vigilantes. Dichas rutinas incluirán también al posible personal de seguridad privada embarcado.
- 3.3.2.** Se deben reducir las comunicaciones externas (radios, equipos de mano...) al mínimo esencial para garantizar la protección y seguridad y la información SOLAS. Esto debe contemplar todo intercambio con el exterior, incluidos los correos electrónicos y comunicación por redes sociales.
- 3.3.3.** Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.
- 3.3.4.** Incrementar el personal de vigilancia/puente.

- 3.3.5.** Dotar de personal a la Sala de Máquinas.
- 3.3.6.** Proteger y controlar el acceso al Puente de Mando, Sala de Máquinas, así como los camarotes de la tripulación. Si es posible, reforzar los portillos con barras metálicas.
- 3.3.7.** En caso de emergencia contactar con los buques de guerra en VHF Ch 16 (alternativo Ch 08).
- 3.3.8.** Comprobar que todas las escalas y embarcaciones están estibadas o encima de la cubierta.
- 3.3.9.** Si el buque tiene un francobordo bajo, considerar la posibilidad de suplementar la anchura de las bordas para evitar que se puedan enganchar garfios.
- 3.3.10.** Se recomienda que se establezca un punto de reunión o ciudadela (lugar protegido y dotado de medios de supervivencia y comunicaciones) y que se ensayen los procedimientos para cerrarlo con el objetivo de retrasar el acceso al control del buque y ganar tiempo. Lo ideal es que este punto esté alejado de mamparos y portillas. Dicho puesto deberá estar dotado de víveres y agua para un periodo de tiempo considerable (aprox. 2 semanas), y de medios de comunicaciones con el exterior (VHF, satélite).
- 3.3.11.** Debe prepararse un plan de evacuación de la ciudadela en el momento que se estime el abandono de los piratas del buque, utilizando los medios disponibles (ej. CCTV) para garantizar que no se encuentran a bordo.
- 3.3.12.** Considerar la utilización de maniqués en la borda para simular que hay más vigilantes. Si el diseño del buque crea algunos puntos ciegos para el vigilante del Puente, estos puntos deberá cubrirse con personal de forma permanente.
- 3.3.13.** Se sugiere que se dejen en estado de funcionamiento las bombas contraincendios y las mangueras presurizadas de agua vaporizada, que deben mantenerse en la borda en todo momento cuando se atraviesen zonas de alto riesgo.
- 3.3.14.** Considerar la utilización de alambre de púas/concertina o barreras físicas colocadas en torno a la popa o en los puntos de acceso más bajos, teniendo siempre en cuenta las consideraciones relacionadas con la protección de la tripulación y su posibilidad de escapar.
- 3.3.15.** Considerar la utilización de equipo de defensa pasiva (cegado con proyectores, sonido,...).
- 3.3.16.** Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.
- 3.3.17.** Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).

3.4. En tránsito – operaciones.

- 3.4.1.** Se insta a todos los buques a que conozcan las disposiciones sobre tránsito en grupo, y que se sumen a dichos tránsitos si lo recibieran del COVAM (actualmente no se organizan tránsitos en grupo en la zona del Golfo de Guinea).
- 3.4.2.** Atravesar la zona de riesgo a la máxima velocidad (se aconseja que si la máxima velocidad del buque es más de 18 nudos, no reduzca la velocidad para navegar en grupo sino que la mantenga).
- 3.4.3.** Las luces de navegación deben mantenerse encendidas conforme al COLREG. No obstante, el capitán/patrón juzgará cuando la situación de seguridad física prevalece sobre la seguridad de la navegación, evitando exponerse a riesgos innecesarios.
- 3.4.4.** Mantener alistados y comprobados todos los medios de iluminación, incluidos proyectores. Navegar con la iluminación mínima, evitando delatar la presencia y estructura del buque, que facilite su identificación. Durante los fondeos, mantener toda la iluminación encendida, para asegurar la alerta.
- 3.4.5.** Si se produce un ataque, o se detecta una unidad sospechosa, encender el alumbrado para tratar de disuadir la intervención. Usar los proyectores para cegar a los asaltantes.
- 3.4.6.** Disponer a bordo de fotografías de los buques nodriza pirata/delincuente. Estas pueden ser facilitadas vía correo electrónico por el COVAM. Comunicar inmediatamente cualquier avistamiento de buques sospechosos al COVAM (el Anexo A contiene el informe a utilizar para caso de incidente).
- 3.4.7.** El capitán/patrón debe realizar en todo momento una evaluación de la situación, contando con el personal de seguridad que pueda existir a bordo. Si considera que se está produciendo una situación de peligro o detecta una amenaza debe llamar inmediatamente al **COVAM**, que retransmitirá la información recibida del ataque o persecución a todos los organismos y a la cadena de Mando nacional, para que puedan asignar los medios de auxilio disponibles. De esta forma se establece un único interlocutor nacional, en castellano, que se encargará de retransmitir la información y efectuar un seguimiento posterior de las medidas adoptadas por esos Organismos.
- 3.4.8.** Deben vigilarse bien las embarcaciones sospechosas, sobre todo por la popa. Cabe destacar que la mayoría de los ataques hasta la fecha se han producido por la aleta de babor.
- 3.4.9.** Proteger a la tripulación frente a cualquier exposición a un riesgo indebido. Cuando se transite por una zona de alto riesgo, debe limitarse a lo esencial el trabajo que se desarrolle en cubierta.
- 3.4.10.** Utilizar luces, alarmas sonoras y la actividad de la tripulación para que los atacantes se den cuenta de que han sido detectados.

3.4.11. Podrían considerarse otras medidas defensivas no letales que están disponibles a nivel comercial. Sin embargo, esto debe ser valorado por las compañías en función de las ventajas y características particulares de los buques afectados.

3.4.12. En caso de que sea necesario fondear, permanecer en fondeadero el menor tiempo disponible, y seleccionar un lugar adecuado (ej. Evitar las zonas más apartadas). La mayoría de los incidentes de delincuencia marítima ocurren en buques atracados o fondeados, en periodo nocturno (0000 – 0400).

3.5. En caso de ataque pirata.

3.5.1. Seguir el plan de contingencia del buque preparado previamente, que incluya la actuación del posible personal de seguridad a bordo (en especial, en circunstancias en que por la propia naturaleza de su actividad, no le resulte posible al buque incrementar la velocidad ni realizar maniobras evasivas de manera inmediata).

3.5.2. Activar el Plan /Llamada de comunicación de alerta, contactando con:

- **ARMADA Española - COVAM**, con personal cubierto 24 horas.

Teléfono: [0034 968 50 00 50 / 968 12 00 20](tel:0034968500050)

E-mail: covam@mde.es

Fax: [0034 968 12 70 33](tel:0034968127033)

- **SALVAMENTO MARÍTIMO ESPAÑA**, CNCS, cubierto 24 horas.

Teléfono: [0034 917 55 91 33](tel:0034917559133)

E-mail: cncs@sasemar.es

Fax: [0034 915 26 14 40](tel:0034915261440)

3.5.3. Activar el Sistema de Alerta de Protección del Buque (SSAS) que, a su vez, alertará al oficial de protección de su compañía y a su Estado de pabellón.

3.5.4. Si el patrón ha ejercido su derecho de apagar el AIS durante el tránsito en la zona de piratería, debe encenderlo en el momento en que el buque sea atacado.

3.5.5. Activar la sirena de emergencia y efectuar llamada de socorro en los canales VHF 16 (alternativo CH 8, cubiertos por buques militares).

3.5.6. Enviar un mensaje de Socorro DISTRESS por DSC (Llamada Selectiva Digital) e INMARSAT-C.

3.5.7. Evitar que las embarcaciones se acerquen al buque alterando el rumbo e incrementando la velocidad cuando sea posible. Los asaltantes encuentran grandes dificultades a la hora de abordar un buque que:

- Navega a una velocidad superior a 15 nudos.

- Realiza maniobras.

- Se recomienda realizar maniobras en zigzag siempre que se pueda mantener la velocidad, exponiendo a los asaltantes al viento/olas causadas por el barco, y activar el dispositivo de lavado de popa para impedir que se acerque la embarcación.

- 3.5.8. Abrir las mangueras contra incendios.
- 3.5.9. Reunir a la dotación no necesaria en la ciudadela/zona protegida.
- 3.5.10. Incrementar o mantener la velocidad si es posible. Las estadísticas de ataques fallidos muestran que los asaltantes abandonan el ataque si no pueden abordar el buque en 30-45 minutos.
- 3.5.11. Tratar de ganar tiempo a la espera de que lleguen las fuerzas militares; esto hace que en muchas ocasiones los piratas aborten su ataque.

3.6. Otros centros de Seguimiento.

- 3.6.1. En la zona existen varios centros de seguimiento de los países locales y de marinas aliadas. El *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea (MDAT-GoG)* situado en Brest (Francia), ofrece un servicio de registro e información para buques en el área contemplada. El servicio es similar al que ofrece el COVAM, que coordina con dicho centro. Se recomienda a los buques españoles utilizar únicamente los servicios del COVAM, que informará de los incidentes a los otros centros (*MDAT-GoG* e *IMB Piracy Reporting Centre*) y únicamente utilizar este centro en el caso de que no se pueda comunicar con el COVAM.

MDAT- GoG, cubierto las 24 horas:

E-mail: watchkeepers@mdat-gog.org

Teléfono: +33 (0) 2 98 22 88 88

Página web: <https://gog-mdat.org/home>

- 3.6.2. Si no dispone de comunicaciones con el COVAM ni el *MDAT-GoG*, otros centros alternativos son:

- *Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)* de Lagos
- *RMRCC* Monrovia.

En ambos casos se recomienda contactar únicamente si no es posible hacerlo con el COVAM.

- 3.6.3. No obstante, la normativa aplicable a cada buque puede diferir, en función de las disposiciones del estado de pabellón, fletador, etc.

3.7. Si los piratas abordan el buque.

- 3.7.1. Suelen utilizar medios muy rudimentarios y fusiles de asalto tipo AK-47 en mal estado. Son muy violentos.
- 3.7.2. Antes de que los piratas accedan al Puente, intentar por todos los medios disponibles informar primero al COVAM, SALVAMENTO MARITIMO y si queda tiempo a la compañía. Utilizar los centros alternativos caso de no ser posible contactar con estos.

- 3.7.3. No realizar ninguna acción que pueda dar lugar a violencia innecesaria y a que la tripulación sufra daños. Evitar tomar fotografías, que pueden violentar a los asaltantes.
- 3.7.4. Asegurarse de que toda la tripulación, excepto el equipo del Puente, está reunida en un mismo lugar, preferiblemente la ciudadela si se dispone de ella.
- 3.7.5. Si se evacua el Puente de Mando, aproximarse a un rumbo claro y apagar el motor principal.
- 3.7.6. Mantener la calma y evitar enfrentarse con los asaltantes; seguir sus instrucciones para evitar actuaciones violentas.
- 3.7.7. Si están agrupados en la ciudadela asegurarse de que existen puntos resguardados o zonas donde protegerse si los asaltantes intentan forzar la entrada (se ha constatado en ocasiones la utilización de explosivos para abrirse paso). Alejarse del punto de entrada y de las puertas y de los portillos y ventanas, y no ofrecer resistencia si entran los asaltantes.
- 3.7.8. En el caso de abandono de los piratas, tomar las precauciones necesarias (ej. Revisar CCTV) antes de abandonar la ciudadela.

3.8. Como actuar en caso de acción militar.

- 3.8.1. En el caso de que se acometa una acción militar para liberar el barco o evitar el secuestro, debe advertirse a la tripulación que no usen cámaras, particularmente con flash, en ningún momento.
- 3.8.2. El personal debe mantenerse por debajo de la cubierta, cubrir su cabeza con las manos (asegurándose siempre de que las manos están visibles y de que no sostiene ningún objeto con ellas) y no realizar movimientos repentinos a menos que la fuerza amiga se lo ordene.
- 3.8.3. Hay que estar preparado para responder a preguntas sobre la identidad y estatus a bordo.
- 3.8.4. Por último, debe tenerse en cuenta que el inglés no es necesariamente el idioma de trabajo de todas las unidades navales que operan en la zona, por lo que se tratará de identificar otros idiomas/traductores (ej. Francés).

3.9. Lecciones aprendidas de otros asaltos.

- 3.9.1. Evitar maniobras o situaciones que faciliten el asalto.
- 3.9.2. La composición del grupo suele ser heterogénea distinguiéndose los líderes que mandan el grupo, y tienen preparación en comunicaciones y navegación, y los delincuentes comunes/de oportunidad. Los primeros dirigen el asalto y gestionan con otros en tierra la venta de la carga y los segundos son asalariados, mal pagados y que a la mínima complicación intentan sublevarse.
- 3.9.3. Respecto a la carga, hay que tener en cuenta que las situaciones que se pueden dar son paradójicas, y que en tierra puede estar involucrado

personal a diferentes niveles con pretensiones o intereses muy distintos y que juegan su papel: compañía propietaria de la carga, armador, otras compañías intentando comprar la carga. Todo esto obliga a tratar la información con extraordinaria cautela, y mantener al mínimo la comunicación con los agentes en tierra, utilizando sólo direcciones de confianza, y aportando la información mínima necesaria.

- 3.9.4.** En caso de secuestro el trato a la dotación puede ser diferente dependiendo de la nacionalidad y el valor que pueden obtener de ellos. Si se considera bajo, son tratados de forma más violenta.
- 3.9.5.** La situación en Nigeria y países contiguos como Togo y Benín es complicada, con auge de grupos cuya subsistencia se sustenta en este tipo de actividades aunque pueden llevar a cabo robos comunes. Además de éstos, puede haber grupos que estén intentando desestabilizar la zona y sobre todo grupos radicales islámicos que ven en la industria petrolera objetivo de sus reivindicaciones contra países occidentales con marcados intereses en la zona. Los gobiernos son débiles y no es de esperar demasiada colaboración ni participación de cuerpos de seguridad del estado en labores de protección, por lo que no se recomienda enlazar con centros locales o marinas de la zona sin coordinar previamente con el COVAM u otros centros europeos.
- 3.9.6.** No se debe descartar disponer de ciudadela y equipo de seguridad a bordo, tal y como se recomienda durante tránsitos en otras zonas calientes como puede ser el Golfo de Adén.

INFORME DE INCIDENTE

DATOS BUQUE		
IDENTIDAD	NOMBRE BUQUE*	
	IMO*	
	BANDERA	
	IRCS	
	Contacto CSO/DPA	
DOTACIÓN/CARGA	NÚMERO TRIPULANTES	
	NACIONALIDAD	
	NACIONALIDAD CAPITÁN	
	CARGA	
	CANTIDAD/VOLUMEN	
DATOS VIAJE	ÚLTIMO PUERTO	
	FECHA SALIDA	
	PRÓXIMO PUERTO	
	FECHA LLEGADA	
	DÍAS SEGUIDOS EN LA MAR	
DATOS INCIDENTE		
CONDICIONES	GRUPO FECHA-HORA INFORME	
	SITUACIÓN*	
	RUMBO Y VELOCIDAD*	
	GFH COMIENZO INCIDENTE*	
	GFH FINALIZACIÓN INCIDENTE*	
TIPO INCIDENTE	TIPO INCIDENTE*	AVISTAMIENTO/ APROXIMACIÓN/ COMUNICACIÓN/ ATAQUE/ABORDAJE
	AREAS DEL BUQUE ATACADAS	
SOSPECHOSOS	NÚMERO DE EMBARCACIONES*	
	NÚMERO DE INDIVIDUOS	
	APARIENCIA	CIVIL / MILITAR /DESCONOCIDO
	ETNIA / IDIOMA	NACIONALIDAD SI SE CONOCE
ARMAS	DESARMADOS / ARMADOS / FUEGO DE INTIMIDACIÓN*	
	PISTOLAS / FUSILES / ARMAS AUTOMÁTICAS / LANZADORES DE GRANADAS (RPG)	
ESCALAS	NO AVISTADAS / DISPONIBLES / EMPLEADAS	
	INFORMACIÓN ADICIONAL	
EMBARCACIONES	TIPO: BALLENERA, DHOW, ESQUIFE, BUQUE DE PESCA, BUQUE MERCANTE*	
	DESCRIPCIÓN DEL BUQUE (COLOR, NOMBRE, CARACTERÍSTICAS)	
DATOS BUQUE PROPIO	DISPONE DE CIUADELA / ZONA SEGURA*	SÍ/NO
	EQUIPO DE SEGURIDAD DISPONIBLE / NO DISPONIBLE ARMADO /SIN ARMAS*	SÍ/NO

	FRANCOBORDO A LA HORA DEL INCIDENTE	
	MEDIDAS DE AUTOPROTECCIÓN ANTES DEL INCIDENTE	
	MEDIDAS DE DEFENSA EMPLEADAS	
	OTROS	
RESPUESTA	ACTIVACIÓN ALARMA*	SÍ/NO
	REUNIÓN EN CIUADAELA*	SÍ/NO
	AUMENTO VELOCIDAD/ MANIOBRAS EVASIVAS *	SÍ/NO
	DESCRIPCIÓN *	
	EMPLEO ARMAS / DISPAROS DE AVISO / INTIMIDACIÓN / IMPACTO	
	OTROS ORGANISMOS A QUIENES SE INFORMÓ DEL INCIDENTE	
ESTADO ACTUAL	INCIDENTE EN CURSO / FINALIZADO *	
	QUIÉN FINALIZÓ EL INCIDENTE	
	DETALLES	
ESTADO ACTUAL Y APOYO REQUERIDO		
ESTADO	BUQUE SEGURO / NO SEGURO / BAJO ATAQUE / ABORDADO*	
	BUQUE NAVEGANDO /PARADO	
	SUMINISTRO EÉCTRICO *	SÍ/NO
	SIN DAÑOS / DAÑOS MENORES/ DAÑOS MAYORES	
DAÑOS / HERIDOS Y BAJAS	DETALLES DAÑOS*	
	SITUACIÓN DE LA DOTACIÓN	PUESTOS TRABAJO / CIUADAELA / FUERA BUQUE
	HERIDOS	
	DETALLES	
	FALLECIDOS	
INTENCIONES	CONTINUAR DERROTA / MODIFICAR DERROTA*	
	REPARAR DAÑOS / ABANDONAR BUQUE / ENTREGAR BUQUE*	
	VELOCIDAD ACTUAL	
	RUMBO ACTUAL	
	OTROS	
IMÁGENES	ESTÁ GRABADO EL INCIDENTE	SÍ/NO
	VDR / CCTV / FOTOGRAFÍAS	
	INFORMACIÓN ANEXADA	
INFORMACIÓN ADICIONAL	CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN ÚTIL	
	ADJUNTAR CUALQUIER OTRO INFORME ADICIONAL REALIZADO	

* DATOS OBLIGATORIOS.

NO ES NECESARIO COMPLETAR LOS DATOS YA REMITIDOS EN EL FORMATO ALFA.

PUNTOS DE CONTACTO EN LOS PAÍSES DE LA ZONA

PAÍS	CONTACTO	TELÉFONO	EMAIL
GUINEA-BISSAU	Embajada de España en Bissau	00.245.96.600.10.10	emb.bissau@maec.es
GUINEA-CONAKRY	Embajada de España en Conakry	00.224.664.33.54.93	emb.conakry@maec.es
LIBERIA	Cónsul honorario	00.231.652.44.52	manuelcuenca@yahoo.es
COSTA DE MARFIL	Embajada de España	00.225.22.44.48.50	emb.abidjan@maec.es
GHANA	Embajada de España en Ghana	00.233.540.11.35.82	emb.accra@maec.es
TOGO	Cónsul España en Togo	00.228.238.13.309	vicky.varindani@spanish-consulate.com
BENÍN	Consulado de España en Benín	00.229.213.392.19	espagnebenin@gmail.com
NIGERIA	Embajada de España en Nigeria	00.234.09.460.34.99	emb.abuja@maec.es
CAMERÚN	Consulado de España	00.237.698.44.79.00	emb.yaunde@maec.es
GUINEA ECUATORIAL	Consulado de España	00.240.222.00.85.89	emb.malabo@maec.es
GABÓN	Consulado de España	00.241.04.44.46.71	emb.libreville@maec.es
REPÚBLICA DEL CONGO	Cónsul Honorario en Point Noire	00.242 016 708 355	jdonat@launion.es
	Cónsul Horario en Brazzaville	00.242 050 939 177 00.242 068 112 767	
REP DEMOCRÁTICA DEL CONGO	Embajada de España en el Congo	00.243.819.500.289	emb.kinshasa@maec.es
ANGOLA	Embajada de España en Angola	00.244.222.391.17	emb.luanda@maec.es