

E.T.S de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica Naval

Departamento de Ciencias y Técnicas de La Navegación

Trabajo Fin de Grado

Grado en Navegación y Transporte Marítimo

***Piratería Marítima
en el siglo XXI: Somalia***

Nombre: Sergio G. Pérez Pérez

DNI: 78632663X

Tutor Académico: José Ángel Rodríguez Hernández

Santa Cruz de Tenerife, Julio 2014

Trabajo Fin de Grado

Grado en Navegación y Transporte Marítimo

***Piratería Marítima
en el siglo XXI: Somalia***

Nombre: Sergio G. Pérez Pérez

DNI: 78632663X

Tutor Académico: José Ángel Rodríguez Hernández

Santa Cruz de Tenerife, Julio 2014

*En honor a José Antonio Pérez Marrero,
"ABUELO"*

Agradecimientos

Todo el camino recorrido hasta aquí no hubiera sido posible sin la ayuda y persistencia de mi pequeña gran familia, mis abuelos, mis tíos, mis primos, *Tino*, mi hermana y especialmente mi madre, *Isa*, quien no ha dejado de luchar ni un segundo de su vida por mí y que gracias a su cabezonería y a mucho esfuerzo y sacrificio ha conseguido hacer de mi una buena persona, con valores y con futuro.

Además he de agradecer el esfuerzo y dedicación de mi tutor *José Ángel Rodríguez* en la elaboración de este trabajo, así como dar las gracias a todos los profesores que a lo largo de estos cuatro años han compartido conmigo sus conocimientos y experiencias, en especial a *Antonio Bermejo*.

Y finalmente a ti *Itahisa*, por toda la confianza depositada en mí y la paciencia que has tenido durante todos estos años. Gracias de verdad por estar a mi lado y creer en mí, sin tu confianza esta etapa de mi vida se hubiera quedado en un sueño.

Índice

Introducción	<u>Pág.</u> 1
--------------------	------------------

Capítulo 1

Introducción a la piratería marítima

1.1 Antecedentes de la piratería marítima	3
1.2 El concepto actual de piratería	5
1.3 Piratería en la actualidad	6

Capítulo 2

Piratería en Somalia

Introducción	14
2.1 Contexto histórico de Somalia	15
2.2 El desarrollo de la piratería en Somalia	17
2.3 Grupos de piratas somalíes	18
2.4 <i>Modus operandi</i> de los piratas somalíes (Marines Somalíes)	19

Capítulo 3

La lucha contra la piratería en Somalia

Introducción	22
3.1 Operaciones, organizaciones y otras medidas creadas para combatir la piratería en Somalia	23
3.1.1 Operación Atalanta	24
3.1.2 Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF)	26

3.1.3 Operación “Escudo Oceánico” (<i>Ocean Shield</i>)	28
3.1.4 Centro de Transportes Marítimos de la OTAN (NATO Shipping Centre)	28
3.1.5 United Kingdom Navy’s Maritime Trade Organisation (<i>UKMTO</i>)	29
3.1.6 Shared Awareness and Deconfliction (<i>SHADE</i>)	29
3.1.7 El Código de Conducta de Djibouti	30
3.2 Piracy Reporting Centre (<i>PRC</i>)	31
3.3 OMI en la lucha contra la piratería	32

Capítulo 4

Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC)

Introducción	35
4.1 Maritime Security Patrol Area (<i>MSPA</i>)	36
4.2 Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (<i>IRTC</i>)	36
4.2.1 Delimitación geográfica del IRTC	37
4.2.2 Tránsito por el IRTC	37
4.2.3 Caso gráfico de estudio del tránsito por el IRTC	39
4.3 Registro y reporte de los buques durante el tránsito por la zona del alto riesgo	42

Capítulo 5

Prevención de los actos de piratería

Introducción	46
5.1 Evaluación de riesgos	57
5.2 Planificación del tránsito por la zona de alto riesgo	49
5.2.1 Planificación de la compañía	49
5.2.1.1 Responsabilidades del oficial de la compañía en protección marítima	50
5.2.2 Planificación del capitán	55
5.3 Medidas de autoprotección	55
5.3.1 Antes del tránsito por la zona de alto riesgo	55
5.3.2 En caso de ataque pirata inminente	67
5.3.3 Si los piratas toman el control	68

5.3.4 En caso de intervención militar	69
5.4 Informes posteriores al suceso	70

Capítulo 6

Recomendaciones para disuadir los actos de piratería

Introducción	72
6.1 Medidas disuasorias de la piratería y los robos a mano armada	73
6.1.1 Discreción del capitán y los tripulantes	73
6.1.2 Recomendaciones para la ejecución del plan de protección del buque	73
6.1.3 Desvío del buque y retraso del fondeo	74
6.1.4 Precauciones cuando el buque está fondeado o en puerto	75
6.1.5 Guardias y vigilancia	75
6.1.6 Escuchas radioeléctricas y respuestas	76
6.1.7 Alumbrado	78
6.2 Empleo de personal de seguridad	79
6.2.1 Personal de seguridad no armado	79
6.2.2 Personal de seguridad armado contratado privadamente	79
6.2.3 Los equipos militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados por el Gobierno	80
6.3 Orientaciones para la supervivencia en caso de secuestro	81

Capítulo 7

Seguridad privada armada a bordo

Introducción	86
7.1 Evaluación de riesgos	87
7.2 Criterios de selección de la compañía privada de protección marítima (CPPM)	87
7.2.1 Información básica de la CPPM	88
7.2.2 Selección y examen de antecedentes de la CPPM	88
7.2.3 Formación del personal privado de protección armada (PPPA)	89
7.3 Aspectos relativos a la prestación de servicios	90
7.3.1 Seguro	90
7.3.1.1 Cobertura de seguro de los propietarios de buques	90

7.3.1.2 Cobertura del seguro de la CPPM	90
7.3.2 Número de integrantes, composición y equipamiento de los equipos PPPA .	91
7.3.3 Mando y control	92
7.3.4 Gestión de las armas de fuego y las municiones desde el embarque hasta el desembarque	93
7.3.5 Reglas para el uso de la fuerza	94
7.3.6 Notificación y mantenimiento de registros	95
Conclusiones	97
Bibliografía y Webgrafía	99
<i>Anexo 1:</i> Plan para el caso de ataques de piratas. Loukas I	103
<i>Anexo 2:</i> Informe personal ataque pirata	110
<i>Anexo 3:</i> Post Transit Report Loukas I	121

Introducción.

La piratería marítima en la actualidad no tiene una nacionalidad concreta, ni es exclusiva de una única zona, pero sí es cierto que suele darse en algunos lugares con mayor frecuencia que en otros. No existe una zona completamente segura, ya que un ataque espontáneo puede darse en cualquier lugar del mundo, ya sea por la oportunidad que brinda un buque fondeado o la proximidad de paso a la costa de los buques que cruzan canales o estrechos.

De acuerdo con los datos ofrecidos por el Centro de Información sobre Piratería de la Oficina Marítima Internacional (IMB), creado en 1992 en Kuala Lumpur (Malasia) para monitorizar los incidentes piratas en todo el mundo, el número total de ataques piratas y robos a mano armada en la mar sufrió un descenso continuado, desde los 445 ataques reportados en 2010 a los 264 reportados en 2013.

En este trabajo se pretenden analizar las causas que han motivado el gran descenso de los ataques piratas, particularmente los perpetrados frente a las costas de Somalia, el Mar Rojo y el Golfo Pérsico, todos ellos atribuidos a piratas somalíes.

Para situarnos en el contexto histórico y actual de la piratería, en el capítulo 1 del presente trabajo se lleva a cabo una breve descripción de lo que ha sido la piratería a lo largo de nuestra historia y de lo que está siendo en la actualidad.

El capítulo dos nos introduce en el contexto histórico de Somalia con el objetivo de hacer entender al lector las causas y motivaciones que han llevado a la población local a desarrollar el fenómeno de la piratería y su evolución. Consecuentemente, la OMI en cooperación con otros organismos y Estados, se ha visto obligada a tomar medidas para hacer frente a la **piratería** en dicho país. Dichas medidas, desarrolladas en el capítulo 3, pasan por la creación del Corredor Internacional de Tránsito Recomendado y ha sido una de las más efectivas implantadas por la OMI, motivo por el cual se ha dedicado el capítulo 4 íntegramente para su análisis y funcionamiento. A parte de ésta, la OMI también ha publicado una serie de circulares a través de las cuales orienta a los propietarios, armadores y capitanes de los buques sobre las medidas preventivas y de autoprotección a tener en cuenta durante el tránsito por las zonas afectadas por la piratería.

Dada la importancia de estas medidas preventivas y de autoprotección para la seguridad de los buques y sus tripulantes, se han dedicado los capítulos 5 y 6 para acercarnos a dichas medidas y aportar orientaciones importantes que intentan disuadir los actos de piratería y robos perpetrados a mano armada.

Finalmente, en el capítulo 7 se desarrollan las disposiciones a seguir por las compañías navieras y los capitanes a la hora de contratar personal privado de protección armado, cuyo objetivo es el de reforzar la seguridad del buque durante su tránsito por la zona de alto riesgo, como consecuencia de la creciente amenaza para el transporte marítimo comercial que representa la piratería somalí.

Con el objetivo de complementar la información relativa a algunos temas desarrollados en el presente trabajo, se ha decidido adjuntar al final del mismo una serie de anexos que hacen referencia; al plan anti-piratas del buque en el cual el alumno realizó las prácticas; al informe realizado por la empresa de seguridad tras prestar sus servicios a bordo; y a la construcción y uso de las ciudadelas en los buques.

Capítulo 1

Introducción a la Piratería Marítima

1.1 Antecedentes de la piratería marítima.

La piratería es tan antigua como la navegación marítima, nació junto con el comercio marítimo, como consecuencia de la utilización de rutas de navegación para fines comerciales, y sus inicios se remontan al Imperio Romano.

La palabra “pirata” proviene del latín “pirata” y ésta del griego “πειρατής” (peira), que significa “prueba” y que a su vez viene del verbo “πειραω” (peiraoo), cuyo significado es “esforzarse”, “tratar de”, “intentar la fortuna en las aventuras”. Y viene a calificar al ladrón que roba y depreda en la mar, al facineroso que se dedica al saqueo de los buques en la mar. Definición que

disto mucho de los actos de piratería que han azotado y azotan en la actualidad a los mares y océanos. [1]

Durante el siglo I AC, los piratas estaban presentes en el mar mediterráneo, desde la columna de Hércules hasta las costas de Fenicia, así como en las costas griegas. El imperio romano hizo frente a la piratería en el año 79 AC, a través de la Ley Gabinia¹.

Los piratas también estuvieron presentes en el Mediterráneo durante la Edad Media. Los piratas berberiscos establecidos en el Norte de África saqueaban las costas de España. En 1535, el Rey Carlos I de España ordenó desembarcar en las costas de Berbería y ocupar las plazas de Goleta y Túnez con el objetivo de exterminar las bases piratas.

Posteriormente, entre los siglos XVI y XVIII, la piratería marítima tuvo su mayor auge, con la conquista de América, los ataques piratas aumentaron y cambiaron de escenario trasladándose al Caribe. Los corsarios² y piratas ingleses, holandeses y franceses atacaban los galeones españoles procedentes de las Indias Occidentales de la América del Sur que regresaban con las bodegas cargadas de oro, plata y piedras preciosas. España formó la Armada de Barlovento en 1640, con el fin de defender el tráfico marítimo español en el Golfo de México y en el Caribe. Además, los españoles protegían el tráfico mercante en el Océano Atlántico a través de la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, financiada a través del denominado "*Impuesto de Avería*"³. [2]

Lejos de constituir un fenómeno histórico, la piratería sigue siendo hoy en día una dura realidad que amenaza la libertad y la seguridad de los barcos en numerosas costas y regiones del mundo, y que, en muchos casos, ha pasado a formar parte del crimen organizado transnacional. [1]

¹ Fue propuesta en el 67 a. C. por el tribuno de la plebe Aulo Gabinio, otorgaba poderes de imperium proconsular a Pompeyo Magno durante un período de tres años en todos los territorios del Mediterráneo y el Mar Negro, en un radio de 75 kilómetros desde la costa, con el objetivo de acabar con los ataques piratas que amenazaban la supremacía romana e incluso la propia supervivencia de la urbe.

² Era el nombre que se concedía a los navegantes que, en virtud del permiso concedido por un gobierno en una carta de marca o patente de corso, capturaban y saqueaban el tráfico mercante de las naciones enemigas de ese gobierno.

³ Fue un impuesto sobre el comercio colonial de los siglos XVI y XVII en España; se imponía sobre los mercaderes o las mercancías. Asimismo, incluía a los pasajeros que pasaban a Indias.

1.2 El concepto actual de piratería.

Para entender bien el concepto actual de piratería, nos ceñiremos a la definición que de ella da el “*Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*” (UNCLOS de sus siglas en inglés), que en su artículo 101 establece:

“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) *Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada dirigidos:*
 - I) *Contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - II) *Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.*
- b) *Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*
- c) *Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a), en el apartado b) o facilitarlos intencionadamente.”*

Como podemos observar en la definición antes descrita, la comisión de los actos violentos de debe producir más allá del mar territorial y de la zona económica exclusiva para ser considerado un acto de piratería, por tanto, después de las 200 millas náuticas medidas desde tierra firme, donde se inicia alta mar.

La piratería es un crimen colectivo realizado por los integrantes de una asociación delictiva. La acción típica consiste en cualquier acto ilegal de violencia, de detención o de depredación. Además los verbos típicos que describen la piratería son: intimidar o ejercer la violencia. La Convención UNCLOS no exige que los piratas porten o hagan uso de armas. [2]

Por el contrario, si los actos de bandidaje son cometidos dentro del mar territorial o dentro de la zona económica exclusiva se tipifican como robo a mano armada en el mar.

El robo a mano armada está definido en el párrafo 2.2 de la resolución A.1025(26) Código de Prácticas para la Investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques, de la siguiente manera:

“Robos a mano armada perpetrados contra los buques significa cualquiera de los siguientes casos:

- I) Cualquier acto ilícito de violencia o de detención, o cualquier acto de depredación o amenaza de la misma, que no sean actos de “piratería”, cometido para fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, las aguas archipelágicas y el mar territorial de un Estado.*
- II) Cualquier acto para incitar o para facilitar intencionalmente un acto descrito arriba.”*

Por otro lado, la Oficina Marítima Internacional (IMB de sus siglas en inglés), perteneciente a la Cámara de Comercio Internacional, la define como *“un acto de embarque o intento de abordar un buque con la intención aparente de cometer un robo o cualquier otro delito, y con la intención aparente o la capacidad para usar la fuerza en la comisión de ese acto”*.

La definición del IMB es utilizada solo para propósitos estadísticos. Sin embargo, debemos destacar que esta definición también considera actos de piratería a los acontecimientos ocurridos en el mar territorial o en aguas sometidas a la jurisdicción de algún Estado. Por lo tanto, la definición del IMB abarca tanto incidentes consumados como intentos de ataque, si los acontecimientos ilícitos se presentan cuando el buque está atracado en puerto, fondeado, o navegando en el mar. [2]

1.3 Piratería en la actualidad.

Los actos de piratería perpetrados contra buques en lugar de haber desaparecido o disminuido en la escena internacional se han, por el contrario, incrementado en el curso de los últimos años a pesar de los esfuerzos de la comunidad internacional. Son actos cada vez más violentos que constituyen una grave amenaza para el comercio internacional. [1]

La piratería del siglo XXI tiene su causa en la importancia del transporte marítimo para el comercio internacional y en la presencia de estrechos en las principales rutas marítimas. Aproximadamente el 75% del comercio marítimo pasa por alguno de estos estrechos, los cuáles aprovechan los piratas para llevar a cabo sus ataques. [2]

En la siguiente tabla podemos observar el número de ataques e intentos de ataque perpetrados por los piratas en el año 2013. Podemos observar como gran parte de estos ataques se producen en las principales rutas de navegación del comercio marítimo.



Ilustración 1.1 Principales vías de navegación del transporte marítimo. [3]

Location	ACTUAL ATTACKS		ATTEMPTED ATTACKS	
	Boarded	Hijacked	Fired Upon	Attempted Boarding
SE ASIA				
Indonesia	97			9
Malacca Straits		1		
Malaysia	5	2		2
Philippines	3			
Singapore Straits	9			
FAR EAST				
South China Sea	4			
Vietnam	9			
INDIAN				
Bangladesh	12			
SUBCONT				
India	13			1
SOUTH				
Brazil	1			
AMERICA				
Colombia	6			1
Dominican Republic	1			
Ecuador	2			1
Guyana	2			
Peru	3			1
AFRICA				
Egypt	7			
Gabon	1	1		
Ghana	1			
Guinea	1			
Gulf of Aden (Somali pirates)		1	2	3
Ivory Coast	2	2		
Kenya	1			
Mauritania	1			
Morocco				1
Mozambique	2			
Nigeria	13	2	13	3
Red Sea (Somali pirates)				2
Sierra Leone	2			
Somalia		1	6	
Tanzania	1			
The Congo	2			1
Togo	1	2	1	3
Sub Total	202	12	22	28
Total			264	

Tabla 1.1 Ataques perpetrados e intentos de ataque por localización en 2013. [4]

Como podemos observar en la tabla 1.1, se han ido configurando ciertas regiones como focos altamente peligrosos para la navegación marítima. Este es el caso, por ejemplo, de lo que ocurre en una amplia zona del sudeste asiático, especialmente en el Estrecho de Malaca, que separa el norte de la isla de Sumatra y Singapur, y por cuyas aguas navegan anualmente cincuenta mil buques y que en algunos de sus tramos deben reducir la velocidad al estrecharse considerablemente la ruta de navegación, propiciando así los ataques piratas. Sin salir de estos espacios, en el Golfo de Bengala, la zona noreste del Océano Índico, las costas de la India y Bangladesh también son zonas donde se ha registrado una importante actividad de los piratas. Otras regiones del mundo, tales como el nordeste de África, principalmente el Golfo de Adén, o la costa occidental africana, sobre todo en el Golfo de Guinea, son verdaderos estados sin ley, en el que los actos de piratería han llegado a extenderse hasta aguas internacionales. El continente americano, aunque en menor medida, tampoco se libra de estos actos, en especial, la costa del Océano Pacífico y el Mar Caribe.

Category	2009	2010	2011	2012	2013
Attempted	85	89	105	67	28
Boarded	155	196	176	174	202
Fire upon	121	107	113	28	22
Hijack	49	53	45	28	12
Total	410	445	439	297	264

Tabla 1.2 Comparación de los tipos de ataque desde 2009 hasta 2013. [4]

Existe una conexión entre piratería y “Estados fallidos”. Los “Estados fallidos” no pueden facilitar protección a sus ciudadanos, ni tampoco ejercer un control interno sobre su territorio. Esta situación se ve reflejada en la incapacidad de los cuerpos policiales o las fuerzas militares para disuadir o evitar los delitos realizados en las zonas costeras, en el mar territorial y en la zona económica exclusiva. Los piratas toman ventajas de la falta de seguridad para establecer sus bases piratas terrestres y ejecutar sus acciones delictivas en la mar⁴. [2]

⁴ Así sucede, por ejemplo en los actos de piratería efectuados frente a las costas de Somalia.

De igual modo, los “Estados fallidos” no pueden asegurar la protección de los buques cuando se encuentran en puerto o áreas de fondeo, lo cual permite que los piratas aprovechen esa situación para abordar los buques y llevar a cabo robos oportunistas en esos lugares⁵.

Location	Berthed	Anchored	Steaming	Not stated
SE ASIA Indonesia	8	82	7	
Malacca Straits			1	
Malaysia			7	
Philippines		3		
Singapore Straits		1	8	
FAS EAST South China Sea			4	
Vietnam	4	4	1	
INDIAN Bangladesh	1	10	1	
SUB CONT India		13		
SOUTH AMERICA Brazil		1		
Colombia		6		
Dominican Republic	1			
Ecuador			2	
Guyana	1	1		
Peru	1	2		
AFRICA Egypt	2	5		
Gabon			2	
Ghana		1		
Guinea		1		
Gulf of Aden (Somali pirates)			1	
Ivory Coast	1	1	1	1
Kenya	1			
Mauritania		1		
Mozambique	2			
Nigeria	1	2	12	
Sierra Leone		2		
Somalia			1	
Tanzania	1			
The Congo		2		
Togo		1	2	
Sub Total	24	139	50	1
Total	214			

Tabla 1.2 Estado de los barcos durante los ataques piratas en 2013. [4]

No todos los piratas utilizan la misma forma de actuar a la hora de perpetrar sus ataques. Los actos de piratería los podemos clasificar en base al grado de organización de los piratas y al tipo de armas que utilizan éstos. En base a lo dicho, los ataques piratas los podemos clasificar de la siguiente manera:

⁵ La mayoría de los actos de piratería perpetrados se llevan a cabo cuando los buques están fondeados.

- Crimen oportunista: es un tipo de ataque no planeado, el objetivo es elegido de manera aleatoria, y los piratas no utilizan la violencia. El ataque pirata oportunista es la forma más común de piratería y tiene lugar en los puertos o en las aguas del puerto. Los piratas roban pequeñas cosas del buque.
- El robo armado de bajo nivel: este ataque es perpetrado con el apoyo de lanchas rápidas y armas de bajo calibre. Los piratas abordan el buque para robar el dinero de la caja fuerte. Por lo general, los piratas no utilizan la violencia contra los tripulantes durante la comisión del delito.
- El robo y asalto armado de nivel medio: esta clase de ataque pirata se caracteriza por el planteamiento meticuloso de éste. Las bandas criminales que realizan este tipo de ataques están integradas por marineros y delincuentes. Los atacantes utilizan naves nodrizas para acercarse a las rutas marítimas, para posteriormente enviar las lanchas rápidas para alcanzar a los buques. Las víctimas de esta clase de ataques pueden resultar heridas. Los piratas secuestran a la tripulación hasta que las navieras o los gobiernos implicados satisfacen sus peticiones.
- Secuestro criminal de nivel alto: los ataques piratas de este género son llevados a cabo por profesionales. Los piratas cuentan con información relacionada con el buque y su carga. Los atacantes utilizan armamento militar para lograr tomar el control del buque. El objetivo de los piratas es hacerse con el control del buque para posteriormente transferir la carga de éste a otro barco, asesinar a los miembros de la tripulación y dar una nueva identidad al buque asaltado. La nueva identidad del barco permite a este tipo de organizaciones pirata embarcar marineros bajo sus órdenes y utilizar el buque como barco fantasma. [2]

Location	Hostage	Threatened	Assault	Injured	Killed	Kidnap	Missing
SE ASIA Indonesia	34	6		3			
Malaysia	59			3			
Singapore Straits	5						
FAR EAST South China Sea	35			2			1
INDIAN SUB CONT Bangladesh		1					
AMERICA Brazil	1						
Colombia	1						
Guyana	2			1			
AFRICA Egypt				1			
Gabon	24						
Gulf of Aden (Somali pirates)	14						
Ivory Coast	31			2			
Nigeria	43			4	1	34	
Sierra Leone	2	2					
Somalia	20						
Tanzania		1					
Togo	33			5		2	
Subtotal	304	10	-	21	1	36	1
Total	373						

Tabla 1.3. Tipo de violencia usada por los piratas y su localización en 2013. [4]

Types of Violence	2009	2010	2011	2012	2013
Assaulted	4	6	6	4	-
Hostage	1050	1174	802	585	304
Injured	69	37	42	28	21
Kidnap/Ransom	12	27	10	26	36
Killed	10	8	8	6	1
Missing	8	-	-	-	1
Threatened	14	18	27	13	10
Total	1167	1270	895	662	373

Tabla 1.4 Tipo de violencia usada por los piratas entre 2009 y 2013. [4]

Locations	Guns	Knives	Other Weapons	Not Stated
SE ASIA Indonesia	5	49	2	20
Malacca Straits	1			
Malaysia	5	1		3
Philippines				3
Singapore Straits	1	3		5
FAR EAST South China Sea	3			1
Vietnam	1	2		6
INDIAN Bangladesh		10		2
SUB CONT India	1	4	1	8
AMERICA Brazil	1			
Colombia				7
Dominican Republic				1
Ecuador	2			1
Guyana	1	1		
Peru		1		3
AFRICA Egypt	1	1		5
Gabon	2			
Ghana				1
Guinea	1			
Gulf of Aden (Somali pirates)	6			
Ivory Coast	2	1		1
Kenya		1		
Mauritania		1		
Morocco				1
Mozambique		2		
Nigeria	26			5
Red Sea (Somali pirates)	1			1
Sierra Leone		2		
Somalia	7			
Tanzania		1		
The Congo		1		2
Togo	4			3
Sub Total	71	81	3	109
Total	264			

Tabla 1.5 Tipos de armas usadas clasificadas por localización geográfica. [4]

Types of Arms	2009	2010	2011	2012	2013
Guns	243	243	245	113	71
Knives	71	88	69	73	81
Not Stated	90	108	117	104	109
Other Weapons	6	6	8	7	3
Total	410	445	439	297	264

Tabla 3 Tipos de armas usadas durante los ataques entre 2009 y 2013. [4]



Ilustración 1.1 Pirata somalí armado. [5]

La globalización económica, la mundialización de las relaciones, el fin de la bipolaridad ideológica, la proliferación de “Estados fallidos”, la prolongación de guerras civiles, la pobreza, el protagonismo de ciertos extremismos religioso, el tráfico de armas y de estupefacientes, en fin, el crimen organizado inciden considerablemente en la piratería moderna.

De este modo, la piratería sigue constituyendo hoy en día una grave amenaza para la navegación en numerosas regiones del planeta, para la seguridad del medio marino y para la vida de la tripulación y los pasajeros de los buques atacados. [1]

Capítulo 2

Piratería en Somalia

Introducción.

En este capítulo se llevará a cabo un breve resumen de los acontecimientos históricos acontecidos en Somalia, desde 1969 hasta la actualidad, con el objetivo de conocer las causas, sobre todo políticas, que han llevado a la población de este país a desarrollar el fenómeno de la piratería en aguas costeras, llegando incluso a extenderse en determinadas ocasiones a aguas internacionales; trataremos de clasificar y describir los principales grupos de piratas que actúan a lo largo de toda la costa somalí, desde las latitudes más meridionales hasta alcanzar la frontera con Djibouti, y su *modus operandi*.

2.1 Contexto histórico de Somalia.

Somalia se encuentra situada en un lugar estratégico, al norte de África y próximo a la Península Arábiga, de ahí su implicación en la Guerra Fría⁷.

En ella imperaba una dictadura inspirada en el modelo soviético de 1979, con un partido único, el Partido Socialista Revolucionario Somalí, presidido por Siad Barre tras un golpe de estado en 1969. Después de varios conflictos, pierde el apoyo soviético y se acerca a Estados Unidos, quien le presta ayuda económica y militar.

En los años sucesivos, el país sigue inmerso en múltiples conflictos provocados por una tensión interna en contra del dictador. Esto divide al país y toman el control las milicias, cae Siad Barre y toman el poder seguidores de éste, pero aún así el país continúa en lucha más de dos décadas, llevándolo a una situación caótica que aún perdura hoy en día a pesar de los intentos de otros países, entre ellos Estados Unidos, por restablecer el orden y ayudar a la población a través de ayuda humanitaria.

En un contexto de caos generalizado en Somalia, la Unión Islámica tomó el poder en diversas localidades, pero muy pronto fueron expulsados por las milicias etíopes, que consideraban a éstas una amenaza para la seguridad de su país.

Así, en el año 2.000 continuaba la situación de violencia generalizada, provocada por una continua lucha entre milicias, entre las que iban ganando poder las Cortes Islámicas. Como consecuencia, el resto de milicias se unieron para poder hacerles frente y se creó en 2006 la "Alianza para el Restablecimiento de la Paz y Contra-Terrorismo". El enfrentamiento entre ambos grupos desató una guerra en la que logró la victoria la Unión de Cortes Islámicas. Éstos nuevamente, debido a discrepancias internas, quedaron relegados a un segundo lugar, pues comenzaron a controlar el territorio el ejército de Etiopía, apoyado por Estados Unidos, con el objetivo de combatir elementos terroristas vinculados a Al-Qaeda.

⁷ La Guerra Fría fue un enfrentamiento político, económico, social, militar, informativo e incluso deportivo que tuvo lugar durante el siglo XX, desde 1945 (fin de la Segunda Guerra Mundial) hasta el fin de la URSS (que ocurrió entre 1989 con la caída del muro de Berlín y 1991 con el golpe de Estado en la URSS), entre los bloques occidental-capitalista liderado por Estados Unidos, y oriental-comunista liderado por la Unión Soviética. Las razones de este enfrentamiento fueron esencialmente ideológicas y políticas.

La intervención de Etiopía y Estados Unidos en apoyo al Gobierno de Transición acabó con el dominio de las Cortes Islámicas, pero fracasó en el intento de restablecer el orden gubernamental en Somalia ya que continuó una lucha armada contra las guerrillas que se oponían a la ocupación.

En un intento de solventar la situación, la ONU convocó una mesa de negociación en Djibouti. Dichas negociaciones pretendían crear una gran coalición de fuerzas que incluyese al Gobierno de Transición de Somalia, las fuerzas islamistas moderadas y otras milicias presentes en el país, aislando a los islamistas radicales. En el marco de esta nueva alianza, en enero de 2009, Sharif Sheik Ahmed fue elegido presidente de la nueva formación del Gobierno de Transición. [6]

Los acuerdos tomados en Djibouti también incluían la retirada de las tropas de Etiopía desplegadas en Somalia, a fin de que las fuerzas del nuevo Gobierno de Transición y la misión de la Unión Africana en el país AMISOM⁸ se encargasen de recuperar el control del estado.

En 2012 se dio por finalizada la tarea del Gobierno de Transición de Somalia y se procedió al nombramiento del nuevo Gobierno Federal (GFS), liderado por Hassan Sheikh Mohamud. [7]



Ilustración 2.1 Mapa de Somalia. [8]

⁸ La Misión de la Unión Africana en Somalia (conocida por sus siglas en inglés como AMISOM) es una misión de mantenimiento de la paz regional operada por la Unión Africana con la aprobación de las Naciones Unidas en Somalia.

2.2 El desarrollo de la piratería en Somalia.

El desarrollo de la piratería surge como consecuencia de la inseguridad económica y social en la que se ha encontrado la población del litoral de Somalia desde el derrumbe del estado en 1991. Esto ha llevado a la necesidad de adoptar nuevas formas de sustento al margen de la legalidad. Junto a la ausencia de una estabilidad en la que basar sus actividades económicas, principalmente ligadas a la pesca, se dio un fenómeno de mala utilización y sobreexplotación de los mares por parte de flotas extranjeras, que actuaban de forma ilegal, desplazando a los pescadores somalíes.

A la pesca ilegal, llevada a cabo de una manera abusiva en zonas que legalmente solo podían explotar la población local, se unieron otras actividades ilegales como la descarga de vertidos tóxicos de todo tipo, incluido los nucleares, que arruinaban aún más a los pescadores somalíes. Ante esta sobreexplotación, la piratería surge en un primer momento como respuesta de autodefensa de los pescadores empobrecidos.

La piratería ha creado un modo de vida en Somalia que va mucho más lejos de cubrir las necesidades básicas de los antiguos pescadores de la zona. La situación ha pasado en poco tiempo de la lucha diaria por subsistir a una gran capacidad adquisitiva y un estilo de vida de lujo. Esto no solo ha mejorado la situación de los que intervienen en esta tipo de actividades, sino que también ha mejorado la situación general de las regiones afectadas.

Una de las características más sorprendentes del fenómeno de la piratería, es la capacidad tecnológica de la cual disponen las bandas organizadas. Frente a la imagen que se posee de grupos reducidos equipados con armas de pequeño calibre que asaltan embarcaciones a bordo de pequeños botes, lo cierto es que los piratas están dotados con equipos de última tecnología, como pueden ser equipos GPS, teléfonos satelitales y hardware militar. Dichos equipo son suministrados principalmente por “empresarios” y organizaciones criminales que reciben a cambio el 30% de los beneficios obtenidos. Los piratas obtienen el 50% del total, mientras que el otro 20% restante se reparte entre los habitantes de las comunidades que prestan ayuda y también para sobornar a las autoridades locales.

La piratería en Somalia es por tanto un fenómeno completamente asentado entre la población local, que además de los beneficios que aporta, goza de respeto y prestigio entre la sociedad, haciéndose mucho más difícil de erradicar. [6]

2.3 Grupos de piratas somalíes.

Existen varios grupos de piratas operando en la costa de Somalia. De entre estos grupos podemos destacar 4 de ellos como los principales: Guardacostas Voluntarios Nacionales; Grupos de Marka; Marines Somalíes; y Grupos de Puntlandia. Estos grupos actúan principalmente en el Golfo de Adén y en la zona centro y noreste de la costa.

A continuación se describen los principales grupos de piratas, según se recorre la costa somalí desde las latitudes más meridionales hasta alcanzar la frontera con Djibouti:

- Los primeros que se encuentran son los denominados Guardacostas Voluntarios Nacionales (NVCG), los cuales atacan pequeñas embarcaciones de pesca entre otros tipos. Se localizan en la parte meridional de Somalia, en torno a la zona de Kismaayo.
- Grupos de Marka. Son un conglomerado de pequeños grupos con un bajo nivel de organización que operan en la zona de Marka, en la región Bajo Shabelle. Sus medios marítimos y armamento se consideran mejores que los del NVCG, llegando alguno de sus barcos a tener cañones en cubierta. Sus actividades combinan el contrabando y los asaltos marítimos a todo tipo de buques.
- Los Marines Somalíes. Es el grupo mejor organizado y capaz de cuantos operan en Somalia y el más activo hoy en día. Su estructura de mando es similar a la de un estado mayor militar ya que cuentan con un almirante general, un almirante, un vicealmirante y un jefe de actividades financieras. Sus negocios incluyen el ataque y secuestro de buques en zonas alejadas de la costa. El cuartel general de los piratas se encuentra situado en la localidad de Harardere. Además de dicho cuartel, éstos poseen una “estación satelital” en la ciudad de Eyl. Para llevar a cabo sus acciones, además de utilizar embarcaciones rápidas, utilizan barcos nodriza, siendo esta última una de las características de este grupo.

- Grupos de Puntlandia. Pasan por ser los más antiguos de Somalia, y son también conocidos como los “piratas pescadores”. Su edad es por lo general avanzada, al tiempo que suelen ser bastante discretos. Además de la actividad pirata, sus negocios también incluyen el contrabando. Uno de los medios utilizados para perpetrar sus ataques es llamar la atención con buques pesqueros transformados. [9]

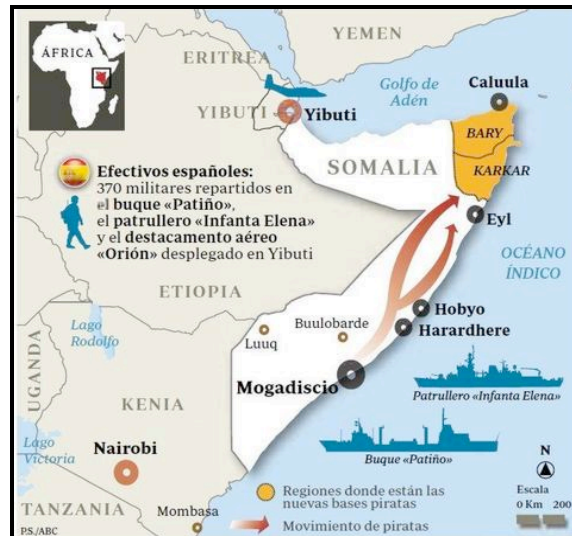


Ilustración 2.2 Bases terrestres de los piratas somalíes. [10]

2.4 *Modus operandi* de los piratas somalíes (Marines Somalíes).

Los piratas somalíes cuentan con algunas bases situadas a lo largo de la costa somalí. Dos de las más conocidas se encuentran situadas en la costa de Harardhere y de Eyl (véase ilustración 2.2). Desde estas bases proyectan sus medios marítimos, formados principalmente por embarcaciones rápidas de fibra de vidrio equipadas con motores fuera borda, contra los buques extranjeros que transitan por las aguas del Cuerno de África.

Sobre los medios electrónicos y de comunicaciones que incorporan dichas embarcaciones, algunas de ellas están equipadas con radares para pequeñas embarcaciones, con los que detectar sus objetivos, especialmente por la noche, además de estar provistas con radio, teléfonos móviles, satelitales y GPS. [7]

En el Golfo de Adén los piratas atacan generalmente en grupos formados por tres o cuatro embarcaciones rápidas denominadas “*Skiffs*”, con unos cinco piratas en cada una de ellas, armados con fusiles AK 47, granadas y lanzagranadas RPG (*Rocket Propelled Grenade*) y apoyados, en ocasiones, por otra embarcación de mayor porte (barco nodriza), que les proporciona agua, víveres y combustible. [11]



Ilustración 2.3 Buque nodriza remolcando a las skiffs. [12]

Llegado el momento de ejecutar el ataque, los piratas se mantienen al acecho simulando ser pescadores, hasta que encuentran una víctima adecuada. Normalmente se trata de buques mercantes con poca velocidad y con un francobordo fácil para el abordaje. Una vez elegida la víctima, intentan situar las embarcaciones rápidas al costado con el objetivo de que uno o más piratas armados puedan subir a bordo. Con frecuencia, los delincuentes utilizan escalas largas y ligeras a las que colocan unos garfios en el extremo para facilitar su enganche. [11]

Una vez a bordo, los piratas, por lo general, se dirigen al puente de gobierno para hacerse con el control del buque. Al llegar a éste, exigirán que se reduzca la velocidad o se pare el barco, para que el resto de los piratas puedan subir a bordo. [13]

Una vez obtenido el control del buque, el siguiente paso consiste en navegar hasta alguno de los puertos o campamentos piratas situados en la costa de Somalia.

En la costa oriental el procedimiento es similar. Se estima que con los *skiffs* (ilustración 2.4) los piratas se alejan de la costa hasta 150 millas, aunque algunos de los últimos secuestros se han llegado a producir a unas 450 millas de ésta. Para estos asaltos no cabe duda que los piratas utilizan

un buque nodriza, que emplean para transportar los *skiffs* de asalto y localizar a las víctimas. Estos buques nodriza suelen ser pesqueros que han sido asaltados por los propios piratas. [11]



Ilustración 2.4. Piratas somalíes a bordo de un *skiff*. [14]

La forma principal de liberar los buques apresados es la de pagar su rescate. La manera de hacerlo efectivo se hace a través de complejas redes internacionales que intermedian en el pago del dinero o mediante transacciones directas en efectivo, llevándose a cabo por intermediarios, o con transferencias de barco a barco.

El dinero obtenido se divide en varias partes. Una partida va dedicada a la compra de armas, mientras que las otras se dividen entre los propios piratas a modo de usufructo. En algunas ocasiones, los intermediarios, ya sean nacionales o extranjeros, también reciben alguna cantidad en concepto de “*comisión*”.

Respecto al montante de los rescates no siguen un patrón fijo, ya que varían en función del buque, carga y otros factores que pueden rodear a la negociación. [9]

Capítulo 3

La Lucha Contra la Piratería en Somalia

Introducción.

La situación de inestabilidad e inseguridad que vive Somalia ha revitalizado la piratería, que si bien existía desde la caída de Barre en 1991, ha aumentado considerablemente a partir del año 2006, siendo percibida por todos los países como una verdadera y preocupante amenaza. Este incremento de las actividades delictivas por parte de los piratas supone un importante reto para la Comunidad Internacional que tiene la **obligación** de solucionar este problema, o al menos aminorar sus efectos.

A medio y a largo plazo, la solución pasa por la estabilidad social, política y económica de Somalia. A corto plazo tenemos que conformarnos con la adopción de medidas urgentes encaminadas a tratar de disuadir, impedir y combatir a los autores de estos actos delictivos marítimos. [15]

En este capítulo nos centraremos en las medidas a corto plazo y, fundamentalmente en las establecidas para combatir la piratería en el Golfo de Adén y la costa de Somalia.

3.1 Operaciones, organizaciones y otras medidas creadas para combatir la piratería en Somalia.

Ya se ha comentado que la solución definitiva al problema de la piratería es a largo plazo y pasa por lograr la estabilidad del país, creando un entorno de seguridad en el que puedan volver a funcionar las instituciones. Sin embargo, ante las demandas de la Comunidad Internacional y lo grave de sus consecuencias, ha sido urgente tomar medidas que si no la erradicarán al menos disminuirán sus efectos.

La Operación Atalanta no ha sido la primera, ni la única en combatir la piratería en esas aguas. De hecho, la OTAN, con el despliegue de su Fuerza Naval Permanente “*Standing NATO Maritime Group 2*” (SNMG-2), fue la primera en dar respuesta a las peticiones de la ONU, e incluso anteriormente, algunas naciones a título propio como Holanda y Canadá llevaron a cabo operaciones de protección y escolta a los barcos del Programa Mundial de Alimentos (WFP) en su tránsito desde Mombasa hasta Mogadiscio.

Otras fuerzas presentes en la zona son:

- La Coalición de fuerzas navales francesas (FR ALINDIEN) en el Océano Índico.
- La Coalición de fuerzas navales Operación Libertad Duradera (CMF), liderada por EEUU (TF150, TF151, TF57, TF53 y CJTF HOA). En particular, la TF151 de la Coalición está dedicada a la lucha contra la piratería.
- Agrupaciones navales nacionales. Países como el propio EEUU, Reino Unido, India, Rusia, China, Pakistán, Japón, Malasia, etc., tienen distintas agrupaciones en la zona protegiendo su flota nacional.

Aunque a nivel estratégico no existe coordinación entre las fuerzas presentes en la zona, si la hay a nivel táctico debido a la necesidad de aunar esfuerzos y evitar interferencias.

Con este propósito en el año 2008, a propuesta de la Coalición Multinacional (CMF), se estableció un grupo llamado SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*). En este organismo están representadas las agrupaciones navales-militares, y todos los grupos que intervienen en la zona,

como marinas independientes, potencias regionales, países ribereños, flotas de pesca, armadores, asociaciones mercantes, industrias navales, compañías de seguros, etc., ampliándose así el ámbito de la coordinación y cooperación. El primer y más importante logro de SHADE ha sido la promulgación de un Corredor Internacional en el Golfo de Adén (IRTC) y la organización de grupos de tránsito para los buques que transitan por él.

Para la coordinación de las diferentes navieras, industrias y en general para todos los presentes en la zona, la Unión Europea ha establecido un Centro de Coordinación Marítima, operado por la EUNAVFOR, denominada “*Maritime Security Centre Horn of Africa*” (MSCHOA). Su cometido es proporcionar información y guía al tráfico mercante. Este centro es desde donde se organizan los grupos de tránsito para el tránsito por el IRTC y desde donde se transmite a las navieras las recomendaciones sobre medidas a tomar para evitar o al menos dificultar los ataques. [15]

3.1.1 Operación Atalanta.

La Operación Atalanta es una operación aeronaval en contra de la piratería marítima creada en diciembre de 2008 por la Unión Europea e impulsada principalmente por los gobiernos de España y Francia. Esta operación está dirigida a:

- Proteger a los buques fletados por el Programa Mundial de Alimentos que transportan ayuda humanitaria a Somalia;
- proteger a los buques que naveguen por la zonas de alto riesgo;
- Prevenir y reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en las costas de Somalia y el Golfo de Adén;
- supervisar las actividades pesqueras frente a la costa somalí;
- capturar, retener y entregar a las personas que hayan cometido o sean sospechosas de haber cometido actos de piratería;
- incautar los buques piratas y embargar los bienes que se encuentren a bordo;
- establecer un enlace con la fuerza marítima “*Combined Task Force 150*” (CTF 150); y
- asumir la coordinación naval iniciada por la operación militar EUNAVCO.

La Operación Atalanta se lleva a cabo en la zona marítima que abarca el sur del Mar Rojo, el Golfo de Adén, parte del Océano Índico, incluido Seychelles y las zonas más alejadas de la costa de África Oriental. [2]

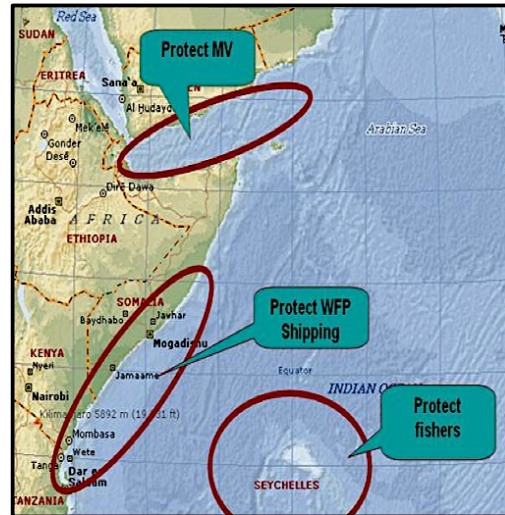


Ilustración 3.1 Zonas más protegidas por los buques de la Operación Atalanta. [16]

Los estados que participan en esta operación son: Reino Unido, Países Bajos, Italia, Grecia, Alemania, Francia y España, que en total han desplegado un promedio de 12 buques militares, 3 aeronaves y 1.800 militares, desde el inicio de la operación. [16]

Asimismo, Noruega, Croacia, Montenegro y Ucrania contribuyen con la operación militar y cuentan con un Comité de contribuyentes para tratar colectivamente las cuestiones relativas al empleo de sus fuerzas militares.

La operación naval europea se complementa con un centro de protección marítima para dar servicio a los buques mercantes que navegan por el Golfo de Adén y el Cuerno de África. El MSCHOA es parte del marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa, y se creó como una iniciativa para combatir la piratería en el Cuerno de África. El MSCHOA tiene como objetivos salvaguardar la libertad de la navegación y servir como enlace entre las compañías navieras y las autoridades navales, en especial las pertenecientes al EU NAVFOR-Atalanta.

Las empresas navieras o los capitanes de los buques que naveguen u operen por el Cuerno de África podrán registrar sus buques, sus trayectos por la zona y actualizar su localización a través de la página web del MSCHOA. De esta manera, las autoridades navales dispondrán de información sobre el tráfico marítimo en la zona de alto riesgo. Dicha información también será utilizada para planificar la estrategia de protección y dar seguimiento a la travesía del buque por la zona. [2]

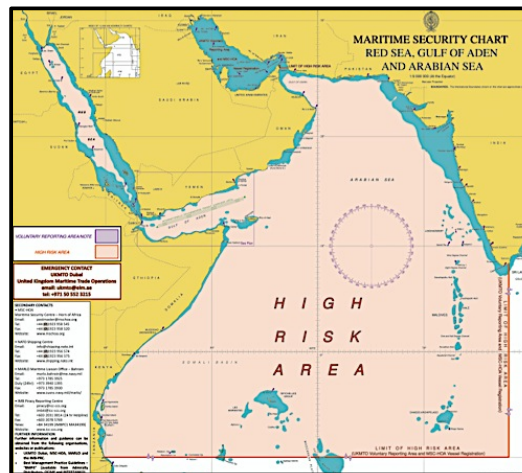


Ilustración 3.2 Zona de alto riesgo. [17]

El MSCHOA ofrece la siguiente información y orientación a las empresas navieras registradas:

- Recomendaciones para el tránsito marítimo en la zona.
- Sugerencias de rutas marítimas alternas.
- Actualización constante de las evaluaciones de riesgo o amenaza de sufrir un ataque violento. [2]

3.1.2 Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF)

Los Estados Unidos coordinan la coalición naval denominada Fuerzas Marítimas Combinadas (*Combined Maritime Forces, CMF*). Éstas operan en el Golfo de Adén, el Golfo de Omán, el Mar de Arabia, el Golfo Árabe, el Mar Rojo y zonas del Océano Índico.

La CTF 150 y 151 tiene como objetivos la lucha contra la piratería; dar respuesta a las llamadas de emergencia de buques en peligro; e incautar el contrabando de armas y drogas en el Golfo de Adén y en las aguas frente a la costa de Somalia.

En agosto de 2008, la CTF 150 y otras fuerzas navales aliadas establecieron el Área de Patrulla de Protección Marítima (*Maritime Security Patrol Area, MSPA*) en el Golfo de Adén con el objetivo de proporcionar una zona de tránsito más segura para los buques mercantes. Ésta fue sustituida posteriormente por el actual IRTC. [2]

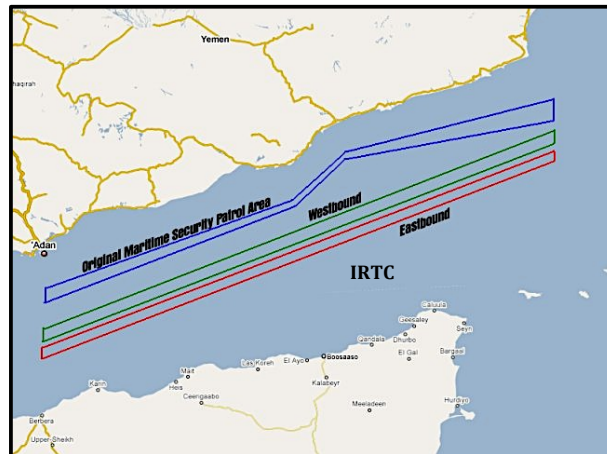


Ilustración 3.3 MSPA & IRTC. [18]

En enero de 2009, la CTF 151 asumió las tareas de la CTF 150. La primera está integrada por dos docenas de buques procedentes de Alemania, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Grecia, Italia, los Países Bajos, Pakistán, Reino Unido, la República de Corea, Arabia Saudita, Turquía y Yemen.

Las operaciones navales de las CMF también cuentan con un centro de intercambio de información denominado Oficina de Enlace Marítimo (*Maritime Liaison Office, MARLO*), aunque está relegado a un segundo plano con respecto al MSCHOA.

MARLO facilita el intercambio de información entre las fuerzas navales de los EEUU, las CMF y la comunidad marítima mercantil. Además, MARLO coordina escoltas a convoyes de buques mercantes, organizadas por las fuerzas navales de Japón, India, China Rusia y Corea. [2]

3.1.3 Operación “Escudo Oceánico” (*Ocean Shield*)

Ante la amenaza que representan los piratas somalíes en el Cuerno de África, la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) inició, a partir de agosto de 2009, la operación “*Ocean Shield*”, destinada a combatir las incursiones piratas; y a asesorar a países afectados, en el desarrollo de procedimientos antipiratería.

Con la puesta en marcha de la operación *Ocean Shield*, se pretende coordinar de una manera más eficiente, las misiones de vigilancia, protección y contra-medidas efectuadas por todas las naciones involucradas, además de tratar de unir esfuerzos con las autoridades somalíes para contener, desde su origen, las actividades piratas. Aunque esta línea de acción presenta serias complicaciones debido a las condiciones de inestabilidad política presente en el país.

El despliegue de la OTAN forma parte de un conjunto de actividades antipiratería coordinadas por la ONU a través del “*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*” (CGPCS), integrado en Enero de 2009 en Nueva York. Este Grupo coordina, aparte de las operaciones de la OTAN, aquellas llevadas a cabo por la EUNAVFOR y las de las Fuerzas Marítimas Combinadas, CTF 151. [19]

3.1.4 Centro de Transportes Marítimos de la OTAN (*NATO Shipping Center*)

El Centro de Transporte Marítimo de la OTAN (NSC), es el enlace entre las fuerzas navales de la OTAN y la comunidad de la marina mercante. Se trata del principal punto de contacto para el intercambio de información de la marina mercante entre las autoridades militares de la OTAN y la comunidad marítima internacional. El NSC también es el asesor principal de la marina mercante respecto a los riesgos potenciales y la posible interferencia con las operaciones marítimas.

La misión del Centro de Transporte Marítimo de la OTAN (NSC) es proporcionar un mejor intercambio de información sobre asuntos de la marina mercante, y facilitar el aumento de la cooperación voluntaria entre los comandantes militares y los operadores del transporte marítimo comercial.

A su vez, y teniendo en cuenta la importancia de la información para la seguridad de los marinos, el Consejo de Seguridad Nacional colabora y comparte esta información con organismos similares que operan en la zona, como UKMTO, MSCHOA. [20]

3.1.5 United Kingdom Royal Navy's Maritime Trade Organisation (UKMTO)

La Oficina del UKMTO situada en Dubái, actúa como punto de contacto principal entre los buques mercantes y las fuerzas militares presente en la región. UKMTO también es el responsable de la gestión del programa de notificación voluntaria, a través del cuál se fomenta a que los buques envíen informes diarios facilitando su posición, rumbo, velocidad y hora aproximada de llegada al siguiente puerto mientras transiten por la zona de alto riesgo (ilustración 3.2). Dicha información es transmitida por el UKMTO a las fuerzas militares presentes en la zona de operaciones y además es utilizada por el propio UKMTO para llevar un seguimiento de los buques que se encuentran en la zona, con el objetivo de poder asistir a éstos en caso de producirse un ataque pirata. [13]

3.1.6 Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)

SHADE se inició en diciembre de 2.008, con el objetivo de coordinar y evitar conflictos entre los países y coaliciones militares que llevan a cabo misiones en contra de la piratería en el Golfo de Adén y la cuenca de Somalia.

Se trata de una serie de reuniones periódicas, presididas por las CMF y copresididas por la EUNAVFOR y la OTAN. Estas reuniones se realizan en Bahréin, en la sede de las CMF. El objetivo de éstas es poner en conocimiento las operaciones actuales y previstas en la zona, discutir el análisis de las amenazas, y proporcionar información al Grupo de Contacto de la piratería frente a la costa de Somalia (CGPCS). Gracias a estas reuniones, los militares implicados han adquirido valiosos conocimientos en la lucha contra la amenaza de la piratería para el transporte marítimo mundial.

El Grupo de Contacto es un foro voluntario internacional que reúne a países, organizaciones y grupos de la industria que tienen interés en la lucha contra la piratería. Los Estados participantes tratan de coordinar los esfuerzos políticos, militares y de otro tipo para poner fin a la piratería frente

a las costas de Somalia y garantizar que los piratas sean llevados ante la justicia. El Grupo se reúne tres veces al año en la Naciones Unidas, mientras que sus cinco grupos de trabajo se reúnen periódicamente en todo el mundo para desarrollar y aplicar políticas y programas de lucha contra la piratería internacional.

Cerca de 70 países y varias organizaciones internacionales participan en el Grupo de Contacto, incluida la Unión Africana, la Liga Árabe, la Unión Europea, la OMI, OTAN y diversos departamentos y organismos de las Naciones Unidas. [21]

3.1.7 El Código de Conducta de Djibouti.

Del 26 al 29 de enero de 2009, la OMI convocó a los Estados ribereños del Golfo de Adén, el Mar Rojo y el Océano Índico occidental para participar en la Reunión Subregional sobre Protección Marítima, Actos de Piratería y Robos a Mano Armada en el Mar Rojo, celebrada en Djibouti. Los Estados participantes aprobaron el Código de Conducta relativo a la Represión de la Piratería y los Robos a Mano Armada Perpetrados contra los Buques en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén (Código de Conducta de Djibouti).

El Código de Conducta de Djibouti es un acuerdo regional para prevenir, detener y suprimir los actos de piratería y los robos a mano armada contra buques, que entró en vigor en enero de 2009. Actualmente, el Código ha sido suscrito por los siguientes países: Comoros, Djibouti, Egipto, Kenya, Madagascar, Maldivas, Mauritania, Arabia Saudita, Seychelles, Somalia, Sudán, República Unida de Tanzania y Yemen.

Se trata de una herramienta para subsanar las deficiencias de las legislaciones nacionales sobre piratería. Los principales objetivos del Código son:

- Cooperar en la represión de la piratería;
- compartir y transmitir información a través de centros de coordinación nacionales y centros de intercambio de información regionales sobre la piratería.
- interceptar a los buques sospechosos de cometer actos de piratería en contra de otros buques;
- garantizar que los piratas sean detenidos y procesados;

- realizar operaciones navales conjuntas entre los países signatarios de la región o con países no parte del Código; y
- proporcionar apoyo a las personas que han sufrido algún ataque de piratas.

Cada Estado participante debe designar un centro nacional para facilitar y coordinar el flujo de información entre los Estados contratantes. Del mismo modo, el Código de Conducta de Djibouti designa tres centros regionales de intercambio de información en Kenya, la República de Tanzania y Yemen. Los centros nacionales deben recibir la información relacionada con las amenazas inminentes o los incidentes de piratería, y posteriormente transmitir dichos acontecimientos a los centros regionales. Éstos últimos tienen el cometido de difundir alertas a los buques y operaciones navales que transiten por las áreas donde se localicen las amenazas inminentes o los incidentes de piratería.

Asimismo, los países signatarios se comprometen a adecuar su legislación nacional, con el fin de tipificar como delito los actos de piratería y robos a mano armada contra buques, asegurar el ejercicio de la jurisdicción, garantizar la investigación de los actos ilícitos relacionados con la piratería y enjuiciar a los supuestos piratas.

La aplicación del Código está asistida por la OMI, la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, la INTERPOL y el Centro de Intercambio de Información del Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería y el Robo a Mano Armada contra Buques en Asia. [2]

3.2 Piracy Reporting Centre (PRC)

Debido a la importancia que supone el transporte marítimo para el comercio mundial, la Cámara de Comercio Internacional (*International Chamber of Commerce, ICC*), creó la Agencia Marítima Internacional (*International Maritime Bureau, IMB*), con sede en Londres, y cuyo objetivo es conseguir una mayor seguridad en el transporte marítimo.

Es por ello que, con ayuda de la OMI, y debido al aumento considerable de los ataques pirata a buques mercantes, se creó en 1.992 el Centro de Control de la Piratería (*Piracy Reporting Centre*) en Kuala Lumpur, Malasia, cuyas funciones son:

- Transmitir acuses diarios de ataques piratas vía Inmarsat-C.
- Reportar incidentes de piratería y robos a mano armada a las fuerzas del orden.
- Asistir a los armadores cuyos buques han sido atacados o secuestrados.
- Asistir a tripulaciones que han sido atacadas por piratas.
- Recoger y distribuir información relacionada con la lucha contra la piratería por todo el mundo.
- Proporcionar a través de Internet informes actualizados sobre piratería.

Todos estos servicios proporcionados por el centro son gratuitos y se prestan a todos los buques que lo requieran, independientemente del pabellón de su bandera. [22]

3.3 OMI en la lucha contra la piratería en Somalia.

La piratería es un problema en todo el mundo, pero el deterioro de la seguridad en los mares de Somalia, el Golfo de Adén y parte del Océano Índico Occidental entre 2005 y 2012 y el incremento del número de ataques en el Golfo de Guinea en la actualidad, han llevado a la Organización Marítima Internacional a asumir el liderazgo en la coordinación de los esfuerzos para aliviar el problema desde el punto de vista marítimo.

El plan de acción de la OMI pone énfasis en mejorar las directrices de las Administraciones y de los marinos y promover el cumplimiento de las medidas preventivas, evasivas y defensivas publicadas a través del Comité de Seguridad Marítima (MSC) y que son las siguientes:

- **MSC.1/Circ.1233**, 15 de Junio de 2007
“Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”
- **Circular letter No.2933**, 23 de Diciembre de 2008
“Solicitud de información sobre la legislación nacional sobre la piratería”
- **MSC.1/Circ.1302**, 16 de Abril de 2009
“Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”

- **MSC.1/Circ.1332**, 16 de Junio de 2009
“Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”
- **MSC.1/Circ.1334**, 23 de Junio de 2009
“Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques”
- **MSC.1/Circ.1333**, 26 de Junio de 2009
“Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques”
- **SN.1/Circ.281**, 3 de Agosto de 2009
“Información sobre el Corredor de Tránsito Recomendado Internacionalmente (IRTC) para los buques que transiten por el golfo de Adén”
- **Resolution A. 1026(26)**, 2 de Diciembre de 2009
“Actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques frente a la costa de Somalia”
- **Resolution A. 1025(26)**, 18 de Enero de 2010
“Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”
- **MSC.1/Circ.1337**, 4 de Agosto de 2010
“Mejores practicas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a la costa de Somalia y en la zona del mar Árábigo desarrolladas por la industria”
- **MSC.1/Circ.1390**, 9 de Diciembre de 2010
“Orientaciones para los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) – Preparación de la compañía y la tripulación para casos de secuestro por piratas en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén”
- **Circular Letter 3164**, 14 Febrero 2011
“Respuesta al castigo de la piratería”
- **Resolution MSC.324(89)**, 20 Mayo 2011
“Informe del Comité de Seguridad Marítima correspondiente a su 89º periodo de sesiones”2

- **MSC.1/Circ.1404**, 23 Mayo 2011
“Directrices para ayudar en la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”
- **MSC.1/Circ.1339**, 4 Septiembre 2011
“Mejores prácticas de gestión para protección contra la piratería con base en Somalia (BPM4)” (revokes MSC.1/Circ.1337)
- **MSC-FAL.1/Circ.2**, 22 Septiembre 2011
“Cuestionario relacionado con las prescripciones para los Estados rectores de puertos y los Estados ribereños en relación con el personal privado de protección armada a bordo de los buques”
- **MSC.1/Circ.1406-Rev-2**, 25 Mayo 2012
“Recomendaciones provisionales revisadas para los estados de abanderamiento con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”
- **MSC.1/Circ./1405-Rev-1**, 25 Mayo 2012
“Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo”
- **MSC.1/Circ.1408**, 25 Mayo 2012
“Recomendaciones provisionales revisadas para los estados rectores de puerto y los estados ribereños con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo” [23]

Capítulo 4

Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC)

Introducción.

La mayoría de los ataques perpetrados a lo largo de toda la costa somalí, tienen lugar en el Golfo de Adén, a una distancia de 50/150 millas náuticas de la costa, a lo largo del eje de mayor tránsito, en el estrecho de Bab el Mandeb. Entre el 28 de agosto de 2008 y el 1 de febrero de 2009 se estableció un Área de Patrullaje y Seguridad Marítima (*Maritime Security Patrol Area, MSPA*) que más tarde fue reemplazada por el Corredor de Tránsito Internacional Recomendado (*International Recommended Transit Corridor, IRTC*). [24]

En este capítulo se desarrollarán las medidas llevadas a cabo con el objetivo de garantizar la seguridad del tráfico marítimo y la protección de los buques que naveguen a lo largo del Corredor Internacional de Tránsito Recomendado.

4.1 Maritime Security Patrol Area (MPSA).

La MPSA se estableció en el Golfo de Adén, en agosto de 2008, como recurso de la OMI para garantizar la seguridad de los buques mercantes en dicha zona. Se trata de una región geográfica en el Golfo de Adén utilizada por las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) y establecida para maximizar el despliegue de las fuerzas disponibles en las zonas de alto riesgo, que un año después fue sustituida por el IRTC.

La MPSA no era una zona marcada o definida por medio de marcas visuales de navegación, ni tenía la intención de ser un dispositivo de separación de tráfico como tal. La MPSA era un término naval usado por buques de guerra para la comunicación con el resto. Las patrullas que navegan por el MPSA tenían como objetivo la supervisión de la actividad tanto dentro, como fuera del corredor de tránsito con la finalidad de disuadir a través de su presencia los posibles ataques piratas. Esta disuasión era bastante limitada debido a la vasta zona del Golfo de Adén y mucho menos eficaz en el mar abierto de la costa este de Somalia. Debido a esta ineficacia se reemplazó por el IRTC en febrero de 2009. [25]

4.2 Corredor Internacional de Tránsito Recomendado (IRTC).

El IRTC de sus siglas en inglés "*Internationally Recommended Transit Corridor*" fue establecido por el Subcomité de Seguridad de la Navegación (Subcomité NAV), en su 55º período de sesiones, en cooperación con la Fuerza Naval de la Unión Europea (EUNAVFOR) Atalanta y la Organización de Comercio Marítimo de Reino Unido (UKMTO) con los objetivos siguientes:

- Evitar conflictos de tránsito entre mercantes y pesqueros yemeníes;
- proporcionar una medida de separación del tráfico; y
- permitir que las fuerzas marítimas puedan llevar a cabo operaciones de disuasión en el Golfo de Adén con un mayor grado de efectividad ante los piratas.

Éste no está marcado o definido por medio de marcas visuales de navegación, ni tiene la intención de ser un dispositivo de separación de tráfico. [25]

4.2.1 Delimitación geográfica del IRTC.

El corredor incluye la creación de vías de tránsito separadas para los buques que se dirigen hacia el Este y los que se dirigen hacia el Oeste. Las vías tienen 5 millas de anchura y están separadas por una zona de separación de 2 millas. La vía en dirección este del IRTC empieza en la posición geográfica 045°E, entre 11°48',00 N y 11°53',00 N. La vía sigue una línea recta a 072° y termina en la posición geográfica 053°E, entre 14°18',00 N y 14°23',00 N. La vía en dirección oeste del IRTC empieza en la posición geográfica 053°E entre 14°25',00 N y 14°30',00 N. La vía sigue una línea recta a 252° y termina en la posición geográfica 045°E entre 11°55',00 N y 12°00',00 N. [26]

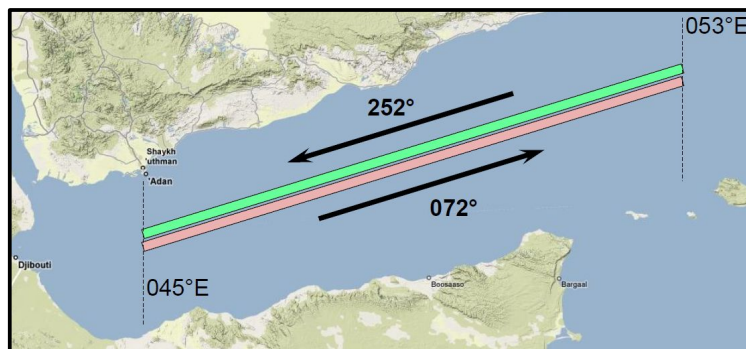


Ilustración 4.1 Ocupación geográfica del IRTC. [27]

4.2.2 Tránsito por el IRTC.

Para transitar por el IRTC, se han diseñado los “Grupos de Tránsito” con el objetivo de agrupar a los barcos en diferentes grupos de velocidad con el fin de maximizar la mayor protección y garantía proporcionada por éstos. Los tiempos estipulados para que los diferentes grupos entren en el IRTC se calculan de forma que los buques pasen a través del área de estadística de mayor peligro, entre 47° y 49°E, por la noche. Esto permite que las fuerzas militares puedan posicionar mejor sus activos en la zona, con el fin de proteger a los buques contra la piratería o asistir a éstos en caso de ataque. [27]

Los grupos de tránsito designados se pondrán en marcha para el tránsito a través del Golfo de Adén a partir de los siguientes puntos de partida:

- Eastbound “Punto A”: 11° 50’N, 45° 00’E
- Westbound “Punto B”: 14° 28’N, 53° 00’E

Los horarios de los grupos de tránsito se muestran en la tabla que sigue a continuación:

Speed (SOG)	Eastbound “Point A”		Westbound “Point B”	
10 Kts.	01:00 Z	04:00 LT	15:00 Z	18:00 LT
12 Kts.	05:30 Z	08:30 LT	21:00 Z	00:01 LT
14 Kts.	08:30 Z	11:30 LT	01:00 Z	04:00 LT
16 Kts.	11:00 Z	14:00 LT	05:30 Z	08:30 LT
18 Kts.	13:00 Z	16:00 LT	07:00 Z	10:00 LT

Tabla 4.1 Horario de salida de los Grupos de Tránsito. [27]

También cabe la posibilidad de que se pida a los buques que alteren sus planes de travesía para ajustarse a los consejos del MSCHOA con respecto a la organización del tráfico. Los buques que participan en el tránsito en grupo deberán:

- Calcular cuidadosamente el tiempo de su llegada a fin de evitar aproximarse a velocidad lenta al punto de agrupación (punto A o B).
- Evitar esperar en el punto de agrupación (punto A o B).
- Tomar nota de que los buques son especialmente vulnerables a los ataques piratas si se aproximan lentamente o esperan en los puntos de agrupación (puntos A o B). [13]

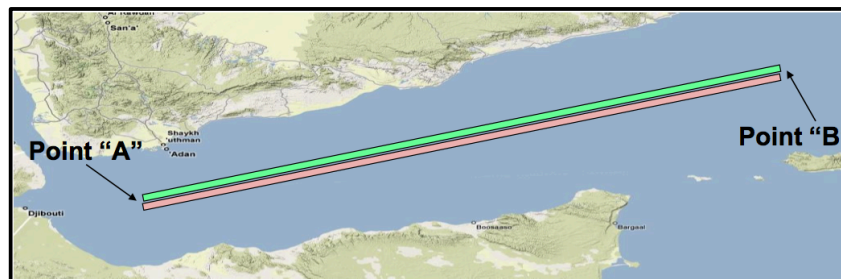


Ilustración 4.2 Situación geográfica de los puntos “A y B” [27]

Otro punto importante a tener en cuenta es que durante el tránsito se debe evitar adentrarse en aguas territoriales yemeníes (12 millas), dado que las fuerzas militares internacionales

(no yemeníes) no podrán proteger a los buques que se encuentren dentro de las aguas territoriales de Yemen. [13]

No existen procedimientos especiales a la hora de unirse a un colectivo de tránsito, simplemente salir a la hora programada del “Punto A” o el “Punto B” y proceder a través del corredor de tránsito en compañía de cualesquiera otros buques que opten por utilizar el sistema de tránsito. Al transitar por el corredor, se recomienda a los buques que se dirigen hacia el este, naveguen por la parte sur del pasillo, mientras que las embarcaciones con rumbo oeste, naveguen al norte del corredor, cumpliendo en todo momento con el Reglamento para Prevenir los Abordajes y deberán mantener guardias las 24 horas utilizando todos los medios disponibles con el objetivo de obtener alertas tempranas de cualquier amenaza que se aproxime. [25]

Hay que tener en cuenta que los grupos de tránsito no son convoyes y que éstos, no necesariamente deben estar acompañados de buques de guerra.

A pesar de que un buque pueda observar que no se encuentren otros barcos en el inicio de su tránsito, otros buques que participan en el mismo se reunirán durante la etapa crítica de éste. Por esta razón, es más importante que un buque entre en el IRTC a la hora establecida y no se detenga a la espera de otras embarcaciones. También deberán, en la medida de lo posible, mantener la velocidad de grupo, siempre respecto del fondo (SOG).

Todos estas medidas de protección y seguridad no serán efectivas si previamente no se registran los movimientos del buque en el MSCHOA y se envían regularmente los reportes con la posición, rumbo, velocidad y ETA de ingreso en el IRTC, a efectos de proporcionar a los buques de guerra en la zona, la información de los barcos que se encuentran en tránsito, con el objetivo de llevar un seguimiento y saber en todo momento cuándo y dónde pueden contactar con ellos. [27]

4.2.3 Caso gráfico de estudio de tránsito por el IRTC.

A continuación se llevará a cabo un caso de estudio gráfico a modo de ejemplo del tránsito en grupo por el IRTC, en el que los buques pertenecientes a diferentes grupos de tránsito navegarán de forma segura por el corredor cumpliendo las horas y velocidades indicadas para cada grupo.

Vessel ID	Vessel Type	Transit Speed	Vessel ID	Vessel Type	Transit Speed
Ship A	VLCC	12 kts.	Ship D	Offshore Supply	10 kts.
Ship B	Bulk Carrier	14 kts.	Ship E	Car Carrier	14 kts.
Ship C	LNG Carrier	18 kts.	Ship F	General Cargo	12 kts.

Tabla 4.2 Clasificación de los buques implicados en el caso de estudio. [27]

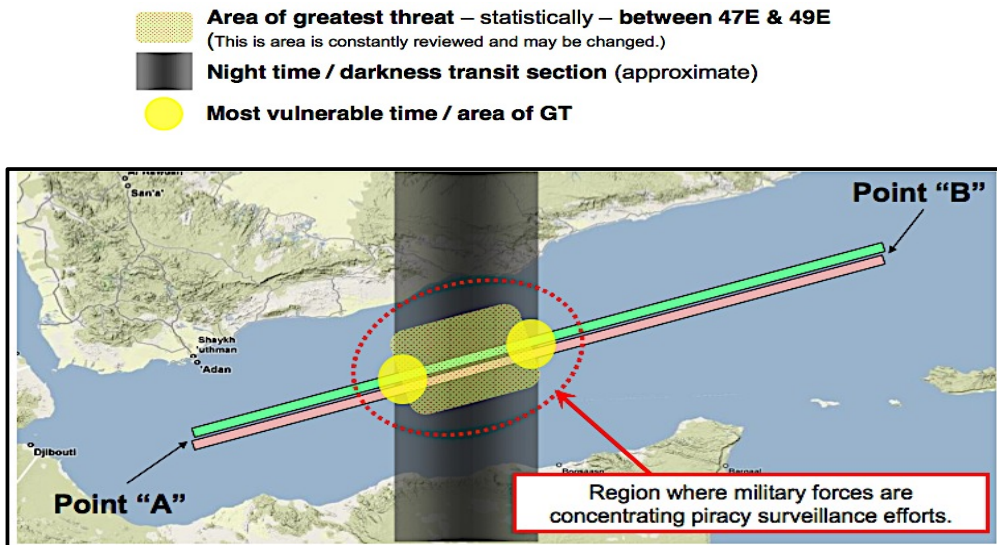


Ilustración 4.3 Situación geográfica de los puntos de mayor vulnerabilidad y disposición de las fuerzas navales a la hora del tránsito de los buques por dicha zona. [27]

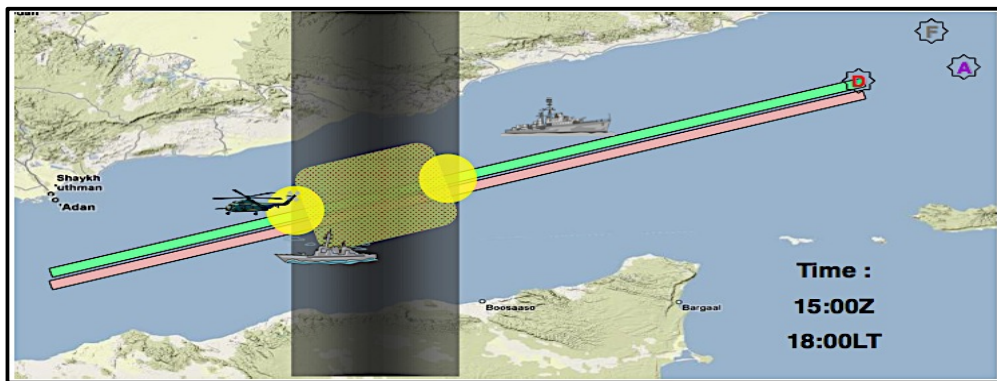


Ilustración 4.4 Situación de los buques pertenecientes a los diferentes grupos de tránsito al inicio del IRTC. [27]

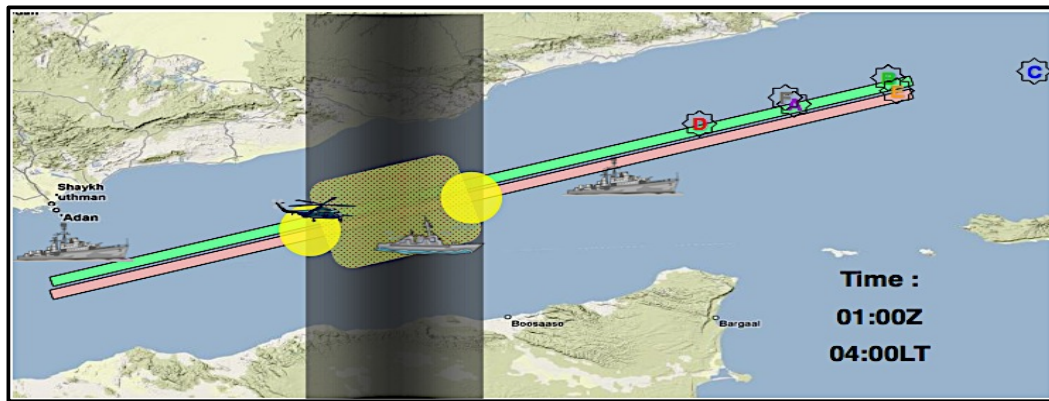


Ilustración 4.5 Situación de los buques pertenecientes a los diferentes grupos de tránsito 6 horas después de haber iniciado la navegación por el corredor. [27]

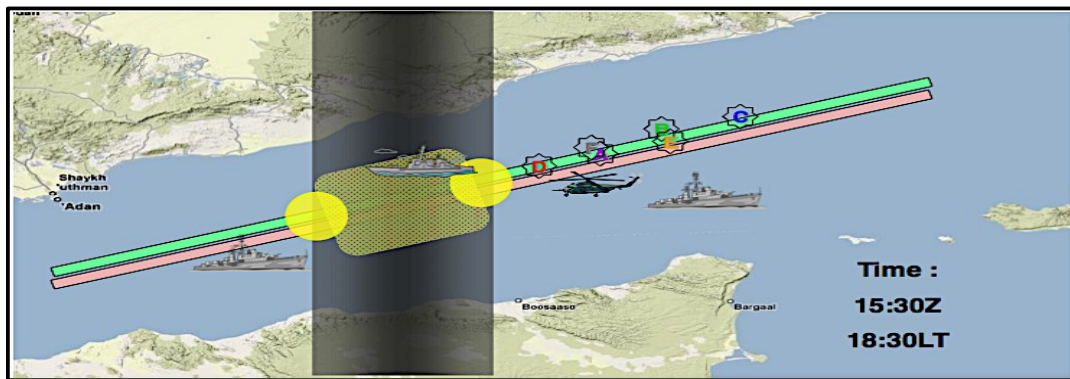


Ilustración 4.6 Situación de los buques pertenecientes a los diferentes grupos de tránsito horas antes de llegar al área de mayor vulnerabilidad donde se encuentran las fuerzas navales. [27]

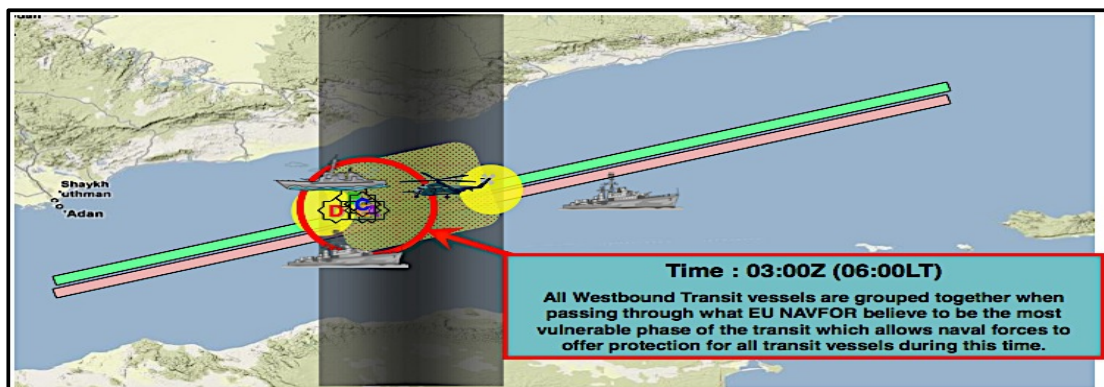


Ilustración 4.7 Situación de los buques pertenecientes a los diferentes grupos de tránsito, los cuáles se encuentran en la zona de mayor vulnerabilidad, en horario nocturno, agrupados y protegidos por las fuerzas navales. [27]

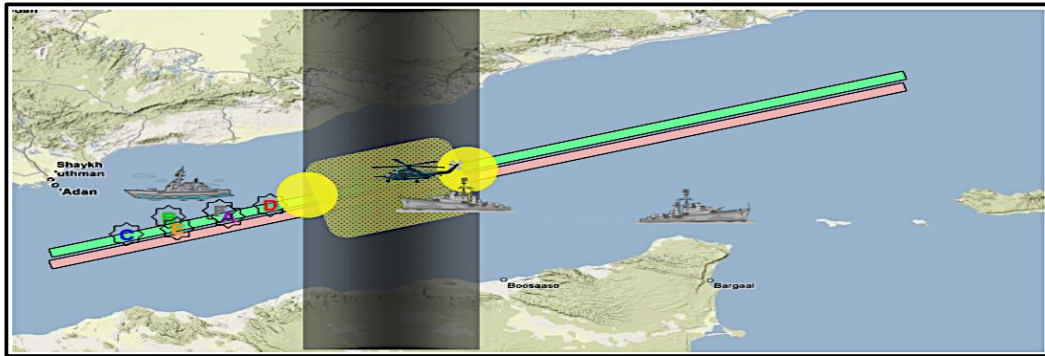


Ilustración 4.8 Situación de los buques pertenecientes a los diferentes grupos de tránsito, los cuáles han abandonado la zona de mayor vulnerabilidad y se dirigen hacia el "Punto B" del IRTC. [27]

4.3 Registro y reporte de los buques durante el tránsito por la zona de alto riesgo.

El Centro de Protección Marítima del Cuerno de África (MSCHOA) y la Organización Mundial del Comercio Marítimo del Reino Unido (UKMTO) son los dos principales centros de operaciones en la región para facilitar la coordinación de las patrullas navales y aviones de reconocimiento internacionales. [28]

Es altamente recomendable que todos los buques se registren en el MSCHOA antes de entrar en la zona de alto riesgo. Para ello se deberá cumplimentar el "Formulario de Registro". Esto puede hacerse directamente en línea a través de la web por el operador o por el capitán del buque si éste posee Internet, por fax o por correo electrónico.

Se deberán de registrar todos los movimientos del buque en el MSCHOA, incluso si el barco esta en tránsito como parte de un convoy nacional, hay un equipo de seguridad a bordo, o si no transitan por el Golfo de Adén.

Para poder acceder al registro directamente en la web del MSCHOA, previamente hay que estar registrado en ésta. En el caso de que se tramite el formulario a través de fax o por correo electrónico, se recomienda a los operadores de los buques consultar la web para asegurarse de que están en posesión de la última versión de dicho formulario. [13]

“MSCHOA Vessel Movement Registration Form”**“Vessel’s Details”**

Ship Name *	Flag State *
IMO Number *	MMSI Number *
Call Sign *	Ship’s Master
Primary E-Mail *	Secondary E-Mail
Ship contact number *	Ship contact E-Mail *
Owner name	Operator name
Operator address	Operator telephone
Operator E-Mail	DPA name
DPA telephone	DPA E-Mail

Tabla 4.1 Formulario de registro MSCHOA. (datos del buque). [13]

“Movement Details”

Entry Point to High Risk Area * (78° E/10° S/23° N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area * (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Exit Point from High Risk Area * (78° E/10° S/23° N/Suez/Port)	Entry Date/Time to High Risk Area* (DD/MM/YYYY) (HH) (MM)
Do you intend to transit the IRTC?	
ETA to IRTC (times are in UTC/Zulu time) *	(Tick box if applicable)
Direction * (East/West)	
Do you intend to join a group transit?	Do you intend to join a National Convoy?
	Which National Convoy are you joining? * (Chinese, Indian, Japanese, Korean, Russian, Turkish)
Crew numbers and nationalities	Draught
Freeboard of lowest accessible deck in Metres (M) *	Planned Transit Speed *
Vessel Maximum Speed *	Cargo (Crude Oil / Clean Oil / Arms / Chemicals / Gas / Passengers / Bulk cargo / Containers / Fishing / Ballast / Others... Please Specify)
	Hazardous cargo
Next Port of Call	Last Port of Call

Tabla 4.2 Formulario de registro MSCHOA. (datos de tránsito). [13]

“Movements details”

AIS to be left on through GOA?	AIS to be left on through HOA?
Anty-piracy measures in place?	
Crew Briefing	Extra Lookouts
Fire Hoses Rigged	Fire Pump Ready
Barbed/Razor Wire	Locked Doors
External Communication Plan	Outboard Ladders Stowed
Citadel	Dummies Posted
Night Vision Optics	Manned Engine Room
CCTV	Crew Drills Completed
Unarmed Security Team onboard	Armed Security Team onboard
Helicopter winch área?	Doctor onboard?
Helicopter landing área?	Weapons held onboard?
Additional Measures	Any other information which may assist counter-piracy?

Tabla 4.3 Formulario de registro (datos de tránsito). [13]

Cuatro o cinco días antes de que el buque entre en el IRTC, hay que asegurarse de que se ha transmitido al MSCHOA el “Formulario de Registro de los Movimientos del Buque”.

A parte del registro en el MSCHOA, los buques, al entrar en el Área Voluntaria de Reporte del UKMTO o área de alto riesgo, delimitada por Suez al norte, al sur por el paralelo 10°S y al este por el meridiano 78°E, deberán cerciorarse de que se envía el reporte inicial de notificación de la situación del buque. Una vez es transmitido el reporte inicial al UKMTO, éste se pondrá en contacto con el buque y solicitará la transmisión de reportes diarios de tránsito, como mínimo uno cada 6 horas, aunque se recomienda a los buques que aumenten la frecuencias de tales notificaciones a cada hora durante las 6 horas previas a la entrada, o la navegación dentro del IRTC, así como la transmisión de un reporte final en el caso de que el buque llegue a puerto o salga de la zona de alto riesgo. [13]

“UKMTO Vessel Position Reporting Form – Initial Report”

01	Ship Name	08	Freeboard
02	Flag	09	Cargo
03	IMO Number	10	Destination and Estimated Time of Arrival
04	INMARSAT Telephone Number	11	Name and contact details of Company Security Officer
05	Time & Position	12	Nationality of Master and Crew
06	Course	13	Armed/unarmed security team embarked
07	Passage Speed		

Tabla 4.4 Reporte Inicial UKMTO. [13]

“UKMTO Vessel Position Reporting Form – Daily Position Report”

01	Ship's name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Ship's Position	
05	Ship's Course and Speed	
06	Any other important information	
07	ETA point A/B IRTC (if applicable)	

Tabla 4.5 Reporte Diario UKMTO. [13]

“UKMTO Vessel Position Reporting – Final Position Report”

01	Ship's Name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Port of position when leaving the voluntary reporting areas	

Tabla 4.6 Reporte Final UKMTO. [13]

Una parte fundamental para la seguridad de todos los buques es la coordinación con las fuerzas navales, que gracias a la información enviada por los éstos, estarán al corriente de la travesía marítima que se está a punto de emprender y de la vulnerabilidad del buque ante un ataque pirata. La información citada anteriormente es esencial para que las fuerzas navales puedan utilizar los recursos a su disposición de la mejor manera posible. Una vez que los buques han comenzado la travesía, es importante que se continúe enviando información actualizada a las fuerzas navales según se vaya avanzando. [13]

Algunos estados, como EEUU, recomienda también a sus buques que notifiquen a MARLO su llegada a las aguas de la región del Cuerno de África con dos semanas de antelación, con la finalidad de proporcionar a las fuerzas navales en la zona, más tiempo para planificar el uso de los activos navales disponibles. También aconsejan enviar un reporte 96 horas antes de entrar en el IRTC. [25]

Capítulo 5

Prevención

de los

Actos de Piratería

Introducción

El presente capítulo tiene como objetivo señalar las precauciones que deben adoptarse para reducir los riesgos de piratería en alta mar y los robos a mano armada perpetrados contra los buques cuando éstos se encuentren fondeados, frente a los puertos o navegando en las aguas territoriales de un Estado ribereño. Además contiene un resumen de las medidas que deberán adoptarse para reducir el riesgo que plantean tales ataques y de las posibles medidas para combatirlo.

Es responsabilidad de los propietarios de buques, compañías, armadores y capitanes el adoptar dichas medidas cuando sus barcos naveguen por alguna de las zonas expuestas a actos de piratería y robos a mano armada. A tal efecto, la información sobre ataques y tentativas de ataque recogida, analizada y distribuida por la OMI, por el IMB, el MSCHOA, los Gobiernos y otros es de vital importancia, y en ella deberán basarse las medidas de precaución. [29]

5.1 Evaluación de riesgos.

Antes de adentrarse en la zona de riesgo, se deberá de llevar a cabo una evaluación de los posibles riesgos, con el objetivo de determinar la probabilidad de que se produzcan ataques piratas contra el buque y las consecuencias de éstos, basándose en la información más reciente posible. De acuerdo con los resultados de esa evaluación, deberán determinarse las medidas para la prevención, reducción y recuperación.

Los principales factores que han de tenerse en cuenta a la hora de realizar la evaluación de riesgos, entre otros, son los siguientes:

➤ Seguridad de la tripulación.

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

Otra consideración muy importante es la localización de las “*Muster Station*” y a la situación de la “*citadel*”.

También se deberá de tener en cuenta el proveer a los tripulantes, especialmente a los que tenga que permanecer en el puente durante un ataque pirata, de protección antibalas, ya que cada vez es más frecuente que los piratas realicen disparos contra el puente con el objetivo de detener el barco. [13]



Ilustración 5.1 Piratas disparan contra un buque. [30]

➤ **Francobordo.**

Es probable que los piratas intenten subir a bordo de los buques atacados por el punto más bajo, por encima de la línea de flotación para que les resulte más fácil. Estos puntos con frecuencia se sitúan en ambas aletas. La experiencia indica que los buques que tienen un francobordo mínimo superior a ocho metros cuentan con muchas más posibilidades de escapar con éxito de un ataque pirata que los que tienen un francobordo inferior. Un gran francobordo protegerá poco, o nada, si la construcción del buque, por sus características, facilita a los piratas subir a bordo.

Hay que tener muy presente que, aunque el barco posea un gran francobordo, esto no puede ser suficiente, por sí solo, para evitar un ataque pirata. [13]



Ilustración 5.2 Piratas escalan por el costado de un buque. [31]

➤ **Velocidad.**

Una de las maneras más eficaces de rechazar un ataque pirata es utilizar la velocidad para intentar dejar atrás a los agresores y/o dificultarles que suban a bordo. Hasta la fecha, no se han notificado ataques en los que los piratas hayan subido a bordo de buques que llevaran una velocidad superior a 18 nudos. No obstante, es posible que las tácticas y técnicas de los piratas evolucionen de forma que les permitan subir a bordo de buques que desarrollen una mayor velocidad.

Para el tránsito por la zona de alto riesgo, se recomienda a todos los buques que naveguen a la velocidad máxima de navegación, o al menos a 18 nudos a aquellos capaces de desarrollar mayor velocidad.

Es muy importante aumentar a la velocidad máxima de seguridad, lo más rápidamente posible, inmediatamente después de identificar cualquier embarcación sospechosa, con el fin de tratar de aumentar el CPA (Punto de Aproximación) de posibles atacantes y/o hacer que el buque sea más difícil de abordar.

En el caso de que los buques formen parte de un “Grupo de Tránsito” para navegar por el IRTC, se les podrá requerir que ajusten la velocidad. [13]

➤ Estado de la mar.

Los piratas organizan sus ataques desde embarcaciones muy pequeñas, incluso en los casos en los que están respaldados por embarcaciones más grandes o “buques nodriza”, lo cual tiende a limitar sus operaciones a estados de la mar moderados. Aunque no existen estadísticas, es probable que sea más difícil operar esas embarcaciones pequeñas de manera eficaz cuando el estado de la mar sea de escala 3 o superior. [13]

5.2 Planificación del tránsito por la zona de alto riesgo.

5.2.1 Planificación de la compañía.

En primer lugar, se recomienda a todos los armadores de los buques que se inscriban para tener acceso a las secciones de acceso restringido del sitio MSCHOA en la red antes de adentrarse en la zona de alto riesgo, ya que en ellas se recoge información adicional y actualizada sobre piratería en la zona. También, al adentrarse en la zona de notificación voluntaria de UKMTO (zona de alto riesgo), hay que asegurarse de que se envía el formulario de la situación del buque.

La compañía deberá de revisar la evaluación de la protección del buque (SPB) y la aplicación del plan de protección del buque (PPB), tal y como prescribe el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), para contrarrestar la amenaza de los piratas, incluida la adición al UKMTO, en calidad de receptora del sistema de alerta

de protección del buque. Se recomienda que el oficial de la compañía para la protección marítima (OCPM) se cerciore de que existe un plan de contingencias aplicable a las travesías por la zona de alto riesgo, y de que se hagan simulacros y dicho plan se practique, notifique y discuta con el capitán y el oficial de protección del buque (OPB).

El capitán del buque deberá de recibir orientaciones, por parte de la compañía, respecto a la derrota recomendada a través de la zona de alto riesgo y a los métodos de tránsito por el IRTC disponibles, como por ejemplo el tránsito en grupo o convoyes nacionales en caso que los hubiera.

La compañía, en coordinación con el capitán del buque, deberá disponer de medidas de autoprotección debidamente planificadas y establecidas antes de transitar por la zona de alto riesgo. Deberán de considerar también el uso de recursos adicionales para aumentar el número de personas en las guardias, así como también el uso de personal adicional de seguridad privada. [13]

5.2.1.1 Responsabilidades del oficial de la compañía en protección marítima.

El principal objetivo del OCPM es prevenir que el buque y/o sus tripulantes sean atacados o secuestrados durante el tránsito por el IRTC, así como también le corresponde la elaboración del procedimiento para preparar a los tripulantes en caso de secuestro.

Respecto a la tripulación, el OCPM deberá de asegurarse con antelación, de que los tripulantes son plenamente conscientes de la derrota prevista del buque, incluido cuándo y en qué fechas se tiene previsto transitar por la zona de alto riesgo, y de que los tripulantes son plenamente conscientes de sus derechos y de qué constituyen motivos razonables para desembarcar antes de entrar en la zona de alto riesgo.

Antes de que el buque entre en la zona de notificación voluntaria, el OCPM deberá de estar en posesión de todos los datos personales de los miembros de la tripulación actualizados, incluidos:

- Los datos de contacto de los parientes más próximos (número de teléfono y dirección de correo electrónico).
- Problemas médicos de los miembros de la tripulación y medicamentos que se necesitan.
- Tallas de ropa de cada miembro de la tripulación.

También es responsabilidad del OCPM la concientización de la tripulación respecto de las posibles condiciones que se pueden encontrar en el caso que el buque sea secuestrado por piratas.

Es deber del OCPM:

- Asegurarse de que los tripulantes son conscientes del “shok de la captura” y de que el mayor grado de ansiedad se experimenta normalmente en las horas posteriores al secuestro. La depresión, el desamparo y la humillación son sensaciones que muchos secuestrados experimentan durante la cautividad. Se ha de instar a los tripulantes a que se centren en sobrevivir;
- asegurarse de que la tripulación entiende la importancia de cooperar cuando se les solicite algo evitando adoptar una postura servil o antagonista;
- asegurarse de que la tripulación entiende la importancia del apoyo mutuo, el trabajo en equipo y de mantener una rutina a bordo, tanto durante el secuestro como posteriormente;
- asegurarse de que la tripulación entiende la importancia de tratar de mantener un nivel aceptable de condiciones de vida a bordo;
- informar de que es posible que los piratas pidan a los tripulantes que posen para fotos y se reúnan en la cubierta superior. No se debería presentar resistencia a esta petición dado que puede ser para demostrar a los propietarios, durante las negociaciones de liberación, que los tripulantes se encuentran en buenas condiciones;
- asegurarse que los tripulantes son conscientes de que es probable que los piratas sean irrespetuosos con ellos durante el periodo de cautividad y que pueden intentar desorientarlos, separándolos en pequeños grupos o manteniéndolos en zonas cerradas, por ejemplo, el puente o la sala de máquinas;
- asegurarse que los tripulantes son conscientes de las medidas que pueden adoptarse a nivel personal para reducir las oportunidades de coacción e intimidación por parte de los piratas, por ejemplo, reduciendo al mínimo la posibilidad de que los piratas puedan acceder a los datos de contacto de los familiares de los tripulantes (tarjetas SIM, correo electrónico, etc.), no mantenerse aislados de otros miembros de la tripulación, tratar de nombrar un único punto de contacto entre los miembros de la tripulación para las comunicaciones con los piratas;

- aconsejar a los tripulantes que sean precavidos respecto a la información que le faciliten a los piratas;
- asegurarse de que los tripulantes son consientes de que los piratas somalíes consumen una droga denominada “khat”, y de sus efectos.
- asegurarse de que los tripulantes conocen los procedimientos para las comunicaciones que han de seguirse durante la cautividad, tanto por parte de la compañía como por los tripulantes, en especial:
 - ✓ A bordo del buque entre los miembros de la tripulación;
 - ✓ entre el buque y la compañía;
 - ✓ entre la compañía y los familiares de los tripulantes, esto es, a través de internet, contactos por teléfono o reuniones cara a cara.
- Aconsejar a los tripulantes con respecto a ser observadores durante el cautiverio, a fin de poder recordar claramente lo ocurrido después del secuestro; y
- asegurarse de que los tripulantes y sus familias entienden que puede tomar bastante tiempo reajustarse después de un secuestro, y que esta es una reacción normal a una experiencia anormal.

El OCPM también es el encargado de asegurarse que la tripulación conoce los procedimientos de la compañía para la gestión de la crisis, que se adoptarán durante el cautiverio y con posterioridad a la liberación, en especial:

- La garantía de que la compañía hará todo lo posible por agilizar la liberación;
- la garantía del compromiso de la compañía a dar continuidad a sus obligaciones con respecto a la tripulación, en especial, su protección, el pago de sueldos, el mantenimiento de empleo, la sustitución de los efectos personales, etc.;
- la garantía de que la compañía se pondrá en contacto con los parientes más próximos en caso de un secuestro y nombrará un punto de contacto dentro de la compañía para facilitar de forma permanente información a las familias y coordinar el apoyo para éstas;

- concientización de que la negociación puede ser larga y que la compañía hará todo lo posible por liberar a la tripulación; y
- la política de la compañía sobre las relaciones con los medios de comunicación durante el secuestro.

Así mismo, el OCPM deberá poner en conocimiento las consideraciones y/o medidas de la compañía tras la liberación, especialmente:

- la facilitación de suministros al buque y a los tripulantes, tal como sea necesario después del suceso, incluidos:
 - ✓ Alimentos y agua;
 - ✓ combustible; y
 - ✓ prendas de vestir para sustituir las anteriores.
- La provisión de asistencia médica, incluida la asistencia psicológica en el período posterior a la liberación. La política de la compañía acerca de cómo hacer frente a los eventos, en el primer puerto de escala, incluida la repatriación de la tripulación;
- la política de la compañía sobre relaciones públicas con posterioridad al secuestro; y
- la política de la compañía sobre la prestación de informes con posterioridad al suceso y la revisión de los procedimientos de gestión.

Al preparar los procedimientos de gestión de crisis para responder al secuestro de un buque y de los tripulantes, el OCPM deberá, como mínimo, elaborar y poner en marcha un plan que recoja:

- La designación, por parte de la dirección de la compañía, de un jefe de gestión de crisis, que dependerá de ésta y que coordinará las labores de respuesta;
- designación de un único punto de contacto dentro de la compañía para establecer comunicación con los piratas;
- la composición del equipo de gestión y los cometidos y responsabilidades de las personas pertenecientes al mismo, incluidos:

- ✓ Negociador;
- ✓ bienestar de los tripulantes;
- ✓ logística y operaciones;
- ✓ asesoría médica; y
- ✓ relaciones con los medios de comunicación.
- Las obligaciones pendientes con los tripulantes respecto a cuestiones como los salarios, contratos de empleo, sustitución de efectos personales, etc.;
- política de comunicación durante la crisis:
 - ✓ Recomendaciones sobre comunicaciones entre los miembros cautivos de la tripulación;
 - ✓ comunicaciones entre la compañía y el buque;
 - ✓ comunicaciones entre la compañía y los familiares de los tripulantes, incluidos internet, contacto por teléfono y reuniones cara a cara; y
 - ✓ comunicaciones con los piratas.
- Provisión de suministros con antelación al tránsito y después de la liberación, incluidos alimentos, agua, provisiones y combustible.
- Elección de un primer puerto de refugio con posterioridad a la liberación, para lo cual se deberá tener en cuenta:
 - ✓ La disponibilidad de los recursos locales que sean necesarios;
 - ✓ el suministro de artículos y servicios vitales al buque, tales como:
 - * Asistencia psicológica y/o asistencia médica para los tripulantes;
 - * prendas de vestir de sustitución;
 - * contratistas, asesores especiales;
 - * sustitución total o parcial de la tripulación;
 - * avituallamiento; y
 - * repatriación de los miembros de la tripulación.
- Provisión de asistencia médica inmediata con posterioridad a la liberación, incluida la asistencia psicológica y la posible necesidad de apoyo y asistencia constante;

- relaciones con los medios de comunicación con posterioridad a la liberación. [32]

5.2.2 Planificación del capitán.

El capitán del buque deberá de informar a la tripulación, antes de entrar en la zona de riesgo, de los preparativos que se van a realizar, y poner en marcha simulacros con el objetivo de entrenar a la tripulación ante cualquier amenaza. Se deberá de revisar el plan e informar a todo el personal de sus responsabilidades, incluidas la familiarización con la señal de alarma que indica un ataque pirata o el “fuera de peligro”, y la respuesta adecuada a cada una de estas circunstancias.

Antes de entrar en la zona de notificación voluntaria, el capitán se asegurará de que el formulario de notificación de la situación del buque se ha enviado, así como cuatro o cinco días antes de que el buque entre en el IRTC, se cerciorará de haber transmitido al MSCHOA el “formulario de registro de los movimientos del buque”.

Es aconsejable también que el capitán prepare un plan de comunicaciones de emergencia que incluya todos los números de contactos fundamentales en caso de emergencia, junto con mensajes previamente preparados que deberán estar a mano o expuestos permanentemente cerca del panel de comunicaciones. Éste también establecerá la política del buque respecto al AIS (*Automatic Identification System*), ya que tiene la potestad para desconectarlo si cree que su utilización incrementa la vulnerabilidad del buque. No obstante, a fin de facilitar a las fuerzas navales información que permita el seguimiento del buque en el Golfo de Adén, se recomienda que la transmisión del AIS se mantenga, aunque esté restringida a la identidad, posición, rumbo, velocidad, estado de la navegación e información relativa a la seguridad. En caso que el AIS esté desconectado, deberá de activarse en el caso de producirse un ataque. [13]

5.3 Medidas de autoprotección.

5.3.1 Antes del tránsito por la zona de alto riesgo.

Las medidas que figuran en este apartado se centran principalmente en los preparativos que podrían estar dentro de las posibilidades de la tripulación del buque, mediante la utilización del equipo que normalmente está a su disposición.

➤ **Guardia y refuerzo de la vigilancia.**

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

- Adoptar medidas adicionales para garantizar más vigías en cada guardia, los cuales deberán recibir instrucciones completas de sus funciones. Se deberá de tener en cuenta establecer un período de rotaciones mas corto, con el objetivo de maximizar el estado de alerta de los serviolas.
- Garantizar que hayan suficientes prismáticos para todo el equipo del puente.
- Considerar la posibilidad de utilizar medios de visión nocturna, si están disponibles.
- Mantener guardia en el radar.
- Fabricar maniqués y distribuirlos por lugares estratégicos de la cubierta con el objetivo de hacer creer a los piratas que hay un mayor número de personas en servicio. [13]



Ilustración 5.3 Maniqué en cubierta. Loukas I



Ilustración 5.4 Maniqué antipiratas. [33]

➤ **Refuerzo de la protección del puente.**

Normalmente el puente es el blanco principal de los ataques. Al inicio de éste, los piratas disparan con armas de fuego al puente para intentar que el buque se detenga. Una vez a bordo, en general, intentan dirigirse al puente para hacerse con su control. Se podrán adoptar las siguientes medidas para incrementar aún más la protección:

- Tener chaquetas y cascos de *kevlar*⁸ a disposición del equipo del puente para brindar cierta protección a quienes estén en el interior de él. En la medida de lo posible deberá de evitar que los cascos y chalecos sean de color militar.
- Aunque la mayor parte de las ventanas del puente son de cristal laminado, se puede mejorar la protección mediante la colocación de una lámina de protección para cristales.
- Placas de metal para los cristales laterales y traseros de los alerones del puente y para el portillo de las puertas de los alerones del puente, que puedan colocarse rápidamente en caso de ataque.
- La parte posterior de los alerones del puente, si es abierta, puede protegerse mediante un muro de bolsas de arena. [13]



Ilustración 5.5 Medidas de protección para el puente. [13]

⁸ El Kevlar o poliparafenileno tereftalamida es una poliamida muy resistente. La ligereza y la resistencia a la rotura excepcional de estas poliamidas hacen que sean empleadas en neumáticos, velas náuticas o en chalecos antibalas.

➤ **Control de acceso al puente, la habitación y los espacios de máquinas.**

Es muy importante tener controladas todas las vías de acceso para impedir o retrasar que los piratas que hayan conseguido subir a bordo del buque e intenten llegar al puente, a la habitación o a los espacios de máquinas, lo hagan.

- Todas las puertas y escotillas que den acceso al puente, a las zonas de habitación y a los espacios de máquinas deberán asegurarse para impedir que los piratas las abran y accedan a través de ellas.
- Deberán estudiarse cuidadosamente los medios a utilizar para asegurar las puertas y portillos.
- Se recomienda que una vez las puertas y escotillas estén aseguradas, se utilice un número determinado y limitado de ellas para los accesos habituales, según sea necesario, bajo la supervisión del oficial de guardia.
- Deberá considerarse la posibilidad de bloquear o levantar las escalas exteriores de la superestructura con el objetivo de impedir su utilización y restringir el acceso exterior al puente.
- Cuando hayan puertas o escotillas situadas en una vía de evacuación desde un compartimento con dotación permanente, es fundamental que puedan abrirlas los marinos que intenten salir por ella. En los casos en que esas puertas o escotillas estén cerradas con llave, es primordial que haya una llave junto a ellas, en un lugar bien visible. [13]

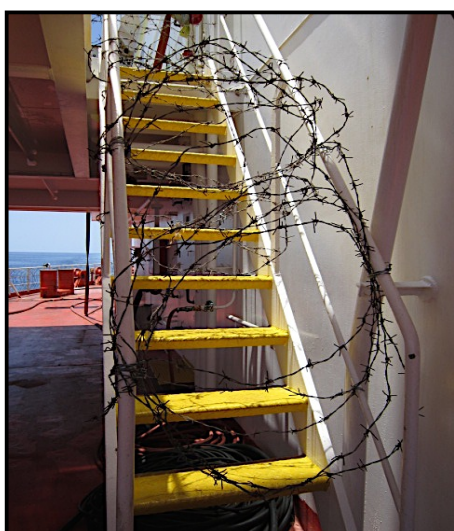


Ilustración 5.6 Escalera asegurada asegurada con alambre de espinos. Loukas I



Ilustración 5.7 Escalera exterior asegurada con reja metálica. Loukas I

➤ **Barreras físicas.**

En general, los piratas utilizan escalas y ganchos atados a cabos para subir a bordo de los buques mientras éstos navegan, por lo que es aconsejable hacer uso de barreras físicas que lo impidan. Antes de levantar una barrera, es recomendable realizar una inspección con el objetivo de identificar las zonas del buque susceptibles al acceso de los piratas. En determinadas ocasiones puede ser preciso que las barreras se monten con una considerable longitud. Una barrera de alambre de espino es particularmente eficaz si se construye por fuera o por encima de la estructura del buque, con vistas a impedir que los piratas enganchen sus escalas al costado del buque.

El alambre de espinos o alambre de púas crea una barrera eficaz cuando se utiliza debidamente. Las púas de dicho alambre están concebidas para tener un efecto de penetración y agarre. Se deberá de prestar atención al seleccionar el alambre de espino ya que la calidad (calibre del alambre y cantidad de púas) y el tipo varían considerablemente. Si el alambre es de menor calidad, probablemente también sea menor eficaz.

Normalmente se pueden conseguir tres tipos de alambre de espinos:

- Sin enganches (recto);
- en espiral (cable de teléfono); y
- concertina (espirales unidas).

Se recomienda utilizar el de concertina debido a que las espirales unidas constituyen la barrera más eficaz. El alambre de espinos debe estar fabricado con alambre de alta resistencia a la tracción, ya que este es difícil de cortar con herramientas manuales. Se recomienda que los rollos de alambre de concertina tengan un diámetro aproximado de entre 730 y 980 mm.

Es muy importante que el alambre esté asegurado debidamente, para ello se recomienda utilizar enganches o amarres para el alambre cada 50 cm, alternando entre filamentos superiores e inferiores. Se ha de intentar no dejar huecos entre el alambre ya que es muy probable que los piratas se aprovechen de ello. A la hora de colocarlo, se deberán de utilizar equipos de protección en manos, brazos y en la cara. Otra medida muy eficaz para evitar lesiones en las manos es utilizar ganchos a la hora de mover el alambre. Otra recomendación a la hora de poner el alambre de espinos es hacerlo

en tramos cortos, de aproximadamente 10 m, para que su manipulación sea mucho más fácil y segura. [13]



Ilustración 5.8 Cubierta asegurada mediante concertina. Loukas I



Ilustración 5.9 Marineros asegurando el costado con alambre. [13]

No se recomienda la utilización de barreras electrificadas en buques que transporten hidrocarburos, pero para otro tipo de buques, siempre tras realizar una evaluación de la seguridad, pueden ser adecuadas y muy eficaces contra los piratas. Siempre que se usen barreras de este tipo se deberán de exhibir avisos que lo adviertan, en inglés o en el idioma de la tripulación hacia el interior y en somalí hacia el exterior. Una alternativa que se podrá considerar es la utilización de este tipo de avisos, hacia el exterior, también en los casos en que no existiera tal barrera. [13]



Ilustración 5.10 Aviso de barrera electrificada en somalí. [13]

➤ **Aspersores y cañones de agua y espuma.**

La utilización de aspersores y cañones de espuma son medidas muy eficaces a la hora de prevenir o retrasar los intentos de los piratas de subir a bordo del buque. La utilización del agua dificulta a los *skiffs* mantenerse al costado del buque y hace que sea considerablemente más difícil para los piratas subir a bordo.



Ilustración 5.11 Mangueras contra incendio como medida antipiratas. [34]

No se recomienda la activación manual de las mangueras y cañones de espuma ya que esto probablemente hará que el operador esté situado en un lugar particularmente expuesto. Los equipos deberán estar fijados en lugares que cubran las posibles vías de acceso al buque. Una vez éstos estén trincados y sujetos en el lugar, deberán estar listos, a falta solamente de arrancar a distancia la bomba contra incendios, para empezar a lanzar agua. Para mejorar la cobertura de agua se podrán utilizar reflectores sujetos a poca distancia de las boquillas. [13]

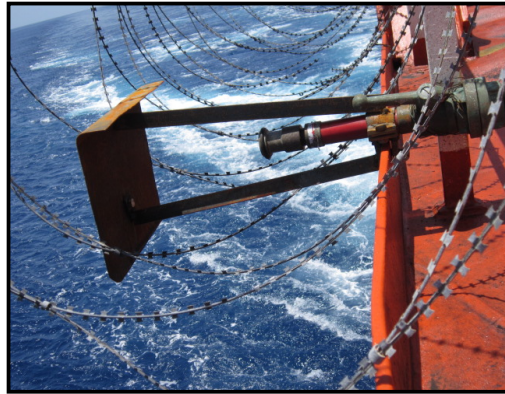


Ilustración 5.12 Reflectores ajustados a la boquilla de la manguera contra incendios. Loukas I

También podemos utilizar las bombas de lastre para inundar la cubierta de agua, siempre que sea posible, con el objetivo de generar una cortina de agua altamente efectiva sobre el costado del buque. En caso de adoptar esta medida, se deberá tener especial cuidado con la estabilidad del buque. En caso de duda se recomienda contactar con la Sociedad de Clasificación correspondiente para obtener su consejo. [13]



Ilustración 5.13 Rebose de los tanques de lastre. Loukas I

Siempre que sea posible, durante el tránsito por la zona de alto riesgo, no se deberá llevar a cabo ningún tipo de mantenimiento en los sistemas de toma de agua de mar del buque. También se deberá tener en cuenta que en ocasiones para poder usar todas las bombas contra incendios, será preciso disponer de energía adicional, con lo que los sistemas necesarios para ello tendrán que estar preparados para su uso inmediato.

Para garantizar que las medidas utilizadas proporcionan una protección efectiva, se deberán de realizar prácticas, observaciones y ejercicios, para posteriormente hacer un estudio de los resultados obtenidos.

➤ **Alarmas.**

Hacer sonar la alarma o el tifón del buque sirve para informar a la tripulación del inicio de un ataque pirata y demostrar a todo posible agresor que el buque se ha percatado del ataque y adoptará medidas al respecto. Es importante asegurarse de lo siguiente:

- Que la alarma para los ataques piratas sea inconfundible, a fin de evitar confusiones con otras alarmas, lo cual podría hacer que la tripulación se reuniese en el lugar equivocado fuera de la zona de alojamiento.
- Los miembros de la tripulación deberán estar familiarizados con cada tipo de alarma, incluida la señal de aviso de ataque y la de “fuera de peligro”, así como con las respuestas correspondientes a cada una de ellas.
- Se realizarán simulacros antes de entrar en la zona de alto riesgo.

➤ **Prácticas de maniobra.**

En aquellos casos en que realizar estas prácticas sea seguro para la navegación, se recomienda a los capitanes que hagan maniobras con los buques para determinar qué ordenes de timón crean las condiciones marítimas más difíciles para los *skiffs* piratas que intentan atacar, sin que la velocidad del buque disminuya considerablemente.

➤ **Circuito cerrado de televisión.**

Una vez se haya iniciado el ataque y los piratas estén disparando sus armas contra el buque, es difícil y peligroso vigilar si éstos han conseguido tener acceso. La utilización de un sistema de cobertura mediante circuito cerrado de televisión permite, hasta cierto punto, seguir el desarrollo del ataque desde un lugar menos expuesto. Se deberá:

- Considerar la posibilidad de utilizar cámaras de circuito cerrado de televisión a fin de garantizar la cobertura de zonas vulnerables, en particular la cubierta de la toldilla.

- Considerar la posibilidad de colocar monitores de circuito cerrado de televisión en la parte posterior del puente, en un lugar protegido.
- Las grabaciones del circuito cerrado de televisión podrán proporcionar prueba útiles después de un ataque.

➤ **Iluminación de la cubierta superior.**

Se recomienda disponer y verificar el correcto funcionamiento del siguiente alumbrado:

- Alumbrado de la cubierta de intemperie que rodea el bloque de la zona de habilitación y el que da a la parte posterior en la cubierta de la toldilla, de conformidad con lo dispuesto en la regla 20 b) del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar.
- Proyectoros que puedan utilizarse de manera inmediata en caso necesario.

Se recomienda no obstante, que los buques avancen solo con las luces de navegación encendidas y con las luces descritas anteriormente apagadas. Solamente, una vez que se haya detectado la presencia de piratas o se haya iniciado un ataque, se encenderán las luces anteriormente descritas a fin de demostrar a los piratas que la tripulación se ha percatado de su presencia. Las luces de navegación jamás se deberán apagar durante la noche.

➤ **Impedir la utilización de las herramientas y equipos del buque.**

En general, los piratas suben a bordo de los buques con poco más que sus armas de fuego. Es importante tratar de impedir que los piratas utilicen las herramientas o equipos del buque que puedan facilitarles la entrada en la superestructura. Las herramientas y equipos que puedan servir de utilidad a los piratas deberán almacenarse en lugares seguros.

➤ **Protección del equipo almacenado en la cubierta superior.**

A menudo, en la mayoría de los ataques se dispara contra el buque con pequeñas armas y otras armas de fuego, y estos disparos apuntan generalmente al puente, zonas de alojamiento y a la cubierta de la toldilla. Es por ello que:

- Se debería considerar la posibilidad de proteger, con bolsas de arena o mantas de kevlar, las botellas de gas o los contenedores con líquidos inflamables.

- Hay que asegurarse que las botellas de gas o los materiales inflamables que sobren se desembarquen antes de la travesía.

➤ **Puntos seguros de reunión (*Muster Station*) y ciudadelas (*Citadels*).**

Es preciso estudiar detenidamente toda decisión de navegar por zonas en las que la seguridad pueda verse amenazada y planificar detenidamente, a fin de garantizar lo mejor posible la seguridad del buque y su tripulación. Se ha de considerar el establecimiento de un “punto seguro de reunión” interno o una “ciudadela” segura.

➤ Punto seguro de reunión.

Los puntos de reunión son zonas designadas elegidas para proporcionar el mayor grado de protección física a la tripulación ante cualquier ataque de los piratas con armas de fuego. En caso de que se produzca este ataque, todos los miembros de la tripulación que no tengan que estar en el puente o en la cámara de máquinas se reunirán en el punto de reunión, el cual es solamente un refugio para un período de tiempo breve. [13]

➤ Ciudadelas.

Las ciudadelas son zonas designadas, planificadas con antelación y construidas para que la tripulación del buque se refugie en el caso que los piratas suban a bordo. Éstas están proyectadas y construidas para oponer resistencia a los piratas que intenten acceder a ella. Las ciudadelas estarán equipadas, entre otras cosas, con una unidad propia de aire acondicionado, raciones de emergencia, suministro de agua, buenas comunicaciones con el exterior, servicio de interrupción de emergencia para los motores principales y auxiliares y cámaras de televisión de circuito cerrado accionadas a distancia.

Todo el concepto de ciudadela queda invalidado si un miembro de la tripulación se queda fuera antes de que el espacio quede protegido. Los armadores y capitanes de los buques deberán consultar con el MSCHOA acerca de su uso.

Los criterios para poder llevar a cabo una acción militar de rescate son los siguientes:

- El 100% de la tripulación deberá estar dentro de la ciudadela;
- los tripulantes deberán tener comunicación externa (2 vías independientes y autónomas);

- los piratas no deberán de tener acceso al sistema de propulsión. [36]

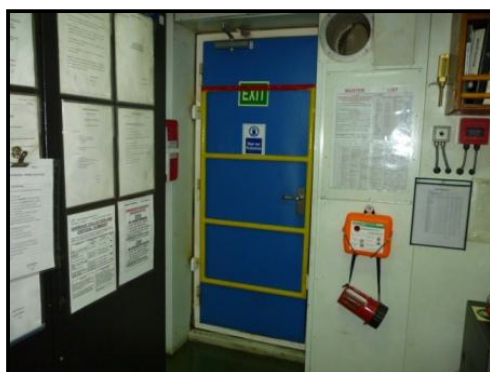


Ilustración 5.14 Puerta ciudadela asegurada. Loukas I



Ilustración 5.15 Comunicaciones de la ciudadela. [35]

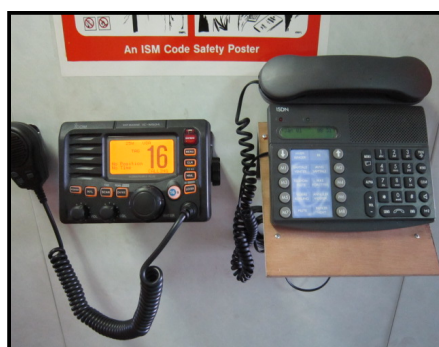


Ilustración 5.16 Equipo de comunicaciones de la ciudadela. Loukas I

5.3.2 En caso de ataque pirata inminente.

Ante caso de ataque pirata inminente se deberán activar:

- El plan de contingencias del buque preparado de antemano;
- el plan de comunicaciones de emergencia;
- el sistema de alerta de protección del buque, que avisará al OCPM y al Estado de Abanderamiento; y
- la alarma de emergencia con la señal que anuncie un “ataque pirata”.

El ataque se deberá de notificar con la mayor rapidez posible al primer punto único de contacto en caso de ataque, UKMTO.

El capitán, en caso de haber tomado la decisión de navegar por la zona de alto riesgo con el equipo AIS apagado, en caso de ataque pirata inminente, deberá conectar el sistema inmediatamente.

El oficial encargado de las comunicaciones deberá efectuar una llamada *Mayday* por el canal 16 y 08 de ondas métricas. Este último es controlado por las fuerzas navales. También deberá de enviar un mensaje de socorro mediante DSC o Inmarsat-C, según proceda, y establecer comunicación telefónica con UKMTO.

Se deberá evitar que los *skiffs* se acerquen al costado del buque alternando el rumbo y aumentando la velocidad en la medida de lo posible, ya que los piratas tienen gran dificultad para subir a barcos que naveguen a más de 18 nudos y que estén maniobrando, por lo que se recomienda a los capitanes que realicen maniobras cortas y continuas en zigzag. También deberá 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.

Se activaran los aspersores de agua, se comprobará que todas las puertas exteriores de la habitación están aseguradas y se tomarán todas las medidas adecuadas para defenderse de los piratas.

Todos los tripulantes que no participen en las operaciones contra los piratas deberán reunirse, o en el punto de reunión seguro designado, o en la ciudadela si el buque está equipado adecuadamente. [13]

5.3.3 Si los piratas toman el control.

En caso de que los piratas tomen el control de la embarcación, se deberá intentar mantener la calma en todo momento. Antes de que los piratas logren acceder al puente, se deberá informar al UKMTO, asegurarse que el SASS se ha activado y que el AIS está conectado.

Es muy importante no oponer resistencia a los piratas en caso que éstos lleguen al puente, es probable que estén muy alterados, por lo que mantener la calma y cooperar completamente reducirá enormemente el riesgo de que se produzcan lesiones.

Cuando sea necesario evacuar el puente o la cámara de máquinas, se deberá detener el motor principal, si es posible hasta que no tenga arrancada y apartar el buque de otros. El resto de los miembros de la tripulación deberán dirigirse al punto seguro de reunión designado con las manos a la vista y en la cabeza.

Dejar funcionando el circuito cerrado de televisión. [13]



Ilustración 5.17 Piratas tomando el control del puente. [37]

5.3.4 En caso de intervención militar.

En caso de que personal militar intervenga a bordo del buque, todo el personal deberá mantenerse agachado o tumbado en cubierta, cubriéndose la cabeza con ambas manos, que se deberán mantener en todo momento a la vista.

La tripulación deberá estar preparada para contestar preguntas relativas a su identidad y para cooperar en todo momento durante el transcurso de la operación militar a bordo.

Las fuerzas navales se esforzarán para responder rápidamente a los actos de piratería, sin embargo, debido a la gran extensión de la zona de alto riesgo, la respuesta militar puede no ser posible. [13]



Ilustración 5.18 Fuerzas navales apresando piratas somalíes. [38]



Ilustración 5.19 Fuerzas Marítimas Combinadas CTF. [39]

5.4 Informes posteriores al suceso.

Tras un ataque pirata o actividades sospechosas, es vital transmitir al MSCHOA, UKMTO y el IBM un informe pormenorizado del suceso. Dicho informe permitirá hacer un análisis completo y determinar las tendencias de las actividades piratas, además de evaluar las técnicas empleadas por éstos o los cambios de táctica. Asimismo, permitirá enviar los avisos pertinentes a los buques mercantes que se encuentren en las proximidades.

Por tanto, se pide a los capitanes que rellenen el impreso normalizado de notificación de actos de piratería y lo envíen a las organizaciones mencionadas, así como al Estado de abanderamiento. [13]

Señas/Pormenores del buque	
1	Nombre del buque:
2	Nº IMO:
3	Pabellón:
4	Distintivo de llamada:
5	Tipo de buque:
6	Arqueo: GRT: NRT: DWT:
7	Propietarios (Dirección y datos de contacto):
8	Gestores (Dirección y datos de contacto):
9	Último puerto/próximo puerto:
10	Pormenores de la carga (Tipo/cantidad):
Pormenores del suceso.	
11	Fecha y hora del suceso: Hora local: UTC:
12	Situación: Lat: (N/S) Long: (E/O)
13	Marca terrestre más próxima/ubicación:
14	Puerto/ciudad/zona de fondeadero:
15	País/país más próximo:
16	Condición (atracado/fondeado/navegando):
17	Velocidad del buque:
18	Francobordo del buque durante el ataque:
19	Condiciones meteorológicas durante el ataque (lluvia/niebla/neblina/claro/etc.):
20	Tipos de ataque (subida a bordo/tentativa):
21	Consecuencias para la tripulación, el buque y la carga: Tripulantes heridos/muertos: Bienes/dinero en efectivo sustraído:
22	Zona del buque donde ocurre el ataque:
23	Últimos movimientos observados de los piratas/embarcación sospechosa:
Información sobre los atacantes	
24	Número de piratas/ladrones:
25	Vestimenta/apariencia física:
26	Idioma utilizado:
27	Armas Utilizadas:
28	Pormenores distintivos:
29	Embarcación utilizada:
30	Método de aproximación:
31	Duración del ataque:
32	Agresivo/violento:
Información adicional	
33	Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación y su eficacia:
34	¿Se notificó el suceso a las autoridades del Estado Ribereño? En caso afirmativo, indicar quién:
35	Medio de comunicación preferido con el buque notificante: Radioestación costera apropiada/HF/MF/VHF/Inmarsat IDS (más el código de región oceánicas)/MMSI:
36	Medidas adoptadas por las autoridades:
37	Número de tripulantes/nacionalidad:
38	Por favor adjuntar al presente informe una descripción breve/ un informe completo/declaraciones de los tripulantes/capitán sobre el ataque/fotografías tomadas (si hay):
39	Pormenores relativas a las medidas de autoprotección:

Tabla 5.4 Informe sobre el ataque pirata. [13]

Capítulo 6

Recomendaciones para disuadir los actos de piratería

Introducción.

La finalidad del presente capítulo es llevar a cabo una descripción de las medidas que deben adoptarse para intentar disuadir los ataques piratas y los robos a mano armada perpetrados contra los buques cuando éstos se encuentren fondeados, frente a los puertos o navegando en aguas territoriales de Somalia o en alta mar.

Además, contiene un resumen de las orientaciones a tener en cuenta por los tripulantes con el objetivo de intentar garantizar su supervivencia en caso de secuestro, así como de minimizar los efectos del cautiverio.

6.1 Medidas disuasorias de la piratería y los robo a mano armada.

6.1.1 Discreción del capitán y los tripulantes.

Los capitanes deberán de tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir los objetivos. Asimismo, los capitanes deberán tener presente que desconectar el AIS en las zonas de alto riesgo reduce la capacidad de los buques de apoyo de la armada para dar seguimiento y localizar a buques que puedan necesitar auxilio. También se deberá proceder con cautela cuando se transmita por radio información sobre la carga u objetos de valor a bordo en zonas donde hay ataques.

El capitán recurrirá a su pericia profesional para decidir si el AIS se ha de desconectar, a fin de que el buque no sea detectado, cuando entre en aguas donde los actos de piratería constituyan una amenaza inminente. Se deberá tener en cuenta que otros buques que naveguen por la zona de alto riesgo podrían haber tomado la decisión de desconectarlo.

Los tripulantes que desembarquen en puertos afectados por la piratería deberán tener en cuenta el no hablar sobre los pormenores del viaje ni de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque. [40]

6.1.2 Recomendaciones para la ejecución del plan de protección del buque.

Antes de entrar en la zona de alto riesgo, la tripulación del buque deberá de poner en práctica los procedimientos establecidos en el plan de protección del buque. Se deberá de haber ensayado en profundidad todas las señales y procedimientos de alarma, haber impartido formación y haber realizado ejercicios. Si se deben facilitar instrucciones a través del sistema de altavoces del buque o de aparatos de radio personales, dichas instrucciones deben ser comprendidas de manera inequívoca por quienes no tengan dominio total del idioma en el cual se transmitan.

A fin de garantizar una mayor vigilancia cuando se entre en la zona de alto riesgo, se deberá de informar a todo el personal del buque sobre los aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas en relación a la piratería, haciendo hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas. Se

deberán hacer registros totales o parciales del buque de manera periódica mientras se esté en la zona con amenazas elevadas de ataque.

Toda insistencia no será suficiente para que todos los posibles puntos de acceso al buque y todas las zonas clave y protegidas del mismo estén libres de peligro y bajo control cuando se esté en puerto, fondeado o navegando en zonas afectadas por la piratería.

La tripulación deberá recibir la formación adecuada sobre el uso de todo equipo adicional de vigilancia o detección instalado a bordo. La planificación y formación se llevará a cabo dando por sentado que se producirá un ataque y no suponiendo que, con un poco de suerte, no se producirá. Hacer saber a los atacantes que el buque cuenta con una tripulación vigilante y capacitada contribuirá a disuadirlos del ataque. [40]

6.1.3 Desvío del buque y retraso del fondeo.

Cuando sea posible, los buques deberán desviarse de la zona donde se sabe que se han producido ataques. Al decidir la ruta de un buque, la compañía deberá tomar en consideración el tipo de buque, su tamaño y su velocidad máxima, así como el francobordo y la naturaleza peligrosa de la carga. Si se ofrece navegar en convoy, también se deberá examinar esta posibilidad a fin de evitar ataques piratas.

Si el buque se está recalando a un puerto donde han tenido lugar ataques contra buques fondeados, más que contra buques navegando, y se sabe que el buque tendrá que fondear en las proximidades de dicho puerto durante algún tiempo, deberá considerarse la posibilidad de retrasar el fondeo prolongando la derrota a fin de permanecer lejos de la costa. El contacto con las autoridades portuarias deberá garantizar que la prioridad para el atraque no se vea afectada. En las pólizas de fletamento se deberá reconocer la posibilidad de que los buques necesiten retrasar su llegada a los puertos en los que se produzcan ataques, ya sea cuando no se disponga de atraque para el buque o bien cuando la carga o descarga en alta mar se extienda durante un periodo de tiempo prolongado. [40]

6.1.4 Precauciones cuando el buque está fondeado o en puerto.

En las zonas donde se produzcan ataques, los capitanes deberán mantenerse vigilantes cuando sus buques se estén preparando para fondear o estén fondeados. Asimismo, es importante limitar, registrar y controlar a las personas que tienen acceso al buque cuando éste se encuentre en puerto o fondeado. La toma de fotografías de aquellos que embarcan puede constituir un medio útil de disuasión o de ayuda para identificar a los atacantes que pudieran haber tenido acceso al buque antes de llevar a cabo el ataque.

Teniendo en cuenta que los piratas pueden valerse de su conocimiento de los manifiestos de carga para elegir sus objetivos, deberán realizarse todos los esfuerzos posibles para limitar la distribución de documentos que proporcionen información sobre las cargas a bordo y su ubicación. Precauciones similares deberán adoptarse con respecto a la circulación de información sobre los objetos de valor de los miembros de la tripulación y el equipo del buque. [40]



Ilustración 6.1 Buque fondeado frente a la costa de Somalia. [41]

6.1.5 Guardias y vigilancia.

Es fundamental mantener la vigilancia. La primera señal de un ataque es, con demasiada frecuencia, la aparición de los atacantes en el puente o en el camarote del capitán. El aviso anticipado de un posible ataque dará la oportunidad de hacer sonar las alarmas, alertar a otros buques y a las autoridades costeras, iluminar la embarcación sospechosa, realizar una maniobra de evasión o iniciar otros procedimientos de respuesta.

Cuando el buque se encuentre o se aproxime a la zona de alto riesgo se deberá de aumentar el número de guardias y vigías en el puente, teniendo presente que muchos ataques se inician por la popa. Se deberá considerar la posibilidad de establecer vigías adicionales a popa para cubrir los “puntos ciegos” del radar. Las compañías deberán plantearse la necesidad de adquirir prismáticos para condiciones de baja visibilidad para el personal del puente y los vigías. El radar contará con dotación permanente, aunque puede resultar difícil detectar los *skiffs* que avanzan rápidamente. Un radar de yate instalado en la popa del buque puede ser una medida adicional para detectar pequeñas embarcaciones que se acerquen por detrás, tanto navegando como fondeado.

Las embarcaciones pequeñas que se acomoden a la velocidad del buque en una derrota paralela o lo sigan, siempre deberán ser consideradas sospechosas. En el caso de detectarse una embarcación de este tipo, es importante mantener una guardia todo horizonte debido a la posibilidad de que la primera embarcación sea sólo un señuelo y que los piratas tengan el propósito de subir a bordo desde una segunda embarcación mientras se centra la atención en la primera. [40]

6.1.6 Escucha radioeléctrica y respuestas.

Cuando el buque se encuentre en zonas donde de se hayan producido ataques, mantendrá escucha radioeléctrica permanente con las autoridades costeras o navales correspondientes, así como también se deberá mantener en todos los canales y frecuencias de socorro y seguridad que puedan haber determinado las autoridades locales en determinadas zonas. Los buques también se asegurarán de que se escuchan todas las transmisiones relativas a la información sobre seguridad marítima para la zona. A sabiendas de que normalmente se utilizará el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat, a través del servicio *SafetyNET*, para tales transmisiones, cuando el buque se encuentre en la zona de alto riesgo o en las proximidades de las mismas, los armadores deberán garantizar que se dispone de un receptor del LIG adecuadamente configurado.

Si se observan movimientos sospechosos que puedan conducir a un ataque inminente, se aconseja al buque que establezca contacto con el correspondiente RCC, el Estado de abanderamiento u otros centros de información pertinentes como el UKMTO, el MSCHOA o el Centro

de notificación de actos de piratería del IMB. Cuando el capitán considere que dichos movimientos pueden constituir un peligro directo para la navegación, deberá examinar la posibilidad de transmitir un “mensaje de peligro” “a todas las estaciones” como aviso a otros buques que se encuentren en las inmediaciones, así como para alertar a los correspondientes RCC. Los mensajes de peligro se deberán transmitir empleando un lenguaje claro utilizando la prioridad de “seguridad”. Todas estas medidas deberán ir precedida de la correspondiente señal de seguridad, *SECURITÉ*

Cuando, en su opinión, existan pruebas irrefutables de que la seguridad del buque está amenazada, el capitán deberá ponerse en contacto inmediatamente con el RCC pertinente o con las estaciones radioeléctricas que puedan haber recomendado las autoridades locales en determinadas zonas, y si lo considera adecuado, autorizar la transmisión de un mensaje de “urgencia” “a todas las estaciones” a través de cualquier servicio de comunicaciones que considere conveniente o que puedan haber recomendado las autoridades locales, como por ejemplo Inmarsat. Todos estos mensajes irán precedidos de la correspondiente señal de urgencia *PANPAN* y/o un DSC utilizando la categoría de “urgente para todos los buques”. Si se ha utilizado la señal de urgencia, y finalmente, el ataque no tiene lugar, el buque deberá cancelar el mensaje tan pronto como se perciba que ya no es necesario adoptar medidas al respecto. Este mensaje de cancelación estará dirigido también “a todas las estaciones”.

En caso de que se produzca un ataque, y el capitán opina que el buque o la tripulación se encuentran en peligro grave o inminente y que requieren ayuda inmediata, autorizará con la mayor brevedad posible la transmisión de un mensaje de socorro, precedido de la correspondiente alerta de socorro, *MAYDAY*, utilizando para ello todos los sistemas de radiocomunicaciones disponibles. Por lo que respecta a los buques regidos por el Código PBIP, también deberán enviar una señal de socorro al Estado de abanderamiento mediante el sistema SSAS.

Es posible que el buque pueda enviar una alerta de piratería encubierta. No obstante, dado que los piratas pueden estar a bordo y dentro del alcance audible del equipo de radiocomunicaciones cuando se envíe el acuse de recibo e intente establecer comunicación, podrán

estar sobre aviso de que se ha transmitido una alerta de piratería. Dicha información puede servir para poner todavía más en peligro las vidas de los tripulantes que se encuentran a bordo. Los RCC y otras estaciones tendrán que ser conscientes de los peligros que conlleva alertar involuntariamente a los piratas de que se ha transmitido dicha alerta. [40]

6.1.7 Alumbrado.

Los buques deberán estar dotados del máximo alumbrado posible en tanto que no comprometa la seguridad de la navegación y siempre teniendo en cuenta el Reglamento para Prevenir los Abordajes. Cuando el buque esté navegando, las luces de cubierta deberán estar apagadas, puesto que de lo contrario, otros buques podrán suponer que dicho barco está fondeado. Se podrán utilizar los proyectores de luces para identificar embarcaciones sospechosas.

Los miembros de la tripulación que presten servicio fuera de las zonas de seguridad del buque, cuando éste se encuentre en puerto o fondeado, deberán permanecer a la sombra y evitar aparecer a contraluz de las luces de cubierta, de lo contrario podrían convertirse en objetivos de captura por parte de los atacantes que en ese momento se estén aproximando.

Los buques podrán tomar en consideración el navegar sin ningún alumbrado, a excepción de las luces de navegación obligatorias. De este modo se podrá evitar que los delincuentes fijen puntos de referencia al acercarse al buque. Además, el hecho de encender las luces en el momento en el que se estén aproximando podría advertirles que han sido vistos, deslumbrarlos y disuadirlos de su cometido. Sin embargo, es difícil que a bordo de un buque mercante no exista ningún alumbrado. La eficacia de esta propuesta dependerá en última instancia, en parte, de la claridad de la noche, pero, fundamentalmente, de la vigilancia de la tripulación del buque. Si bien el encendido repentino del alumbrado del buque puede asustar o deslumbrar a los atacantes, también puede poner en desventaja a la tripulación en un momento determinante, debido a la pérdida temporal de su visión nocturna. [40]



Ilustración 6.2 Buque iluminado fondeado. [42]

6.2 Empleo de personal de seguridad.

6.2.1 Personal de seguridad no armado.

El empleo de personal de seguridad no armado es una cuestión que compete a cada uno de los propietarios de buques, compañías y armadores. Se podría examinar la conveniencia de emplear personal de seguridad que no esté armado para facilitar asesoramiento sobre protección y un mejor dispositivo de vigías. [40]

6.2.2 Personal de seguridad armado contratado privadamente.

Si se permite la presencia de personal de seguridad armado a bordo, el capitán, el propietario del buque y la compañía deberán tomar en consideración el posible aumento de la violencia y otros riesgos. No obstante, el empleo de personal de seguridad armado contratado privadamente a bordo de buques mercantes y buques pesqueros es una cuestión que le compete determinar al Estado de abanderamiento, previa consulta con los propietarios de los buques, armadores y compañías. [40]

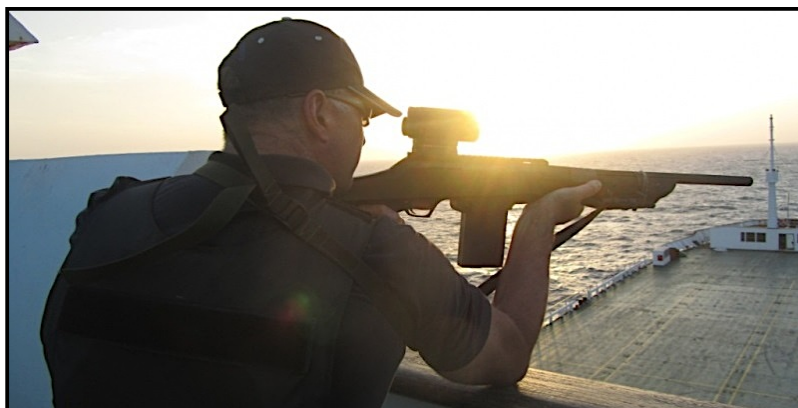


Ilustración 6.3 Seguridad privada a bordo. [43]

6.2.3 Equipos militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados por el Gobierno.

El empleo de unidades militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados para portar armas de fuego con el objetivo de proteger al buque es una cuestión que ha de ser autorizada por el Estado de abanderamiento, previa consulta con los propietarios de los buques, armadores y compañías. El embarque de equipos de este tipo puede ser exigido o recomendado cuando el buque transite u opere en zonas de alto riesgo. Debido a las normas de intervención dictadas por cada Gobierno, o en coalición con otros Gobiernos, las condiciones del embarque las deberán definir los Estados involucrados, incluido el Estado de abanderamiento. El propietario del buque, el armador y la compañía siempre deberán de consultar con el Estado de abanderamiento antes de que se embarquen estos equipos. [40]



Ilustración 6.4 Militares a bordo de un buque mercante. [44]

6.3 Orientaciones para la supervivencia en caso de secuestro.

En los últimos años ha aumentado significativamente el número de marinos secuestrados o tomados como rehenes. Cada situación es diferente, por lo que no existen normas estrictas de comportamiento. No obstante, adoptando ciertas medidas se reducirán al mínimo los efectos de la detención y se incrementará la capacidad para salir adelante y sobrellevar la situación hasta el momento de la liberación.

Las recomendaciones que se describen a continuación han sido extraídas de las *“orientaciones de las Naciones Unidas sobre la supervivencia en caso de secuestro”*. Éstas han sido utilizadas con éxito por otras víctimas de secuestro:

- Nadie puede decirle a otro si debe o no oponer resistencia si es secuestrado. Esta decisión debe tomarla cada uno con arreglo a las circunstancias. Resistirse puede ser sumamente arriesgado, el rehén puede resultar herido y pueden drogarlo y vendarle los ojos inmediatamente.
- Ser secuestrado es seguramente una de las experiencias más terribles que puede vivir un marino. Los primeros 15 a 45 minutos son los más peligrosos. Hay que seguir las instrucciones de los secuestradores, que estarán muy excitados emocionalmente, ya se hallen o no alterados psicológicamente o atrapados en una situación límite. Presentan las características de una descarga de adrenalina y podrían reaccionar violentamente. El objetivo es sobrevivir. Cuando se disipe la conmoción inicial, los secuestradores estarán en condiciones de evaluar mejor la situación.
- En el momento de la detención, hay que respirar hondo e intentar sosegar. En esta situación lo habitual es sentir miedo a morir o a resultar herido. Conocer nuestras propias reacciones podrá ayudar a adaptarse mejor. Por lo general, los rehenes sienten el mayor grado de ansiedad las primeras horas después del incidente. La ansiedad comenzará a decrecer al darse cuenta que se sigue vivo, al menos de momento, y se establezca una rutina. La depresión y la sensación de impotencia proseguirán durante todo el cautiverio y la mayor parte de los rehenes se sentirán muy humillados por la situación. No obstante, la mayoría se adapta rápidamente a la situación. Nunca se deberá olvidar que el objetivo es sobrevivir.

- No se deberá tratar de convertirse en un héroe, se aceptará la situación. Cualquier acto podría desencadenar una reacción violenta en los secuestradores. La experiencia demuestra que las personas que reaccionan con agresividad corren un riesgo mayor que las que actúan de forma pasiva.
- Habrá que mostrarse discreto, tratando de disimular que se observa a los secuestradores, aunque, en la medida de lo posible, se debe de tomar notas mentalmente sobre sus peculiaridades, sus ropas y jerarquías. Esto puede ayudar a las autoridades tras la liberación. [40]



Ilustración 6.5. Tripulación secuestrada por piratas somalíes. [45]

- Se cooperará con los secuestradores y se obedecerá sin mostrarse serviles ni hostiles. Habrá que tener mucho cuidado con el mensaje, tanto corporal como verbal que se muestre a los secuestradores, si hacen alguna pregunta se deberá de contestar de la manera más sencilla posible. No se dirá ni hará nada que pueda provocar hostilidad o despertar sospechas. Habrá que mostrarse dócil y escuchar atentamente. No se deberá hablar si no preguntan y se tendrá que tener mucha precaución con las sugerencias propuestas, pues podrían responsabilizar a la tripulación si algo sale mal.
- La tripulación deberá hacerse a la idea de que va a ser aislada y de que los secuestradores van a tratar de desorientarlos. Es posible que les quiten los relojes para que no sepan si es de noche o de día. Con todo, se tratará de establecer una rutina.

- Se deberá de mostrar desinterés por lo que sucede alrededor. Mantenerse ocupado, leyendo, durmiendo, etc., disminuye el interés en lo que sucede. Además, los secuestradores no suelen molestar a las personas que no representan una amenaza para ellos.
- Se intentará mantener la tranquilidad pensando en escenas o recuerdos agradables o rezando. Tratar de recordar los argumentos de películas o de libros es un modo de mantener activa la mente. Siempre hay que procurar pensar positivamente y conservar el sentido del humor ya que de esta manera se reduce el nivel de ansiedad.
- Siempre se deberán de pedir las cosas que se necesiten, medicamentos, libros, papel, etc., lo más que podría pasar es que lo denieguen.
- Establecer una relación positiva con los secuestradores. Un excelente tema para entablar conversación con ellos es la familia y los hijos.
- Tener en cuenta que los rehenes, con el tiempo, suelen experimentar un sentimiento positivo respecto a sus secuestradores. Este fenómeno se conoce como “síndrome de Estocolmo”, por un secuestro que tuvo lugar en un banco sueco. Además, a medida que el rehén se va identificando con sus secuestradores, se puede generar una actitud negativa hacia el mundo exterior.
- Los piratas podrán pedir que se firmen notas para demostrar que la tripulación está viva, la decisión de firmarlas o no las debe tomar cada uno con arreglo a la situación.
- Fijar un programa diario de actividades y hacer ejercicio físico es una forma de distraerse y de estimular el cuerpo. Si es posible hay que mantenerse aseado.
- Como consecuencia de la situación, se puede experimentar una pérdida de apetito y por lo tanto también de peso, por ello se deberá comer y beber agua aunque no se tenga apetito.
- Jamás se deberá amenazar a los secuestradores ni dejar entrever que se testificará en su contra. Si los secuestradores tratan de ocultar su identidad, no hay que dar muestras de su reconocimiento.
- Hay que intentar pensar en motivos convincentes para concienciarse de que los secuestradores no harán daño. Se deberá incitarles a informar a las autoridades de la situación e indicarles en que modo esto puede beneficiarles. Es muy importante que los secuestradores vean a los tripulantes

como personas dignas de compasión y clemencia. *Nunca hay que rogar, ni suplicar y mucho menos llorar.* Se debe ganar el respeto y la comprensión de los secuestradores.

- Si se actúa de intermediario entre los secuestradores y las autoridades, habrá que cerciorarse de que los mensajes se transmiten con precisión. Hay que estar preparado para hablar por radio o por teléfono.
- No se deberá huir, excepto si se está seguro del éxito de la huida. En el caso de ser descubierto los secuestradores podrán usar la violencia como escarmiento.
- Cada vez que se pueda hay que destacar que, como marino, se es neutral y no se interviene en política.
- En caso de intento de liberación por la fuerza, habrá que lanzarse al suelo, cubrirse la cabeza con las manos y buscar protección. Cuando haya oportunidad, identificarse.
- En muchos casos, las personas que han sido víctimas de secuestros se sienten disgustadas por el tratamiento que reciben después de ser liberadas. La mayoría de los rehenes tienen una gran necesidad de relatar la experiencia con detalle. Si no se recibe asistencia en este sentido, habrá que solicitar tratamiento para el estrés postraumático. Hay que tener en cuenta que los problemas emocionales de las personas que han sido secuestradas no se manifiestan de inmediato, en ocasiones tardan meses en hacerlo. Ocurra lo que ocurra, el reajuste es un proceso lento que exige paciencia y comprensión. En cuanto el ex-rehén se dé cuenta de que es una persona normal que tiene una reacción normal a una situación anormal, podrá comenzar el proceso de recuperación.
- Sobre todo hay que tener paciencia. [40]

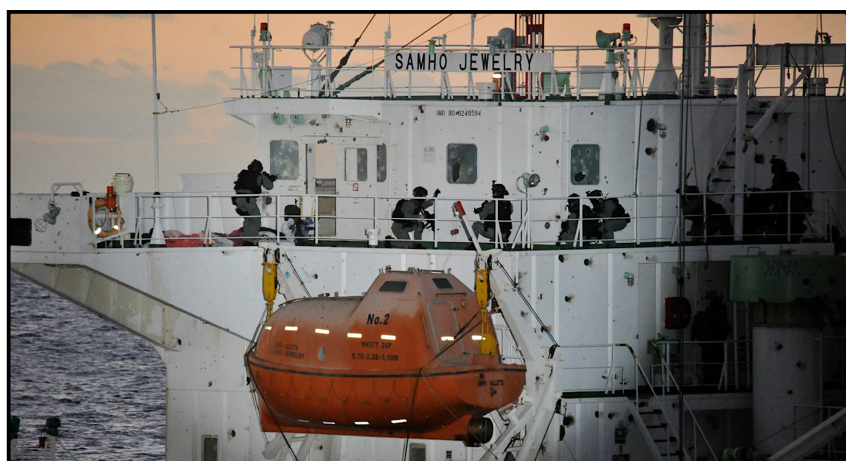


Ilustración 6.6. Fuerzas militares rescatan a la tripulación secuestrada. [46]

Capítulo 7

Seguridad privada armada a bordo

Introducción

La creciente amenaza para el transporte marítimo comercial que representan los piratas con base en Somalia ha obligado a colocar más guardias armados y a un incremento considerable del número de compañías que ofrecen servicios armados de protección marítima para los buques que transitan por la zona de alto riesgo.

Para los propietarios de buques, emplear *Personal Privado de Protección Armado* (PPPA) a bordo es una decisión complicada. La falta de reglas aplicables y de autorregulación del sector, junto con las complejas prescripciones jurídicas que rigen el porte, el transporte y el uso legítimo de armas de fuego, son motivo de preocupación. [47]

El objetivo de este capítulo es desarrollar las orientaciones dirigidas a los propietarios, armadores y capitanes de buques sobre el empleo de PPPA a bordo con el objetivo de tener protección adicional contra la piratería.

7.1 Evaluación de riesgos.

En primer lugar, los propietarios de los buques tendrán que asegurarse que se consulta al Estado de abanderamiento respecto a la decisión de asignar PPPA a bordo para garantizar que se cumplan todas las prescripciones reglamentarias.

Emplear o no PPPA dentro de la zona de alto riesgo es una decisión que debe adoptar cada propietario de buque tras haber efectuado una evaluación de riesgos minuciosa y después de asegurarse de que se han utilizado los demás medios prácticos de autoprotección.

La evaluación de riesgos deberá incluir y documentar los siguientes factores y aspectos antes de que se decidan adoptar dichas medidas:

- la protección y la seguridad del buque y de la tripulación;
- si se han implantado eficazmente con antelación todas las medidas de autoprotección;
- el posible uso indebido de armas de fuego y que como consecuencia de esto se puedan causar lesiones o víctimas mortales;
- la posibilidad de que ocurran accidentes imprevistos;
- las cuestiones de responsabilidad;
- la posibilidad de que se agrave una situación específica; y
- el cumplimiento de la legislación nacional e internacional. [47]

7.2 Criterios de selección de la *Compañía Privada de Protección Marítima (CPPM)*.

Del mismo modo que con el resto de contratistas, es importante aplicar el procedimiento debido habitual, que normalmente incluye una investigación y averiguaciones acerca de:

- la estructura y el lugar de registro de la compañía;
- los propietarios de la compañía;
- la situación financiera;
- el alcance de la cobertura del seguro;
- la experiencia del personal directivo superior; y
- los indicadores de la gestión de la calidad, por ejemplo, la certificación ISO. [47]

7.2.1 Información básica de la *Compañía Privada de Protección Marítima (CPPM)*.

A fin de evaluar la capacidad de la CPPM para desempeñar las funciones propuestas, se deberá efectuar una averiguación minuciosa de la CPPM que se piensa contratar, en particular en aquellas que no estén en posesión de un plan de certificación ya establecido.

La CPPM deberá poder aportar pruebas documentales de, entre otros aspectos:

- experiencia en el sector marítimo;
- procedimientos escritos de gestión, incluidas las aptitudes de liderazgo de equipo, la cadena de autoridad, el cambio de comando y las responsabilidades con respecto al salvamento;
- en entendimiento de la prescripciones de los Estados de abanderamiento, de los Estados ribereños y de los Estados rectores de puertos con respecto al porte y uso de armas de fuego;
- disponibilidad de credenciales/referencias escritas de clientes previos del sector marítimo;
- disponibilidad de pruebas documentales de que las armas de fuego se obtienen, almacenan, portan, utilizan, transportan, embarcan y desembarcan de manera lícita;
- entendimiento de la amenaza que representa la piratería con base en Somalia, incluidas las operaciones militares en la zona, y los medios para obtener información actualizada;
- entendimiento de las medidas de protección de los buques; y
- acceso a asesoramiento jurídico marítimo competente, las 24 horas, 7 días a la semana. [47]

7.2.2 Selección y examen de antecedentes de la CPPM.

Como la calidad de la prestación de servicios depende en gran medida de la competencia y la experiencia de las personas que constituyen el equipo PPPA de a bordo, la calidad de la selección y el examen de antecedentes del equipo son esenciales. La CPPM deberá ser capaz de demostrar por escrito que tienen políticas y procedimientos internos para verificar la idoneidad de sus empleados.

La CPPM deberá poder aportar pruebas documentales de, entre otras cosas:

- investigaciones de antecedentes penales;
- comprobaciones del historial laboral;
- investigaciones de antecedentes militares o policiales, según proceda;

- registros de aptitud médica, física y mental del personal (incluidas pruebas periódicas de consumo de drogas y alcohol);
- utilización de un sistema comprobable para garantizar la idoneidad permanente del personal empleado;
- pruebas documentales de experiencia y titulación pertinentes respecto del porte y el uso de las armas de fuego que se van a utilizar; y
- sistemas para tramitar documentos de identidad como personal de protección, documentos de viaje y visados. [47]

7.2.3 Formación del personal privado de protección armado (PPPA).

Como la calidad de la formación que se imparte al PPPA es de extrema importancia, el propietario del buque deberá comprobar que la CPPM tiene instaurados procedimientos de formación adecuados. Los registros de dicha formación deberán acreditar que el PPPA tiene las aptitudes y conocimientos apropiados.

La CPPM deberá poder adoptar pruebas documentales de, entre otras cosas:

- registro completos y detallados de formación, tanto de la formación inicial como de la de perfeccionamiento, que deben estar disponibles para ser inspeccionados;
- a reserva de cualquier prescripción adicional del Estado de abanderamiento, que el PPPA ha recibido, como mínimo, formación de familiarización de a bordo, incluidos los protocolos de comunicaciones;
- que el personal está capacitado y cualificado de conformidad con las normas documentadas de la compañía al respecto del uso adecuado de la fuerza siguiendo directrices reconocidas por el Estado de abanderamiento;
- que el personal está capacitado para manejar armas de fuego específicas y otros equipos de protección que se utilizarán a bordo;
- que el personal recibe formación médica de conformidad con una norma internacional reconocida; y

- que el personal recibe formación apropiada y/o información específica sobre el tipo de buque, la zona de operación de dicho buque y las disposiciones del Código PBIP y el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS). [47]

7.3 Aspectos relativos a la prestación de servicios.

7.3.1 Seguro.

Los propietarios de los buques deberán comprobar que la CPPM tiene cobertura de seguro para sí misma, para su personal y contra terceros, y que las condiciones de contratación de la CPPM no afectan ni pueden afectar a la cobertura de seguro del propietario del buque. [47]

7.3.1.1 Cobertura de seguro de los propietarios de buques.

La responsabilidad, las pérdidas y los gastos que surjan del despliegue de PPPA pueden repercutir en el seguro de responsabilidad civil del propietario del buque. Se recomienda encarecidamente a dichos propietarios que consulten con sus aseguradas antes de contratar y embarcar PPPA a fin de hacer una evaluación del efecto que esto pueda tener en la cobertura de seguro, en particular con la relación con el seguro de intervención armada y responsabilidad civil de la CPPM. [47]

7.3.1.2 Cobertura del seguro de la CPPM.

La CPPM deberá presentar pruebas de que, durante el contrato, se mantienen y mantendrán:

- un seguro de responsabilidad civil que cubra al público y al empleador a un nivel apropiado y según lo estipule el propietario del buque; y
- una cobertura de seguro para accidentes personales, gastos médicos, hospitalizaciones y repatriación.

La CPPM deberá asegurar al personal habilitado para el porte y utilización de armas de fuego en dichos viajes, contra accidentes, lesiones y daños derivados de la utilización de las armas de fuego y en caso de responsabilidad civil por toda reclamación que pueda resultar del porte y/o utilización indebida, por descuido o con intención, de armas de fuego.

Es fundamental que los propietarios de buques, los fletadores y los aseguradores examinen todas las disposiciones de sus contratos y pólizas y se cercioren de que se presta la debida atención a todas las cuestiones planteadas. [47]

7.3.2 Número de integrantes, composición y equipamiento de los equipos PPPA.

El propietario del buque que concierte un contrato con la CPPM deberá analizar detenidamente y acordar, según sea necesario, el número de integrantes, la composición y el equipamiento del equipo PPPA propuesto. Entre los factores que es preciso tener en cuenta cabe destacar los siguientes:

➤ **Número de integrantes del equipo PPPA.**

En este aspecto influirán factores como la duración prevista del tránsito del buque, la evaluación más reciente de las amenazas, los cometidos acordados del equipo PPPA y el tamaño y tipo de buque, su velocidad y francobordo. En el análisis convendría indicar el número mínimo de personas que deberían formar el equipo de protección, teniendo en cuenta la necesidad de continuidad de la protección en caso de lesiones o enfermedad. [47]



Ilustración 7.1. Equipo PPPA (Personal Privado de Protección Armada) a bordo. [48]

➤ **Certificado de seguridad del buque.**

El número de integrantes del equipo PPPA más la tripulación no deberá de sobrepasar el especificado en el certificado de seguridad del buque. Si no pueden satisfacerse las prescripciones de dicho certificado debido al personal de protección incorporado, deberá de consultarse a la Administración de abanderamiento.

➤ **Composición.**

Es importante que exista una jerarquía y una combinación apropiada de experiencias y conocimientos prácticos en el seno del equipo PPPA de a bordo. El jefe del equipo deberá estar capacitado para determinar la vulnerabilidad del buque y las evaluaciones de los riesgos y poder asesorar sobre las medidas de protección del buque. Se recomienda que un miembro del equipo PPPA esté capacitado para actuar como médico del equipo.

➤ **Necesidades del equipo.**

Es este aspecto influirán factores tales como la duración prevista del tránsito del buque, la evaluación más reciente de las amenazas, los cometidos acordados del equipo PPPA y el tamaño y tipo del buque. Se recomienda disponer de un equipo médico completo.

➤ **Armas de fuego.**

Las armas de fuego que se utilizarán deberán de cumplir con la legislación nacional aplicable al Estado de abanderamiento sobre el tipo, porte y uso de las armas de fuego del PPPA, a fin de que el efecto de disuasión a distancia sea apropiado y gradual. [47]



Ilustración 7.2. Armas utilizadas por el equipo PPPA. [49]

7.3.3 Mando y control.

Todos los propietarios o armadores de buques que concierten un contrato con una CPPM deberán asegurarse de que se defina y documente claramente la estructura de mando y control que vincula al armador del buque, al capitán, a los oficiales y al jefe del equipo PPPA.

Además, antes de que el PPPA suba a bordo, el propietario del buque deberá asegurarse de que el capitán y la tripulación han sido informados al respecto y de que se han llevado a cabo ejercicios de manera que todo el personal a bordo comprende todas las funciones y responsabilidades antes de que el buque entre en la zona de alto riesgo.

La estructura documentada de mando y control deberá de prever:

- una declaración clara de que en todo momento el capitán sigue asumiendo el mando y retiene la autoridad absoluta a bordo, y un procedimiento para el caso de que el capitán no esté disponible;
- una serie de procedimientos de gobierno específicos del buque y la travesía claramente documentados, que entre otras cosas, incluya los procedimientos para la realización de ejercicios y para sucesos reales;
- una lista documentada de cometidos, comportamiento previsto y documentación de las medidas adoptadas a bordo por el PPPA; y
- una coordinación y cooperación entre el propietario del buque, el fletador, el PPPA, la CPPM y el capitán, los oficiales y la tripulación del buque durante el tiempo que se preste servicio. [47]

7.3.4 Gestión de las armas de fuego y las municiones desde el embarque hasta el desembarque.

Uno de los requisitos esenciales del equipo PPPA será demostrar que gestionan y utilizan de manera responsable las armas y municiones en todo momento cuando se encuentren a bordo.

Entre las cuestiones que deben tenerse en cuenta cabe destacar:

- el cumplimiento de la legislación aplicable de los Estados de abanderamiento, Estados ribereños y Estados rectores de puertos y de las reglas que rigen el transporte, porte, almacenamiento, provisión y uso de armas de fuego, municiones y equipo de protección hasta los puntos de embarque y desembarque o hasta los puertos en los que el buque pueda hacer escala como parte del viaje previsto y desde ellos, mientras el equipo PPPA se encuentre a bordo. El PPPA deberá poder demostrar que el inventario en su posesión se corresponde con todas las declaraciones documentales.

- la existencia de contenedores adecuados para armas de fuego, municiones y equipos de protección.
- las normas y los procedimientos documentados para un inventario completo de todas las armas de fuego, municiones y equipos de protección disponibles al subir a bordo del buque. En dicho inventario se deberán detallar la marca, modelo, calibre, número de serie y certificado, y la prueba de compra de todas las armas de fuego y accesorios, así como los pormenores del tipo y la cantidad de municiones;
- los procedimientos de control eficaces para estibar y desplegar a bordo las armas de fuego en condiciones de seguridad;
- deberán confirmarse las zonas en las que se pueda o no portar armas de fuego, junto con el estado de las armas (cargada, descargada) y en que condiciones podrá modificarse ese estado;
- las órdenes detalladas sobre cuándo se pueden cargar y “dejar listas” las armas de fuego para su uso; y
- deberá hacerse cuadrar el inventario al desembarcar todas las armas de fuego y municiones del buque. [47]

7.3.5 Reglas para el uso de la fuerza.

Es esencial que todo el PPPA tenga un completo entendimiento de las reglas para el uso de la fuerza, según se haya acordado entre el propietario del buque, la CPPM y el capitán y que se cumplan adecuadamente. El PPPA deberá ser plenamente consciente de que su función, con lo que respecta a lo anterior, consiste exclusivamente en proteger la vida de los tripulantes y el buque en caso de ataque de piratas armados. La CPPM deberá facilitar un plan de lucha progresivo contra un ataque de piratas como parte de los procedimientos operacionales de su equipo.

La CPPM deberá exigir a su personal que adopte las medidas razonables para evitar el uso de la fuerza. Si se utiliza ésta, deberá hacerse de manera coherente con la legislación aplicable. El uso de la fuerza no deberá de sobrepasar en ningún caso lo estrictamente necesario y razonable en las circunstancias correspondientes. Deberán adoptarse precauciones para reducir al mínimo los daños y lesiones y proteger la vida humana.

La CPPM exigirá a su personal que no utilice armas de fuego contra personas salvo en casos de defensa propia o para defender a otros. [47]



Ilustración 7.3. Segurita armado apuntando a un Skiff. [50]

7.3.6 Notificación y mantenimiento de registros.

El capitán deberá mantener un registro de todos los casos en los que se disparen armas de fuego, ya sea accidental o deliberadamente. Dichas situaciones deberán documentarse de manera exhaustiva con todo detalle a fin de elaborar un informe oficial por escrito del suceso, dirigido al propietario o armador, para que este a su vez lo remita al Estado de abanderamiento.

Entre la información que debe mantener dicho informe, cabe destacar lo siguiente:

- hora y lugar del suceso;
- pormenores de los acontecimientos que dieron lugar al suceso;
- declaraciones por escrito acerca del suceso de todos los testigos y de las personas involucradas de la tripulación del buque y del equipo de protección;
- identidad y datos de las personas involucradas en el suceso;
- pormenores del suceso;
- lesiones y/o daños materiales sufridos durante el suceso; y
- lecciones extraídas del suceso y, cuando proceda, procedimientos recomendados para prevenir otros similares.

En caso de que el PPPA utilice la fuerza, se deberá pedir a los jefes del equipo que tomen fotografías, registren y notifiquen los hechos y recopilen declaraciones por escrito de todo el PPPA presente en el suceso, en previsión de un proceso jurídico.

Además de notificar el suceso, se propone que, tras un periodo de servicio, el equipo PPPA presente un informe completo al propietario del buque, en el que se faciliten todos los pormenores del despliegue del equipo, las cuestiones operacionales y la formación que se haya realizado, y en el que se proporcione asesoramiento sobre cualquier mejora de la protección que pueda considerarse.

[47]



Ilustración 7.4. Pirata portando un arma de gran calibre. [51]

Conclusiones

El problema de la piratería marítima en general y más concretamente en las aguas próximas a la costa de Somalia es complejo y su solución lo es más aún, ya que ésta pasa por la estabilidad política y económica del Estado.

Gracias a las medidas adoptadas por la OMI y por los diferentes organismos, junto con el despliegue de Fuerzas Navales en la zona, se ha conseguido, si no acabar con la piratería, sí al menos disminuir sus efectos y proporcionar mayor seguridad a los buques que transitan por la zona de alto riesgo.

Como parte importante de la disminución de los ataques, no podemos olvidarnos de las medidas preventivas, de autoprotección y disuasorias que se están aplicando a bordo de los buques y que disminuyen en un porcentaje bastante alto el riesgo y la exposición de los barcos ante los actos de piratería y los robos a mano armada.

Un tema aparte es el empleo de la seguridad privada a bordo y las consecuencias que ésta tendrá en un futuro próximo. Debemos plantearnos como posible resultado del uso de este tipo de servicios el aumento de la violencia utilizada por los piratas en sus ataques.

La conclusión final no puede ser otra que afirmar que mientras exista pobreza, desigualdades sociales, autoridades corruptas y Estados sin control, por muchas medidas que se adopten y fuerzas armadas que se empleen para combatir la *piratería*, ésta se reducirá, pero jamás desaparecerá. Para muchas poblaciones costeras como ha sido el caso de Somalia, y focalizadas en distintas partes del planeta, esta es la única alternativa que el Primer Mundo les deja, un Mundo que ha saqueado sus recursos naturales como la pesca, un Mundo que se ha aprovechado del desgobierno de este país para verter en sus costas miles de barriles de residuos tóxicos, un Mundo que ha mirado para otra parte durante muchos lustros en que la sequía, el hambre, el genocidio, la guerra y la corrupción asolaron a esta nación y sus habitantes, empujándolos a una lucha diaria y suicida, para sobrevivir en un polvoriento escenario donde muchas naciones han eliminado sus residuos biológicos y nucleares a un precio de 2,50 \$ la tonelada, haciendo que gran parte de la población costera sufriera las consecuencias de enfermedades por radiación, y un largo etc.

Es evidente que no podemos aprobar la piratería como método de supervivencia, pero no es menos cierto que tampoco podemos aprobar la hipocresía que ostentan las naciones del Primer Mundo, con Europa a la cabeza, para aprovecharse de las debilidades y las miserias de poblaciones enteras cuya única ambición es poder subsistir y evitar que extraños y foráneos esquilmen sus recursos naturales y utilicen la tierra que les vio nacer como vertedero de su prosperidad.

Bibliografía

y

Webgrafía

- [1] Piratería y Terrorismo en el Mar, José Manuel Sobrino Heredia.
- [2] La Incidencia de las Normas de Protección Marítima en el Transporte Marítimo, Pedro Alfonso Elizalde Monteagudo, Tesis presentada para aspirar al título de Doctor en Derecho, Barcelona 2012.
- [3] <http://medtransparamyx.blogspot.com.es>
- [4] Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the period 1 January – 31 December 2013, ICC International Maritime Bureau, London, January 2014.
- [5] http://www.teinteresa.es/mundo/piratas-Somalia-cruelles-torturan-rehenes_5_723577640.html.
- [6] La piratería en Somalia, análisis del tratamiento informativo en los medios europeos, Miguel Muñoz Ortega y Christian Zampini, http://latitud194.com/?post_type=documenta&p=4529, Madrid, Junio 2013.
- [7] <http://www.un.org/es/peacekeeping/publications/yir/2012/unpos.shtml>
- [8] http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a3/karte_Map_Somalia.gif
- [9] Piratería en Somalia: “mares fallidos” y consideraciones de la historia marítima, Fernando Fernández Fadón, Documento de Trabajo Nº 10/2009, Real Instituto Elcano, 2009.
- [10] <http://www.abc.es/20120307/espana/abcp-espana-planea-atacar-bases-20120307.html>
- [11] La Piratería en el Cuerno de África, Eugenio Díaz del Río Jáudenes.
- [12] <http://knightassociates.ie/wp-content/uploads/2013/03/Knight-Associates-Anti-Piracy.png>
- [13] Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Witherby Publishing Group Ltd, Escotland, August 2011.
- [14] <http://nprfreshair.tumblr.com/image/63386825677>
- [15] La Lucha Internacional Contra la Piratería Marítima: Somalia y la Operación Atalanta, documento de opinión del Instituto Español de Estudios Estratégicos. Octubre 2010.
- [16] Piratería y la OMI: Normas para combatirlo, Universidad Marítima Internacional de Panamá.
- [17] <http://www.img-ca.com/services/view/4>
- [18] http://www.micportal.net/hr/index.php?view=article&id=724%253Asiguran-prolaz-kroz-adenski-zaljev-mspa-izmjene&option=com_content&Itemid=19
- [19] <http://vaxtuxpan.blogspot.com.es/2009/10/pirateria-de-alta-marla-otan-despliega.html>

- [20] ATP-2(b) Volume II — Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) manual—guide to Owners, Operators, Masters and Officers, December 2006.
- [21] <http://combinedmaritimeforces.com/2011/09/27/cmf-hosts-21st-shade-meeting/>
- [22] <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- [23] <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>
- [24] Autodefensa de buques mercantes mediante sistemas no letales, Máximo Annati, Revista de Publicaciones Navales.
- [25] Pub. 160, Sailing Directions (planning guide), South Atlantic Ocean and Indian Ocean, eleventh edition, National Geospatial-Intelligence Agency, Springfield, Virginia, 2013.
- [26] SN.1/Circ.281, Información sobre el Corredor de Transito Recomendado Internacional (IRTC) para los buques que transiten el Golfo de Adén, Organización Marítima Internacional, Agosto 2009.
- [27] Gulf of Aden Internationally Recommended Transit Corridor & Group Transit Explanation, EUNAVFOR Somalia, Agosto 2010.
- [28] Hong Kong Merchant Shipping Information, Note 33/2011.
- [29] MSC.1/Circ.1334, Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, Organización Marítima Internacional, Junio 2009.
- [30] <http://vegetarukawa.wordpress.com/2014/02/07/piratas-reales-atacan-a-tom-hanks-en-capitan-phillips/>
- [31] http://www.nato.int/docu/review/2008/09/PHOTOS2008/files/976_pg.jpg
- [32] MSC.1/Circ.1390, Orientaciones para los oficiales de la compañía para la protección marítima (OCPM) – Preparación de la compañía y la tripulación para casos de secuestro por piratas en el Océano Índico occidental y el Golfo de Adén, Organización Marítima Internacional, Diciembre 2010.
- [33] <http://4.bp.blogspot.com/XYGkXbE25AY/U2s90pntWI/AAAAAAAAAlc/0pwXr5iTHqo/s1600/Vigilante+anti-piratas+2.JPG>
- [34] <http://www.cineyear.com/wp-content/uploads/2013/10/maxresdefault1-1024x435.jpg>
- [35] http://fleetcom.no/filestore/Produktbilder/Citadel_250pix.jpg?size=555x800
- [36] Coalition pre requisites to support crews in citadels, NATO Shipping Centre, LTCDR Alex Mons.
- [37] <http://www.wiriko.org/cine-audiovisuales/capitan-phillips-el-cinema-verite-dice-adios-somalia/attachment/escena-de-capitan-phillips/>

- [38] <http://nauticajonkepa.files.wordpress.com/2013/07/foto-de-la-ue-naval-force.jpg>
- [39] http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/20/Combined_Task_Force-150.jpg
- [40] MSC.1/Circ.1334, Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, Organización Marítima Internacional, Junio 2009.
- [41] <http://www.abc.es/Media/201209/04/pirata-somali--644x362.jpg>
- [42] http://4.bp.blogspot.com/-hsTPm6Hi0qQ/T8aPfkFdzII/AAAAAAAAAh0/DwDvCvCIVNA/s1600/IMG_0304.JPG
- [43] http://jcfajardo.com/wp-content/uploads/2014/05/3552_news fichacolorbox.jpg
- [44] <http://www.safety4sea.com/images/media/Armed%20guards.png>
- [45] <http://imagenes.publico.es/resources/archivos/2009/2/5/1233829988026faina2dn.jpg>
- [46] <http://www.theblaze.com/wp-content/uploads/2011/01/AP110121110693.jpg>
- [47] MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Orientaciones provisionales revisadas para propietarios, armadores y capitanes de buques con respecto al empleo de personal privado de protección armada a bordo en la zona de alto riesgo, Organización Marítima Internacional, Mayo 2012.
- [48] http://gallery.mailchimp.com/eff92c4124a86ce15ee04f687/images/Guard_deter_VDF.jpg
- [49] <http://www.marsecreview.com/wp-content/uploads/2012/03/Weapons.jpg>
- [50] <http://3.bp.blogspot.com/6h7fVn7M9Gw/TsutVXK2Ccl/AAAAAAAAALr0/YOCV4oSLX9Y/s1600/joao-jose-pic-4.jpg>
- [51] <http://maritime-connector.com/images/armed-8-other-18299.jpg>
- [52] Post transit report Loukas I, Drum Cussac, February 2012.

Anexo 1

LOUKAS I

VOY. 46 ALJUBAIL - NINGBO
03/11/2011

PLAN PARA EL CASO DE ATAQUE DE PIRATAS ver. 6

OBJETIVOS:

- Impedir el abordaje.
- Resguardar a todos los tripulantes menos el Bridge Team en la CITADEL antes del ataque.
- Resguardar al Bridge Team e inmovilizar el buque sin perder el control de la propulsión y energía, cuando el buque ha sido abordado, si se decide el uso de la CITADEL
- No resistirse una vez los piratas hayan abordado el buque si decidimos no usar la CITADEL

CONDICIONES INICIALES:

Buque navegando en la HRA con:

- Todas las puertas exteriores cerradas en siguiente modo: difícil de abrir desde el exterior, fáciles de abrir desde el interior.
- Piloto y dos serviolas en el Puente.
- Alambre de espino fijado en los costados del buque en doble fila
- Cuatro maniqués en cubierta
- Mangueras contra incendios y cañones de espuma colocados y listos para usar
- Ningún tripulante en el exterior.
- Buque navegando a 118 RPM

PROCEDIMIENTO:

Una vez la embarcación sospechosa es detectada:

- El Piloto de guardia informa inmediatamente al Capitán.
- El Capitán procede al puente, toma el control y analiza la naturaleza de la embarcación.

En caso de sospechar que son Piratas:

- Aumenta las revoluciones de la maquina hasta el máximo de 125 RPM
- Ordena al Jefe de Maquinas poner en funcionamiento la bomba de contra incendios para alimentar las mangueras y cañones en cubierta
- Ordena activar la señal de ataque de piratas, (la alarma general más un sonido largo).

Todo el personal que se encuentre en el Puente desde este momento deberá estar con el chaleco y casco antibalas puesto

ALERTA

En el momento que suene la alarma de ataque de piratas

El Primer Oficial

- Procede al Puente, colocándose el chaleco y casco antibalas.

El Oficial de Guardia

- Baja el parasol, si es de día, para dificultar la visión del interior del Puente
- Pone en funcionamiento la segunda bomba del servo
- Se hace cargo de las comunicaciones.

El timonel

- Se pone al timón.

El Piloto más antiguo libre de guardia

- Se persona en la entrada del Puente, sin entrar en él, en espera de órdenes.
- Cumplimentara la Check List "C"

El resto de los tripulantes incluido el segundo serviola

- Proceden a la sala de control de maquinas designada como CITADEL que dispone de un VHF de 25 W y un teléfono por Satélite para comunicaciones, agua y comida para siete días, material de primeros auxilios y medios para almacenar los residuos orgánicos producidos por la tripulación

El personal de maquinas

Siguiendo las órdenes del **Jefe de Maquinas** procederán a efectuar los siguientes cometidos:

1A/E asistido por el Oiler #1

- Cerrar la lumbrera de la maquina.
- Cerrar las válvulas de anulación del CO2 a la sala de maquinas
- Verificar que están cerradas y aseguradas las salidas de emergencia de la ECR y servo.
- Completado su cometido procederán a la sala de control de maquinas

2A/E asistido por Oiler #3

- Verificar que están cerradas y aseguradas las dos salidas de emergencia de la sala de maquinas.
- Cerrar y asegurar la puerta de la sala de convertidores.
- Completado su cometido procederán a la sala de control de maquinas

3A/E con una radio y asistido por el Fitter

- Coger el teléfono NERA de la CCR y entregarlo al Jefe de Maquinas en la CITEDEL
- Volver a la puerta del tronco de la escalera de la cubierta 1.

- Cerrar y asegurar la puerta del tronco de escalera de la 1 cubierta una vez tenga la confirmación del Jefe de Maquinas de que todos menos el Capitán, 1er Oficial, Oficial de Guardia, Oficial de reserva y timonel estén en la CITADEL
- Esperara en el pasillo de la cubierta principal cerca de la salida de la escalera de bajada del Puente a que los dos Pilotos, Capitán, 1er Oficial y Timonel

El Jefe de Máquinas

- Acopla el Segundo Generador
- Prepara la bomba de Foam avisando al puente cuando todo esté listo
- Ir cumplimentando la check list "M" según lleguen los tripulantes

En el momento que todo el personal menos Capitán, 1er Oficial, OOW, Oficial de reserva, 3A/E, Fitter y timonel se encuentren dentro de la sala de control, el Piloto y/o Jefe de Maquinas lo comunicara al Puente y el Capitán será informado

ATAQUE

Si se produce el ataque el Capitán ordenará:

Al Piloto de guardia (OOW)

- Enviar los socorros DSC e Inmarsat C,
- Pulsar el botón de pánico.
- Informar a la CITADEL que estamos siendo atacados.
- Y una vez recibida la confirmación que el resto de la tripulación se encuentra en la CITADEL y cumplimentada la Check List "C" proceder a la sala de control de la maquina en compañía del

Piloto de reserva cerrando y asegurando las puertas del tronco de escalera de la segunda y tercera cubierta.

- A la llegada a la sala de control de máquinas procederán a informar que han llegado, que todos los tripulantes se encuentran refugiados y que las Check List C y M estén cumplimentadas.

En este momento toda la tripulación, menos el Capitán, 1er Oficial, timonel que se encuentran en el Puente y 3A/E, Fitter que se encuentran seguros en el interior de la acomodación esperando al Bridge Team, deberá encontrarse dentro de la sala de control de maquinas, la sala de máquinas asegurada y todas los accesos exteriores a la sala de máquinas cerrados y asegurados, sólo la puerta interior del Puente, la del tronco de escalera en la cubierta principal, la puerta vestidor de máquinas, la puerta máquinas y puerta control de máquinas, ruta de escape del Capitán, 1er Oficial, 3 A/E, Fitter y timonel, continúan abiertas.

Al Primer Oficial

- Activar la alarma general que se dejara sonando continuamente.
- Activar el typhon en automático con la señal de SOS.
- Activar la EPIRB, si fuese posible.
- Contactar telefónicamente con UKMTO y Compañía.
- Enviar los Mayday por VHF Ch16.

Procedemos a efectuar las maniobras de evasión y en el caso de que los piratas lleguen a abordarnos, dependiendo de las circunstancia se decidirá, siguiendo las recomendaciones y consideraciones de MSCHOA, el uso de la citadel o de no ofrecer resistencia a los piratas.

USO DE LA CITADEL

- Procederemos a parar la máquina o dejarla en marcha dependiendo de la circunstancias.
- Pasamos el control a la máquina.
- Desalojamos el puente.
- Camino de la sala de control de máquinas, cerraremos y aseguramos la puerta interior del Puente, comprobaremos que todas las puertas del tronco de la escalera de bajada a la máquina estén cerradas y aseguradas, cerramos la puerta del tronco de escalera en la cubierta principal y junto con el 3 A/E y Fitter procedemos a la sala de control cerrando y asegurando la puerta de entrada al vestidor del personal de máquinas, la puerta de la máquina y la del control de máquinas

En este momento Capitán y toda la tripulación se encuentran en la CITADEL en espera de ser rescatados.

El Electricista

- Colocar teléfono Satélite.
- Cerrar la alimentación del puente y acomodación.

NO USO DE LA CITADEL

El Personal del puente procederá a:

- Anular la alarma general.
- Parar el typhon.
- Permanecer en el Puente.
- Comunicar por la megafonía al resto de la tripulación que con los brazos en la cabeza se reúnan en el comedor de subalternos.

Este plan es específico sólo para este tránsito y para esta tripulación. Si alguien de la tripulación es relevado se revisará el plan y se editará de nuevo para el próximo tránsito. En cualquier caso antes del próximo tránsito se debe editar, probar y ejecutar de nuevo.

Este plan no sustituye al existente en el SSP, especialmente en los apartados 6.4 y figura 6-3 sino que, de acuerdo con las recomendaciones del BMP4, supone una medida de seguridad adicional para un tiempo, lugar y duración determinados y un posible uso de material de seguridad y CITADEL que hasta ahora no se había contemplado.

Todo lo anterior y tratado hasta el momento está considerado en base a SSP Sección 3.2 e ISPS Code Parte A ítem 6.1.

Todos los ejercicios que se hagan antes y durante el tránsito tendrán por objeto el entrenar a la tripulación para evitar en lo posible el abordaje del buque, que en menos de tres minutos todos los tripulantes no implicados en las maniobras de evasión estén a salvo en la sala de control y los implicados en las maniobras de evasión puedan llegar a la sala de control en menos de tres minutos en el caso de que se decida usarla como CITADEL.

A n e x o 2

INFORME PERSONAL ATAQUE PIRATA.

DAMIÁN AGUÍN LOSADA

TERCER OFICIAL DE CUBIERTA

EXPERIENCIA PERSONAL ASALTO PIRATA:

Finalizada la guardia de 18:00 a 24:00 del día 13 durante la que se realizó la maniobra de STS con el buque "NORDEN BELL" y comenzaron las operaciones de descarga, fui a mi camarote en la 3ª cubierta donde me di una ducha. Posteriormente, entré en el salón de oficiales donde fumé el último cigarro del día. En ese momento escuché voces, y pensando que se trataba de la figura del Mooring máster y su acompañante, salí del salón con la intención de hablar con ellos para pedirles que se mantuvieran callados.

A la altura del tronco de escaleras me encontré con el 2º Oficial B "Edgar Anamaría" que bajaba por las escaleras con las manos en la cabeza y seguido por uno de los asaltantes que le apuntaba con una metralleta. En ese momento mediante gritos y empujones me exigieron que acudiese al puente de gobierno a donde me dirigí descalzo y vestido únicamente con bañador y camiseta. Una vez en el puente de gobierno me encontré con el 1º Oficial, el 2º Oficial B y el 3º Maquinista. Todos ellos tirados en el suelo boca abajo en la parte central del puente de gobierno. Además, se encontraban 1 o 2 asaltantes armados con metralletas que me exigieron que me

tumbase en el suelo al igual que mis compañeros. A continuación nos gritaron y golpearon exigiendo cooperación y sumisión. Entre los tripulantes había dos charcos de sangre de unos 30 cm. de diámetro.

Minutos después fueron llegando más piratas que habían accedido al buque mediante la escala del práctico del costado de estribor. Mientras permanecía en el suelo del puente noté que acudían más tripulantes y escuché por el VHF cómo el Capitán se comunicaba con el buque al que estábamos abarloados y les explicaba la situación en la que se encontraba el buque bajo un ataque pirata.

Poco después el Capitán apareció en el puente amenazado y golpeado por los piratas, y mediante gritos y golpes exigieron que avisase al resto de la tripulación para que acudiesen al puente de gobierno con la mayor celeridad.

A partir de aquí los hechos vividos por mi persona coinciden con el del resto de los tripulantes del buque. Personalmente y durante el transcurso de la maniobra de salida fui el responsable del gobierno del buque cumpliendo con las funciones de timonel.

HECHOS PERSONALES SUFRIDOS DURANTE EL TRANCURSO DE LOS 11 DIAS DE SECUESTRO;

- Durante los 11 días de secuestro permanecí en todo momento en el puente de gobierno junto con el capitán y el 2º Oficial. Nuestra labor consistió en llevar a cabo las guardias de navegación cumpliendo en todo momento con las órdenes dadas por uno de los piratas que dentro del grupo de asaltantes era tratado como capitán.
- Llevamos a cabo una navegación errática con cambios frecuentes de rumbo y velocidad pero siempre dentro del área del Golfo de Guinea que pertenece a la costa nigeriana.
- Los peores momentos vividos durante estos días se producían cada vez que un buque aparecía en la pantalla del radar o a la vista puesto que los piratas se ponían tensos y exigían explicaciones mediante gritos y amenazas. Este fenómeno se agravaba cada vez que sonaba una alarma en el puente de gobierno u otro buque intentaba comunicarse con nosotros.

- También describiría como momentos muy duros el tener que realizar guardias solo , junto con los 4 o 5 piratas que dormían en el puente por encontrarse el Capitán y 2º Oficial descansando, uno en el puente de gobierno y el otro en su cabina.
- Fue duro el pasar 11 días sin ningún tipo de aseo personal o cambios de vestimenta, y poder únicamente acudir a mi camarote para ducharme 2 veces durante todo el secuestro. La falta de un sitio en el que descansar y el no poder comunicarme con los tripulantes que se encontraban en el comedor y la sala de máquinas agravaba mi pésimo estado de ánimo.
- Por último, varias veces durante el encierro se dirigieron a mí diciendo que finalizado el secuestro me iban a llevar con ellos a Nigeria como rehén para pedir un rescate. Estas amenazas se repitieron varias veces, sin aclarar en ningún momento que se trataba de una broma.

NOTA.

Los hechos narrados en este informe son un breve resume de lo sucedido durante el transcurso del ataque pirata, que no debe de interpretarse como un documento de absoluta exactitud, puesto que escribir lo sucedido no ayuda a mejorar mi estado de ánimo ni a continuar con mi vida a bordo, convirtiéndose por tanto en un ejercicio desagradable. Solo puedo notificar que no supone ningún problema aumentar la información acerca del suceso de manera oral una vez me encuentre en un puerto seguro y lejos de todo lo que me recuerde a lo sucedido.

MIGUEL SASTRE ZALAMEA

DECK CADET

EXPERIENCIA PERSONAL ASALTO PIRATA:

La madrugada del 14, termine la guardia de puente a las 00h10m y me fui a mi cabina, cerré el pestillo y al meterme en la ducha comencé a escuchar gritos. Pensé que se trataba del Mooring Master y de su acompañante haciendo jaleo.

Más tarde entendí lo que algunas de estas voces decían, cosas como; amenazas al capitán preguntándole por cuanto dinero tenía en la caja del barco, o como el tercer oficial salía al pasillo a pedir silencio pensando también que se trataba del Mooring Master.

Mi reacción primera fue abrir la puerta para ver que pasaba, no vi a nadie por lo que decidí volver a cerrar y esperar dentro la llamada general. El motivo era evitar encuentros fortuitos con gente armada. Mientras esperaba, alguien intentó abrir mi puerta amenazando con disparar si no abría, pero yo no supe reaccionar de otra forma que quedándome quieto y esperando.

Poco después, sonó la alarma general y el Capitán nos pidió a todos que subiésemos al puente lo antes posible. Por la ubicación de mi cabina pude escuchar todas las conversaciones con total claridad.

A partir de aquí comienza una historia en común.

Como anécdotas particulares he seleccionado las mas traumáticas;

- El primer día me hicieron subir a mi cabina para coger todas mis cosas. Los primeros en sufrir esto fuimos el 2º oficial A y yo por ser unos gringos (palabras textuales), siendo el propio jefe de la banda el que se apropiaría de nuestros bienes.

Los piratas estaban organizados en escalas, por lo que el primer robo lo perpetraba el jefe y luego los demás iban cogiendo el resto de las cosas que quedaban.

- Un día vino a buscarme Joe, el jefe de los piratas, y me dijo que le acompañase. Subimos a una cabina, entramos, él cerró la puerta detrás de mi con pestillo y entonces dijo; “ahora te voy a matar”, mientras desenfundaba el cuchillo que llevaba al cinto. A mi se me vino el mundo encima y apenas pude reaccionar y preguntarle, casi sin voz, por qué. Resultó que me estaba gastando una broma de muy mal gusto. Poco después me llevó al puente donde pude ver al Capitán, 3º oficial y al 2º oficial B.
- Otro día, me ofrecieron subir a ducharme y pensé que era una buena idea, pero la experiencia de asearte mientras te apunta un individuo armado con una metralleta no es muy agradable. Además, aprovechando el viaje, me quitó las pocas cosas que me quedaban.
- En otra ocasión su jefe me pidió que le diera algunas cosas del slopchest que le había visto a los otros piratas, para lo cual bajó conmigo hasta el pequeño almacén donde al ver todo lo que había allí, quedó sorprendido a la vez que enfadado y me preguntó que por qué no se lo había dicho antes.
- Por último, varias veces durante el encierro se dirigió a mi diciéndome que me iba a llevar con él a Nigeria para pedir un rescate por mí. Esto lo hizo varias veces, sin aclarar en ningún momento que se tratase de una broma.

M/T LOUKAS 1

POST TRANSIT REPORT



24/01/2012 to 02/02/2012

GALLE (SRI LANKA) TO SEALION (RED SEA)

WRITTEN
BY
DRUM CUSSAC

General Detail

<i>Vessel Name</i>	LOUKAS 1
<i>Captain</i>	Master Luis Aldecoa Telleria
<i>Registered</i>	LIMASSOL
<i>Vessels flag state</i>	CYPRUS
<i>IMO No</i>	9281578
<i>Call Sign</i>	C4FD2
<i>Cargo</i>	4 Types (PME,RPL,RPKO,RPS) Oil
<i>Launch Date</i>	16 DEC 2005
<i>Vessel type</i>	OIL / CHEMICAL TANKER
<i>Crew</i>	21x Mixed
<i>Vessel length</i>	182.83MTR
<i>Vessels beam</i>	32.2MTR
<i>Vessels depth</i>	17.5MTR
<i>Freeboard loaded</i>	7.8MTR
<i>Max speed</i>	15.0KTS

Introduction

Drum Cussac was requested to provide a Vessel Protection Team (VPT) for the provision of an anti-piracy escort for the vessel M/T LOUKAS 1. The vessel was bound from Galle (SRI LANKA) OPL to Suez Canal Egypt which poses significant risk to the vessel from modern pirates carrying out major criminal hijacks. These areas present the European Union Operation Atlanta (EUNAVFOR) and other NATO warships with a vast area of water to patrol and as such, their immediate assistance cannot be guaranteed.

Services Supplied

- ✓ On-Scene security survey
- ✓ Passage planning with the Master
- ✓ Security training & drills for the crew
- ✓ Team 24/7 monitoring
- ✓ 24/7 Operations room monitoring & 4 hourly reports
- ✓ Intelligence Reports & Updates
- ✓ Situation Reports

Team Composition

All team members are qualified DC Ship Security Officers (SSO's) and Anti-Piracy specialists (AP), they also hold UK Security Industry Authority (SIA) licences and are experienced hostile environments security professionals. The Vessel Protection Team (VPT) comprised the following personnel:

- (TL) Dean Harvey is a security consultant SSO, with experience aboard many Gulf of Aden, Indian Ocean + A/SEA and Tanzania escorts / transits, as well as having hostile environment experience.
 - (TM's) Alan Proctor, Paul Woolley and Robert Morgan are all SSO and CSO qualified security consultants with experience in maritime transits and land based hostile environment close protection roles.

Equipment

Description	Quantity	Remarks
BA VestGaurd	6 x	Inc plates
Helmets	4x	n/a
IRIDIUM Sat Phone	1 x	Inc charger
NVG Gen 2+	1 x	Spare Battery
VHF Hand Held	1 x	n/a charger
VHF Hand Held	1 x	1 x charger
VHF Hand Held	1 x	1 x charger
VHF Hand Held	1 x	1 x charger
Panther Light	1 x	complete
FLIR	1 x	Box Complete
Helmet Cam	1 x	complete
Equipment Peli Cases	3 x	N/A
Steyr (7.62) *308 Bolt action weapon	4 x	Complete
Ammunition	323 x	7.62 (308)
Weapon Magazines	16 x	7.62 type
Weapon & Ammo Peli Case	3 x	mix

***** Equipment was in good working order and well serviced*****



Deployment

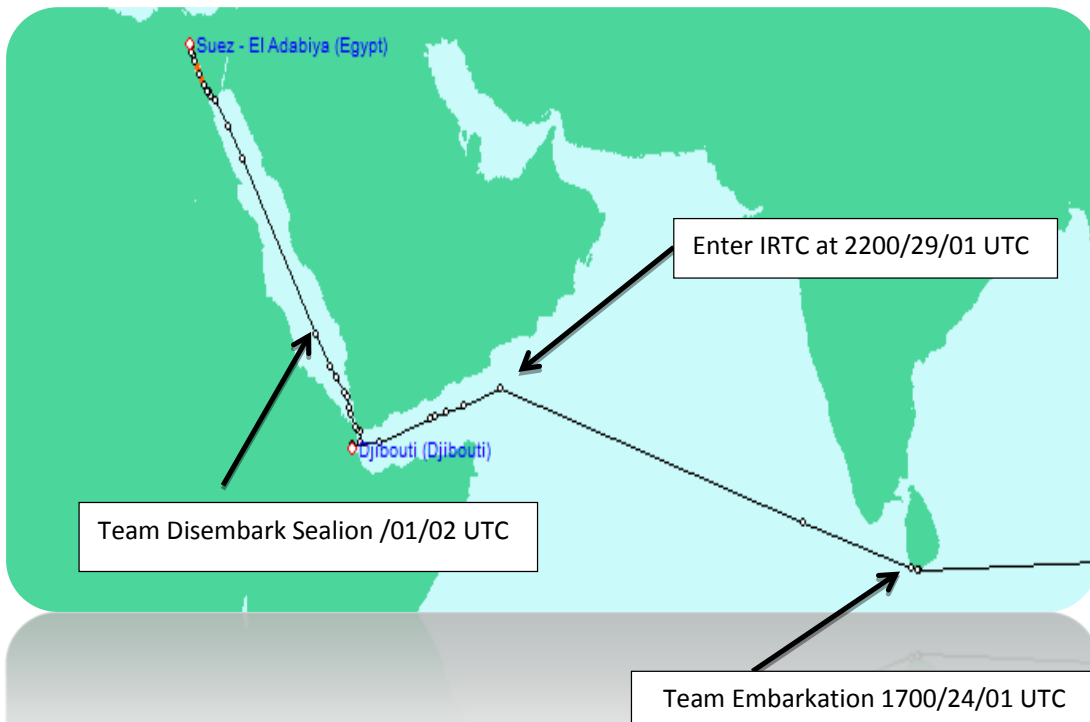
TIME/DATE	DESCRIPTION OF EVENT & OTHER DETAIL
1900HRS 24/01/12	Team Collected from DC accommodation by shipping company's appointed agent (Galle GAC Shipping Agents)
1940HRS 24/01/12	Team Arrive at Galle Port, Were Team would proceed into customs to collect equipment and visa's
2100HRS 24/01/12	Team Depart from Customs & immigration & proceed to board all Teams equipment onto the Pilot Vessel, were the team would proceed to embark onto the M/T Loukas 1

Embarkation

TIME/DATE	DESCRIPTION OF EVENT & OTHER DETAIL
2200HRS 24/01/12	Team arrive at pre-arranged RV point and Embark onto the M/T Loukas
2230HRS 24/01/12	Drum Cussac Response were informed all security team had embarked and the vessel was underway
2335HRS 24/01/12	Vessel makes way to Sealion were the team will proceed to disembark at a later date.

Disembarkation

TIME/DATE	DESCRIPTION OF EVENT & OTHER DETAIL
2300HRS 01/02/12	Vessel arrives at Sealions pre-arranged RV position as per instruction
2320HRS 01/02/12	The team and security equipment arrive at RV position and the security team proceed to disembark.
2345HRS S/DAY	All members of the team are officially stud down from task



SECURITY ASSESSMENT OF THE VESSEL

Date 25/01/2012
Time commenced 0800hrs local

1 External considerations

- 1.1 Security of access points from the main deck
- 1.2 Security of all stairwells
- 1.3 Lockdown of the ship's crew during transit
- 1.4 Deployment and test of LRAD
- 1.5 Deploy Fire pump hoses
- 1.6 Height of freeboard
- 1.7 Remote moveable searchlight
- 1.8 Access ropes and ladders
- 1.9 Water cannons on deck

2 Internal considerations

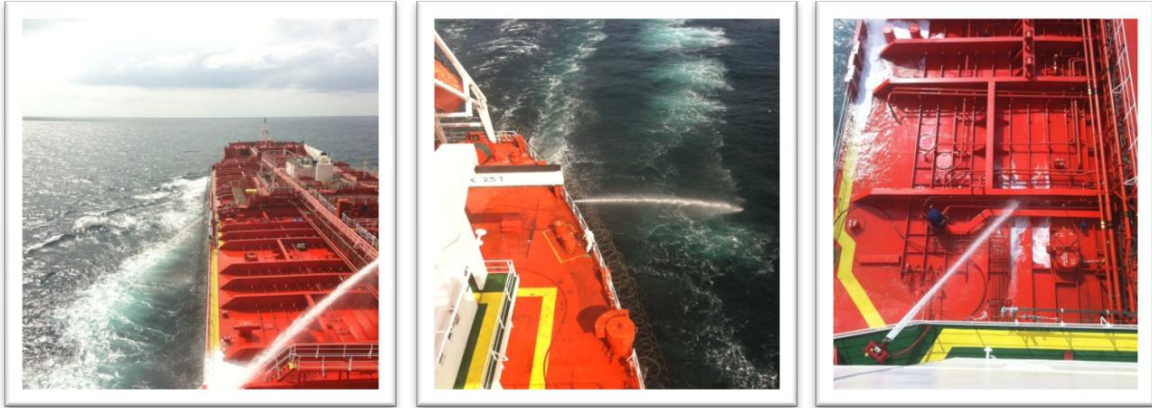
- 2.1 Citadel/Safe room location and supplies
- 2.2 Internal window/door locking methods
- 2.3 Light Discipline
- 2.4 Route to bridge-internal lockable doors etc
- 2.5 VHF,SSAS,DSC,AIS, Radar
- 2.6 Vigilance and Watch routines
- 2.7 Crew lists
- 2.8 Money/Passports
- 2.9 Crew training and practice drill

<i>Initial Assessment of Security</i>	On the initial tour of the vessel it was clear there had been a lot of work with hardening the vessel and what had been put in place, was to a high standard. No Security team had been on board the vessel before, so Anti-Piracy was an unfamiliar subject. Further hardening was carried out all around the vessel under the aid and advice of the security team, to ensure a safe transit could be achieved.
<i>Captain informed</i>	Yes, Copy of BMP4 was given along with advice as some precautions were not in place. A discussion of what would best aid the vessel and crew was had and shortly after, all defences were in place and to a high standard.
<i>Ship defence enhancements</i>	Due to the short transit time from Galle to the HRA the Crew had installed hardening measures prior to arrival in Galle. By 1200/25/01 vessels defences were in place and complete.
<i>Team walk round Remarks</i>	A Complete lock down drill was carried out shortly after the crew were briefed and anti-piracy drill completed successfully. A very high standard had been achieved and all defences in place are to the highest of standards. The vessel was very well prepared for the worst case scenario.

Anti-Boarding / Anti-Piracy Measures

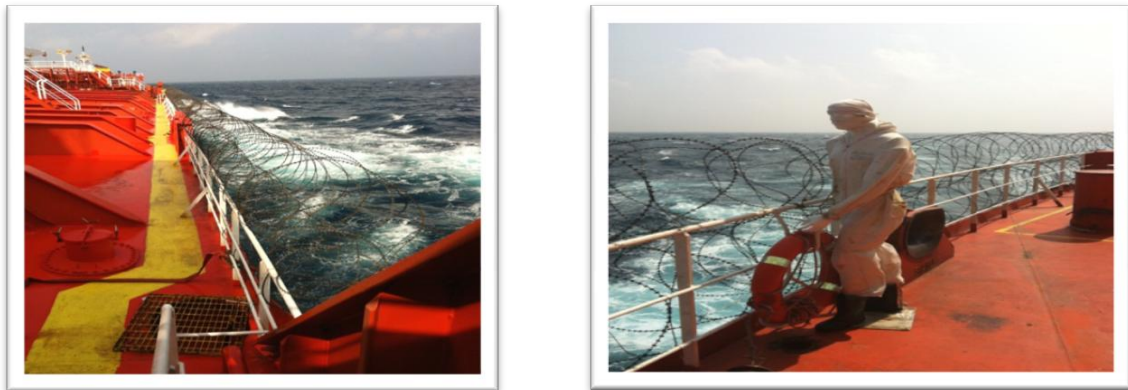
Ship's Hoses.

As advised by the VPT the effects of using fire hoses not only reduces access points but also aids as a visual deterrent. These would only be activated if suspicious vessels are in the area or the threat level changes



Razor Wire.

Razor wire was fitted prior to our embarkation and the ship was well fortified with only minor adjustments and 'tweaking' needed.

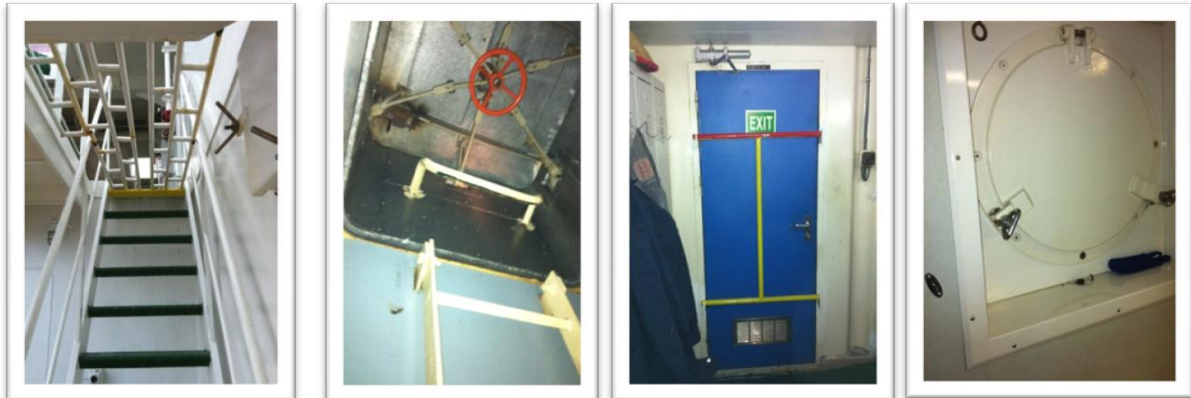


****Razor wire was deployed covering the full freeboard****

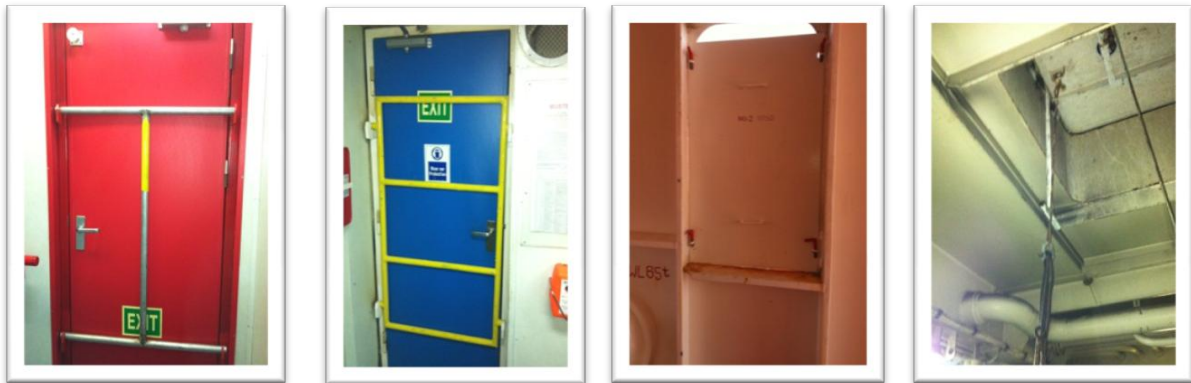
Security

Movement on all decks was limited to essential duties only during the transit of the high risk area, as the ship was in full lock down, with all doors hatches and scuttles locked and secured. Access to the bridge via the internal stairway was controlled by a security access panel.

Additional Restrictions and measures



Additional Restrictions to maximise the efforts on the exterior measures were put in place, these defences would also aid the bridge team with time and assurance that in the event of needing to evacuate the bridge, the party should have a clear safe run down to the Citadel.



Citadel

The Citadel was located in the ECR. It is a large air conditioned room which would offer some comfort to the crew if the need arose to spend several hours locked down.



To gain entry into the citadel there was one internal door, which was fitted with security bars and behind, offering an excellent barrier to anyone attempting to gain entry. In the event of pirates boarding the vessel the engines power could be cut, rendering the vessel motionless in the water until a rescue could be carried out, by a coalition ship or boarding team. This room had provisions of water, medical kit, makeshift toilet amenities, torches, batteries and VHF radios. If in the event the need to abandon ship arose the crew could evacuate via the escape hatch, exiting the rear of the citadel.

Vigilance

With having one vessel protection team member on duty at all times, the ship also provided two crew members, both acting as lookouts on the bridge wings, night and day. This was in addition to the Officer of the Watch and all had access to Night Vision Goggles, High Powered Search Lights and Binoculars, which provided for excellent all round observation



Light Discipline.

The whole ship was blacked out with the exception of the navigation lights. The AIS remained on for the transit under Captains orders and the only information which was transmitted, was the vessel's name and call sign. The VPT carried out irregular patrols to ensure that light discipline was adhered to.

Crew Training

The Officers and Crew were given a full and concise brief which included but was not limited to:-

- Vessel Hardening
- Vessel Lockdown
- Watch system
- Pirate tactics, weapons and equipment
- Light discipline
- Actions on sighting suspicious vessel
- Actions on muster at nominated muster point
- Actions on move to Citadel
- Supplies needed in a Citadel (e.g. water and rations etc)
- Question and answer period about piracy issues to which **ALL** questions were answered

As aforementioned, regarding carrying out a Citadel drill with the crew, the Captain stated rather clearly that he'd carried out these drills with the crew prior to the VPT arrival. For the benefit of the Security team, the crew carried out all security drills. All were successful.

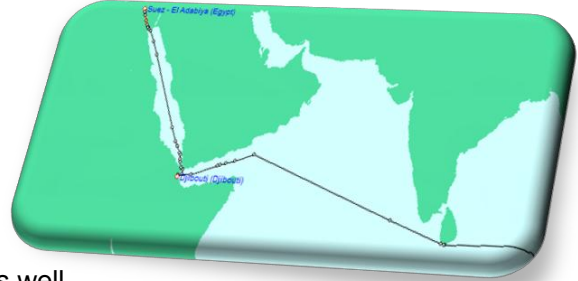
Intelligence Reports

The ship and VPT received reports from various sources (IMB, UKMTO, Drum Cussac etc), which were very useful as they contained valuable information and the latest up to date advice concerning the, modus operandi and location of recent pirate activity.

The Transit

Routine

A full 24 hour Anti-Piracy watch commenced soon after leaving Muscat (Oman) outer anchorage. Watches were conducted by crew, consisting of the OOW, 1 x Cadet and 2 AB on a 4 on, 8 off pattern. The VPT conducted watches as listed below and were assisted in radar/VHF watches as well as a visual watch and also 4 hourly reporting to DC Response.



3HOUR WATCH(S)

• TL Harvey -	0600 – 0900 / 1800 – 2100
VPT Pau I –	0900 – 1200 / 2100 – 0000
VPT Rob –	1200 – 1500 / 0000 – 0300
VPT Alan -	1500 – 1800 / 0300 - 0600

Weather, Light and Sea Condition

- Sea state 0.5 – 1.0
- Visibility day clear
- Visibility Night light haze
- Rain n/a
- Moon 1/4 Moon
- Monsoon no

Communications Capabilities

Ships communications were straight forward and effective, VHF communications with other vessels were good throughout. The Captain assisted the vessel protection team fully with access to the Email system, as and when required. Most Situation Reports if not all were sent via sat phone due to the delay in email system.

Operational Support

Communications with the Duty Watch Keeper and the Maritime Operations Manager were constant and regular throughout the transit.

Intelligence

Up to date intelligence and pirate attack reports were received as they happened from Drum-Cussac, the IMB and UKMTO.

Incidents

The Transit on a whole went very smoothly and there were no incidents involving this vessel.

Summary and Conclusions

On boarding the Loukas 1, the Sec Tm were made very welcome and were informed by the Captain that the crew were not rehearsed in anti-piracy drills, also the vessel had not had a Sec Tm onboard before. Because of this, training drills were practised in slow time from scratch, covering all eventualities. After the VPT conducted their ship assessment, many of their recommendations were accepted and implemented. It was evident that the Officers and Crew had put much effort into the physical protection of the vessel, prior to the security team boarding. The ships' SSP was up to date. It was also noted that the Captain was very professional and ran a disciplined ship, but was always approachable. The VPT achieved its' aim of a safe transit and had prepared the ship and crew well, to meet all eventualities. In retrospect the VPT felt that the prior preparation the ship had made i.e. placement of razor wire and blacking out the ship was time well spent. The main area of concern identified by the Sec Tm, which may be the vessels weakest area, are the windows on the lower decks, which did not have bars welded across them. For future transits it is recommended that this is rectified, for maximum protection and safety of the crew. It is recommended the vessel should always be fully protected by a Drum Cussac Vessel Protection Team, in conjunction with ship physical hardening measures, on all transits within the High Risk Areas. The team leader reported that it was a pleasure to work on the vessel, with the Officers and Crew, who were fully committed in achieving the highest possible standards, in the Security of the Vessel.

