

RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA PIRATERIA Y ACTUAR EN CASO DE ATAQUE EN EL GOLFO DE ADEN Y/O EN LAS AGUAS FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

Fecha elaboración/actualización: 01 JUN 2019

Ref.: A. [BMP5](#)
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 con éxito en el Golfo de Adén y en las aguas frente a la costa de Somalia.
- 1.2. Estas prácticas están inspiradas en las recomendaciones de la Refs. Se invita a todos los actores 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 dentro del marco de su contribución a la Operación ATALANTA.

2. PERFILES DEL TÍPICO ATAQUE Y LECCIONES APRENDIDAS.

- 2.1. Desde el año 2008 hasta el 2011 se incrementaron notablemente los ataques piratas a buques mercantes en el Golfo de Adén y las aguas frente a la costa de Somalia. La mayoría se concentró en la parte septentrional del Golfo de Adén, pero también se han producido algunos ataques a una distancia mayor de la costa este de Somalia. El objeto de los ataques ha sido en su gran mayoría, proceder al secuestro del buque para llevarlo a la costa somalí y pedir un rescate por la tripulación y buque.
- 2.2. Aunque el número de ataques se ha reducido drásticamente en los últimos años, el análisis de los ataques que tuvieron éxito indica que los piratas sacan provecho de los siguientes puntos vulnerables:
 - 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. Generalmente, suelen utilizar dos o más lanchas fueraborda/esquifes (hasta 25 nudos) en los ataques e inician el ataque por la aleta de babor o la proa.

- 2.4. La utilización de buques nodriza pirata, buques más grandes que llevan personal, equipo y embarcaciones de asalto más pequeñas, ha posibilitado ataques con éxito a una distancia mayor de la costa.
- 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.
- 2.6. Hasta la fecha no se han producido ataques con éxito en buques que naveguen a una velocidad igual o superior a 15 nudos.
- 2.7. La mayoría de los intentos de secuestro han sido repelidos por la tripulación de los buques que habían procedido previamente a una planificación y entrenamiento de su actuación antes de atravesar la zona y que emplearon medidas pasivas para contrarrestar el ataque con buenos resultados.
- 2.8. Recientemente han sucedido varios incidentes en las costas de Yemen, en las proximidades del Estrecho de Bab el Mandeb, con el empleo de armas (misiles y minas) por las milicias hutis. El objeto del ataque parece ser infligir daños a los buques y no su secuestro. Actualmente es la zona del Golfo de Adén y sus accesos y no la costa oriental de Somalia, el área donde se produce un mayor número de incidentes.

3. MEJORES PRÁCTICAS DE ORDENACIÓN (BMP) RECOMENDADAS.

3.1. Introducción.

a) Esta lista de comprobación de las mejores prácticas se proporciona para los armadores, operadores de los buques, Empresas de Seguridad, Capitanes/Patronos y sus tripulaciones, aunque se reconoce la total discreción de los capitanes/patronos en todo momento a la hora de tomar una decisión con respecto a las medidas apropiadas para evitar, eliminar o retrasar los ataques piratas.

b) No todas las recomendaciones son aplicables a todos los buques; como parte del análisis de riesgo se recomienda que se proceda a una evaluación para determinar qué BMP resultan más convenientes para cada buque. Sin embargo, las siguientes medidas han demostrado ser eficaces.

3.2. Antes del tránsito – planificación general.

a. General.

i. El Almirante de Acción Marítima (ALMART), ha sido designado como *Supporting Commander* en la operación ATALANTA a nivel nacional, y por ello tiene la responsabilidad de mantener el enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la Secretaría General del Mar (SEGEMAR), 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 JOA.

ii. Para ello, el ALMART cuenta con su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), ubicado en Cartagena, cubierto de forma permanente, y que coordina e intercambia de forma estrecha y constante la información con los Organismos Internacionales de ATALANTA que se citan a continuación.

iii. En el ámbito de la Operación ATALANTA dentro del marco de la UE el Centro de Seguridad Marítima – Cuerno de África (MSCHOA) es el responsable de la coordinación y planificación para las fuerzas de la UE en el Golfo de Adén y las aguas frente a la costa de Somalia (EUNAVFOR). Para llevar a cabo esta tarea, se apoya en la información intercambiada con la Organización para el Comercio Marítimo del Reino Unido (*UK Maritime Trade Organization* - UKMTO Dubái). Al ser el MSCHOA el elemento coordinador con las

fuerzas en la zona EUNAVFOR, esta interrelación entre el COVAM, a nivel nacional, y el MSCHOA se hace imprescindible.

iv. Antes de transitar por la zona de riesgo, el armador y el patrón deben realizar su propia evaluación de riesgo para determinar la probabilidad y las consecuencias de ataques piratas al buque basándose en la última información disponible. El resultado de estas evaluaciones de riesgo debería identificar medidas para la prevención, mitigación y recuperación e incluir una combinación de requisitos reglamentarios con medidas adicionales para combatir la piratería, teniendo en cuenta la posibilidad de embarcar personal de seguridad privada a bordo.

v. Los procedimientos de gestión de crisis de la compañía deberán considerar medidas apropiadas para hacer frente a la amenaza de la piratería 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.

vi. Se requiere una notificación previa al COVAM del plan de viaje a las autoridades navales para que puedan identificar los tránsitos vulnerables y prever una protección adecuada. 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 en coordinación con MSCHOA y UKMTO, hará un seguimiento del paso del buque por la zona y remitirá directamente al buque toda aquella información de seguridad y alertas que le puedan afectar.

vii. Aunque deben tomarse medidas para evitar que los piratas 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.

b. Planificación de la Compañía.

i. Se recomienda encarecidamente que los gestores y/o el Departamento de Operaciones comuniquen al COVAM la intención de tránsito de alguno de sus buques por la zona, incluyendo la existencia de seguridad privada a bordo, cuando la hubiere.

ii. Se invita a los buques a registrarse en el MSCHOA (<https://at-sea.mschoa.org/>) antes de transitar por el Corredor de Tránsito Internacionalmente Recomendado (IRTC). Dicho registro es **secundario** al realizado en el COVAM, que será el que realice el seguimiento y coordinación del tránsito en zona.

iii. Se debe revisar la evaluación de la protección (*Ship's Security Assessment*, SSA) y la implementación del Plan de Protección del Buque (*Ship's Security Plan*, SSP) tal y como se requiere en el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) para luchar contra la amenaza de piratería.

iv. Se insta al Oficial de Protección de la Compañía (CSO) 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 (SSO).

v. Se debe tener pleno conocimiento de las zonas de riesgo que hayan podido ser promulgadas.

vi. Debe procederse a la formación de las tripulaciones antes del tránsito.

vii. La compañía puede decidir contratar los servicios de guardias de seguridad privados, siempre 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 de ordenación recomendadas en el presente documento.

viii. Debe considerarse la posibilidad de recurrir a personal adicional para incrementar el número de personal de guardia.

c. Planificación del capitán/patrón del buque.

i. Se recomienda a los buques que, además de remitir su Formato ALFA al COVAM se registren en el MSCHOA. No se descarta la posibilidad de registrarse en el UKMTO, pero no se considera prioritaria.

ii. 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 documento Formato BRAVO con la actualización de los datos de nombre del buque, IMO, posición, rumbo y velocidad al menos cada 6 horas.

iii. Se recomienda que se informe bien a la tripulación antes de transitar por la zona de los riesgos y amenaza a la que se pueden enfrentar.

iv. El plan de contingencia contra la piratería ha demostrado ser más eficaz cuando se implementa por adelantado, por lo que debe realizarse un ensayo antes de llegar a la zona, revisarse el plan - incluyendo la seguridad privada si está disponible 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.

v. Se aconseja a los capitanes/patrones que preparen también un plan de comunicación de emergencia que incluya todos los números de contacto de emergencia esenciales. Dicho plan debe estar listo y a mano o a la vista de forma permanente cerca del panel de comunicaciones (por ejemplo números de teléfono y direcciones de e-mail del COVAM, MSCHOA, IMB, UKMTO, etc.; véase la lista de contacto del Anexo B).

vi. Definir la política del Sistema de Identificación Automático (AIS) del buque. El Convenio Internacional para la protección de la vida humana en el mar (SOLAS) permite al capitán/patrón tomar la decisión de apagar el AIS si cree que su uso incrementa la vulnerabilidad del buque. Las recomendaciones en vigor para el tránsito por el Golfo de Adén indican las ventajas de llevarlo encendido en el tránsito por el IRTC, radiando sólo información restringida a la relacionada con la identidad del buque, su posición, rumbo, velocidad, estado de navegación y protección. Esto permite a las unidades navales un mejor control de los grupos de tránsito. Sin embargo, fuera del corredor, y especialmente en las aguas al este de Somalia, la recomendación es que se apague completamente. La decisión, obviamente recae sobre el patrón o capitán del buque.

3.3. Planificación del viaje antes del tránsito.

a. Dentro del Golfo de Adén.

i. Se recomienda seguir las indicaciones de EUNAVFOR solicitando encarecidamente a todos los buques que cuando transiten por la Corredor de Tránsito Internacional Recomendado (IRTC) en dirección OESTE naveguen por la parte norte del corredor de tránsito y que cuando naveguen en dirección ESTE naveguen por la parte sur.

ii. Si se contempla la posibilidad de realizar un tránsito en grupo, puede consultarse en la página web de MSCHOA la información sobre el tránsito en grupos dentro del Golfo de Adén, con información detallada sobre horas y velocidades (10, 12, 14 16 y 18 nudos). Para ello es necesario haberse registrado previamente. **Se recomienda incorporarse a estos tránsitos siempre que los movimientos del buque lo permitan, y que la velocidad del buque sea inferior a 18 nudos.**

iii. Es posible que se solicite a los buques que hagan ajustes en sus planes de paso para que éstos sean acordes con el asesoramiento del MSCHOA sobre rutas a seguir.

iv. Los buques deben evitar entrar en las aguas territoriales yemeníes cuando están en tránsito, ya que conforme a la legislación internacional para las fuerzas militares (no yemeníes) es más difícil proteger a un buque que es atacado dentro de las aguas territoriales.

v. Los buques no deben esperar que un buque de guerra los vaya a acompañar en todo momento durante su tránsito en grupo, pero todos los buques de guerra que se hallan en el Golfo de Adén, ya sean parte del EUNAVFOR o colaboradores, tendrán la información sobre los Grupos de Tránsito del Golfo de Adén y los detalles sobre la navegación en zona de riesgo.

vi. Se recomienda que los capitanes/patronos hagan todo lo posible para planificar sus periodos de tránsito por las zonas de mayor riesgo del Golfo de Adén durante la noche. Muy pocos ataques tienen éxito si se producen por la noche.

vii. Diferentes países (China, Corea del Sur, India, Japón y Pakistán) ofrecen la participación en los convoyes que organizan en el Golfo de Adén (<https://on-shore.mschoa.org/secure/group-transit-and-national-convoy/convoy-details/>; es necesario registrarse). **Se invita a participar en dichos convoyes, cuando las condiciones del tránsito lo permitan**, siempre que la velocidad del buque sea inferior a 18 nudos. Se solicita que los buques nacionales que navegan en convoy informen al COVAM, y provean su experiencia en dicha navegación.

b. Fuera del Golfo de Adén.

i. Los buques que transiten por el sur y este de la costa de Somalia hacia puertos fuera de África oriental deben considerar la posibilidad de navegar al este de Madagascar o (a título orientativo) mantenerse a una distancia de más de 600 millas náuticas de la costa.

ii. En todo caso, los capitanes/patronos deberán enviar la información actualizada al COVAM del modo habitual con el rumbo de sus buques y el resto de la información detallada (Formato ALFA), hasta la salida de la zona.

c. En el estrecho de Bab-el-Mandeb.

Se recomienda seguir el corredor establecido (*Maritime Security Transit Corridor*, MSTC, **MSTC**). El MSTC incluye los Dispositivos de Separación de Tráfico (TSS) y el IRTC, sin que afecte a las normas establecidas para los tránsitos en grupo, u otras recomendaciones de seguridad en la zona del Golfo de Adén.

3.4. Antes del tránsito – medidas defensivas.

a) Teniendo en cuenta el personal disponible, debe asegurarse que las rutinas del buque se ajustan con suficiente antelación para garantizar que la tripulación que está de guardia ha descansado suficiente y está bien informada, y cerciorarse de que hay suficientes vigilantes disponibles. Estas rutinas incluirán también al personal de seguridad privada embarcado.

b) Se debe considerar reducir las comunicaciones externas (radios, equipos de mano...) al mínimo esencial para garantizar la protección y seguridad y la información SOLAS.

c) Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.

d) Incrementar el personal de vigilancia/puente.

e) Dotar de personal a la Sala de Máquinas.

f) Proteger y controlar el acceso al Puente de Mando, Sala de Máquinas, así como los camarotes de la tripulación.

g) En caso de emergencia se puede contactar con los buques de guerra en VHF Ch 16 (alternativo Ch. 08).

h) Comprobar que todas las escaleras de mano, así como el equipo fueraborda está estibado o encima de la cubierta.

i) Si el buque tiene un francobordo bajo, considerar la posibilidad de suplementar la anchura de las bordas para evitar que se puedan enganchar garfios.

j) 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).

k) 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 permanentemente.

l) Se sugiere que se dejen en estado de funcionamiento las bombas contra incendios y las mangueras presurizadas de agua vaporizada, que deben mantenerse en la borda en todo momento cuando se atraviesen zonas de alto riesgo.

m) Considerar la utilización de alambre de púas/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.

n) Considerar la utilización de equipo de defensa pasiva (cegado con proyectores, sonido,...).

o) Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.

p) Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).

3.5. En tránsito – operaciones.

a) Se insta a todos los buques a que, cuando se hallen en el interior de Golfo de Adén, utilicen el MSTC y el IRTC y sigan el asesoramiento sobre tránsito en grupo que recibirán del COVAM y MSCHOA.

b) Si pretende seguir a un grupo de tránsito al atravesar el IRTC: transite en el grupo de tránsito basado en la velocidad, pero debe ser consciente de las limitaciones del buque (por ejemplo, se aconseja que si su máxima velocidad es 16 nudos, considere unirse a un grupo de tránsito de 14 nudos y mantenga esos dos nudos como reserva).

c) Si no tiene intención de seguir a un grupo de tránsito al atravesar el IRTC: Atraviese la zona de riesgo a la máxima velocidad (se recomienda que si la máxima velocidad del buque es superior a 18 nudos, no reduzca la velocidad para un Grupo de tránsito sino que la mantenga).

d) 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.

e) 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.

f) Tener a bordo fotografías de los buques nodriza pirata. Estas pueden ser facilitadas vía correo electrónico por el COVAM, u obtenerlas directamente de la página WEB de MSCHOA. Comunicar inmediatamente el avistamiento de dichos buques, o cualquier avistamiento de buques nodriza sospechosos al COVAM, recomendando incluir también como destinatarios de

esta información al MSCHOA y al UKMTO (Véase el Anexo C con un ejemplo de un Informe pirata sobre el modo de transmitir dicha información o información sobre cualquier otro ataque o avistamiento).

g) El capitán/patrón debe realizar una evaluación del peligro lo antes posible, considerando el personal de seguridad que pueda existir a bordo. Si considera que se está produciendo un peligro o amenaza debe llamar inmediatamente al COVAM, que retransmitirá, de forma inmediata a su recepción, la información recibida del ataque o persecución a todos los Organismos de ATALANTA, incluido el Mando de la Fuerza en la zona, 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.

h) Deben vigilarse todas 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.

i) 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.

j) Utilizar luces, alarmas sonoras y la actividad de la tripulación para que los piratas sospechosos se den cuenta de que han sido detectados.

k) Podrían considerarse otras muchas 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.

3.6. Recomendaciones para buques de pesca.

a) Evitar operar o transitar dentro de las 200 millas de la costa de Somalia, independientemente de que posean o no licencia para hacerlo.

b) No comenzar la faena de pesca cuando el radar indique la presencia de embarcaciones / buques sin identificar.

c) Si se observan embarcaciones del tipo de las que emplean los piratas, alejarse de ellas a máxima velocidad, si es posible proa a la mar y al viento.

d) Evitar permanecer parados durante la noche. Permanecer alerta, y mantener personal en el Puesto, cubierta y espacios de máquinas.

e) El buque se hace más vulnerable durante las faenas de pesca. Aumentar la vigilancia en estos momentos, prestando especial atención al radar, para avisar lo antes posible las autoridades navales en caso de sospecha de que se va a producir un ataque.

f) Durante la noche se deberá navegar únicamente con las luces obligatorias y aquellas que sean estrictamente necesarias. En muchos casos los piratas no disponen de radar, y pueden ser alertados de su presencia en el caso de avistar sus luces.

g) Si el barco deriva mientras está dedicado a las faenas de pesca durante la noche, mantener una guardia permanente en cubierta y compartimento de máquinas. El motor principal deberá permanecer listo para arrancar de inmediato.

h) Mantenerse alejado de cualquier contacto sin identificar.

i) Reducir al máximo el uso de las comunicaciones VHF.

j) Mantener el AIS apagado si no es estrictamente necesario.

k) Evitar el tránsito o la permanencia por zonas en las que han sido informados de la presencia de buques nodriza.

3.7. En caso de ataque pirata.

a) 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).

b) Activar el Plan /Llamada de comunicación de alerta con el siguiente orden de prioridad:

CENTRO DE OPERACIONES Y VIGILANCIA DE ACCIÓN MARÍTIMA (COVAM), cubierto las 24 horas:

E-mail: covam@mde.es

Teléfono: 0034 968 50 00 50 /968 12 00 20

Centro de Operaciones del MSCHOA, cubierto las 24 horas:

E-mail: postmaster@mschoa.org

Tel: + 33 (0)2 98 220 220

+ 33 (0)2 98 220 170

Fax: + 33 (0)2 98 220 171

Centro de Comercio Marítimo del Reino Unido (UK Maritime Trade Centre), cubierto las 24 horas:

E-mail: watchkeepers@ukmto.org

Tel +44 2392 222 060

Las comunicaciones con estos dos últimos organismos deberán efectuarse en inglés.

c) 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.

d) Si el capitán/patrón ha ejercido su derecho de apagar el Sistema de Identificación Automático (AIS) durante el tránsito en la zona de piratería, éste debe encenderse en el momento en que el buque sea atacado por los piratas.

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

f) Enviar un mensaje de Socorro vía el sistema DSC (llamada selectiva digital) e INMARSAT-C cuando proceda. Establecer comunicación telefónica con COVAM, y en caso de no conseguirlo, con MSCHOA o UKMTO (en este orden).

g) Evitar que los esquifes se acerquen al buque alterando su rumbo e incrementando la velocidad cuando sea posible. Los piratas encuentran grandes dificultades a la hora de abordar un buque que:

i. Navega a más de 15 nudos.

ii. Realiza maniobras. Se sugiere que, lo antes posible, el capitán/patrón realice pequeñas maniobras en zigzag, manteniendo la velocidad. Considerar la posibilidad de

exponer a los piratas al viento/olas utilizando las olas causadas por el barco y el dispositivo de lavado de popa para impedir que se acerque la embarcación pirata.

h) Abrir las mangueras contra incendios como medida defensiva.

i) Reunir a la dotación no necesaria en la ciudadela/zona protegida.

j) Incrementar o mantener la velocidad si es posible. Las pruebas de ataques fallidos muestran que los piratas abandonan el ataque si no pueden abordar el buque en 30-45 minutos. Si puede ganar algo de tiempo a la espera de que lleguen las fuerzas militares, esto hace que muchas veces los piratas aborten su ataque¹.

Si los piratas abordan el buque.

a) Antes de que los piratas accedan al puente, intentar por todos los medios disponibles informar primero al COVAM, MSCHOA, UKMTO (en este orden) y si queda tiempo a la compañía.

b) No realizar ninguna acción que pueda dar lugar a violencia innecesaria y a que la tripulación sufra daños.

c) Si se evacua el Puente de Mando, debe aprobarse a un rumbo claro y apagarse el motor principal.

d) Mantener la calma y evitar enfrentarse con los asaltantes; seguir sus instrucciones para evitar actuaciones violentas.

e) 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.

f) Si están agrupados en la ciudadela asegurarse de que existen puntos resguardados o zonas donde protegerse si los piratas intentan forzar la entrada. Alejarse del punto de entrada y de las puertas y de los portillos y ventanas, no ofrecer resistencia si entran los piratas.

Cómo actuar en caso de acción militar.

a) En el caso de que se haya emprendido 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.

b) El personal debe mantenerse por debajo de la cubierta, debe 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 debe realizar movimientos repentinos a menos que la fuerza amiga se lo ordene.

c) Hay que estar preparado para responder a preguntas sobre la identidad y estatus a bordo.

d) 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.

3.8. Lecciones aprendidas de otros asaltos.

a) Evitar maniobras o situaciones que faciliten el asalto.

¹ Por ello resulta esencial que el buque se registre previamente en el MSCHOA (*Register Vessel Movement*), utilice los horarios de los grupos de tránsito y envíe información actualizada sobre su posición al COVAM; de este modo hay más probabilidades de que el apoyo naval esté cerca si los piratas atacan.

b) Los medios utilizados para el asalto son rudimentarios y emplean fusiles tipo AK-47. Suelen ser violentos.

c) 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.

d) 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.

e) 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 es bajo como los filipinos, son tratados de forma más violenta.

f) No hay que descartar disponer de ciudadela y equipo de seguridad a bordo, independientemente de las condiciones de navegación y el tipo de buque.

ANEXO A: GLOSARIO

EUNAVFOR

EUNAVFOR (<http://eunavfor.eu/>) es la principal autoridad coordinadora que opera el Centro de Protección Marítima (Cuerno de África).

El 29 MAR 19 el Cuartel General se trasladó a Rota (Cádiz), y el Centro de Protección Marítima (MSC HOA) a Brest (Francia).

COVAM Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima

El COVAM (<https://encomar.covam.es/bienvenido>) es el centro de Operaciones del que dispone el Almirante de Acción Marítima para la vigilancia de los espacios marítimos de interés, el conocimiento del entorno marítimo, y la conducción de operaciones, dentro del ámbito de sus responsabilidades. Se encuentra ubicado en Cartagena y mantiene un servicio permanente los 365 días del año.

Tiene la responsabilidad a nivel nacional de mantener el enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la Secretaría General del Mar (SEGEMAR), 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 JOA, todo ello coordinado con los Organismos internacionales de ATALANTA.

MSC (HOA) Centro de Protección Marítima – Cuerno de África

El MSCHOA fue establecido por la Unión Europea, como parte de la Iniciativa Política de Defensa y Protección Europea para luchar contra la piratería en el Cuerno de África. Este trabajo comenzó con la creación del NAVCO UE en septiembre de 2008. Este grupo de coordinación del trabajo de Bruselas estableció contactos con una amplia sección de la comunidad marítima y facilitó la coordinación para las fuerzas militares de la UE que operan en la región.

En noviembre de 2008, el Consejo de la Unión Europea dio un gran paso adelante estableciendo una misión naval (EUNAVFOR ATALANTA) para incrementar la protección marítima en las aguas frente a la costa de Somalia, evitando y desalentando los ataques piratas y contribuyendo a la salvaguardia de la navegación comercial en la región.

Toda la información y detalles de contacto pueden consultarse en la página web del MSCHOA (<http://www.mschoa.org/>).

UKMTO – Operaciones de Comercio Marítimo (Reino Unido)

El Centro de Operaciones de Comercio Marítimo del Reino Unido (*UK Maritime Trade Operations* – UKMTO, <https://www.ukmto.org/indian-ocean>) actúa como punto de contacto entre la industria y las Fuerzas militares combinadas (*Combined Maritime Forces* – CMF).

El UKMTO también administra el programa de comunicación voluntaria, por el que se insta a los buques mercantes a enviar informes diarios con su posición y ETA en el próximo puerto mientras transitan por la región cuyos límites son el Canal de Suez, 78º E y 5º S. Para más información o unirse al programa de comunicación voluntaria, contactar con UKMTO: watchkeepers@ukmto.org

El UKMTO realiza un seguimiento del buque y la información sobre posición se pasa al CMF y al Cuartel General de la UE. También es el responsable de la recepción de las alertas de ataque.

CMF – Combined Maritime Forces

Coalición internacional de 33 países, compuesta por 3 grupos operativos, CTF 150, 151 y 152, con la misión es la de realizar operaciones de seguridad marítima en el área del Océano Índico, Mar Rojo y Mar Árabe (<https://combinedmaritimeforces.com/>). La CTF 151 realiza operaciones contra piratería.

ANEXO B: DETALLES DE CONTACTO ÚTILES:

COVAM

Correo electrónico: covam@mde.es
Teléfono: 0034 968 50 00 50 / 968 12 00 20
Fax: 0034 968 12 70 33

MSCHOA

Página web para comunicaciones www.mschoa.org
Teléfono: + 33 (0)2 98 220 220 + 33 (0)2 98 220 170
Fax: + 33 (0)2 98 220 171
Correo electrónico: postmaster@mschoa.org

UKMTO

Correo electrónico: watchkeepers@ukmto.org for alerts/attacks
info@ukmto.org, for other questions
Teléfono: +44 (0) 239 2222 060 / +971 50 552 3215
Móvil:
Fax: +971 4 3065710
Télex: (51) 210473

IBM PRC

Correo electrónico: piracy@icc-ccs.org
Teléfono: +60 3 2031 0014 (24 hrs)
Fax: +60 3 2078 5769
Télex: +84 34199 (IMBPC1 MA34199)
Website: www.lcc-ccs.org

ANEXO C: 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*	
	CONDICIONES METEOROLÓGICAS	
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 DISPONILE / 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 CIUDADELA*	SÍ/NO
	AUMENTO VELOCIDAD/ MANIOBRAS EVASIVAS *	SÍ/NO
	DESCRIPCIÓN *	
	EMPLEO ARMAS / DISPAROS DE AVISO / INTIMIDACIÓN / IMPACTO	
ESTADO ACTUAL	OTROS ORGANISMOS A QUIENES SE INFORMÓ DEL INCIDENTE	
	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 / CIUDADELA / FUERA BUQUE
	HERIDOS	
	DETALLES	
	FALLECIDOS	
INTENCIONES	DETALLES	
	CONTINUAR DERROTA / MODIFICAR DERROTA*	
	REPARAR DAÑOS / ABANDONAR BUQUE / ENTREGAR BUQUE*	
	VELOCIDAD ACTUAL	
	RUMBO ACTUAL	
IMÁGENES	OTROS	
	ESTÁ GRABADO EL INCIDENTE	
	CCTV / FOTOGRAFÍAS	
INFORMACIÓN ADICIONAL	INFORMACIÓN ANEXADA	
	CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN ÚTIL	
	ADJUNTAR CUALQUIER OTRO INFORME ADICIONAL REALIZADO	

* DATOS OBLIGATORIOS.

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