

TRAVESIA POR MARES PIRATAS.

Trabajo fin de Master.

Autora: Elixabete Herrera
Director: Aitor Martínez
Septiembre 2015

En primer lugar, le doy las gracias al Capitán Marcos Alemany por ayudarme en este proyecto, aunque sin olvidarme del 1er Oficial de Cubierta Roberto Pevida, con quien investigué y descubrí la forma de navegar por mares piratas.

Gracias también a la ayuda necesaria del Director del trabajo, Aitor Martínez, por ayudarme a prepararlo.

Finalmente, a Jesús Núñez, que me ha apoyado con paciencia.

INDICE

1. Introducción.....	4
2. Historia de la piratería.....	5
2.1 Antigüedad.....	5
2.2 Edad Media.....	5
2.3 Edad Moderna.....	6
2.4 Edad Contemporánea.....	7
3. La piratería en los últimos años.....	9
4. La regulación sobre el delito de piratería.....	14
5. Travesía por mares piratas.....	17
5.1 Valoración de Riesgos.....	17
5.2 Procedimiento para informar del paso por una zona de alto riesgo.....	24
5.3 Medidas de protección.....	40
5.3.1 Guardias reforzadas.....	40
5.3.2 Mejorar la protección del Puente de Mando.....	40
5.3.3 Impedir el acceso a la habilitación, puente de mando y sala de maquinas.....	41
5.3.4 Barreras Físicas.....	44
5.3.5 Rociadores de agua y monitores de espuma.....	46
5.3.6 Alarmas.....	47
5.3.7 Practicas de maniobra de evasión.....	47
5.3.8 Circuito cerrado de televisión.....	48
5.3.9 Cubiertas iluminadas.....	48
5.3.10 Evitar que usen herramientas del barco.....	48
5.3.11 Proteger los equipos de la cubierta principal y superiores.....	48
5.3.12 Punto de Reunión/ Ciudadela.....	49

5.3.13	Contratar seguridad privada desarmada.....	50
5.3.14	Contratar seguridad privada armada.....	50
5.4	Empresa de seguridad privada armada a bordo.....	50
5.5	Plan de Contingencia antipiratería.....	52
5.5.1	Acciones de seguridad antipirata a 1 milla.....	44
5.5.2	Acciones inmediatas de seguridad antipirata a 0.3 millas.....	55
5.5.3	Piratas al costado del buque.....	56
5.5.4	Piratas embarcando en el buque.....	57
5.5.5	Los piratas no pueden penetrar en las defensas de la ciudadela.....	58
5.5.6	Los piratas no pueden penetrar las defensas y se marchan del buque.....	58
5.5.7	Los piratas invaden la ciudadela.....	58
6.	La ciudadela.....	59
6.1	Ubicación de la ciudadela.....	59
6.2	Plazo de supervivencia en la ciudadela.....	60
6.3	La construcción de la ciudadela.....	60
6.4	El uso y funcionamiento de la ciudadela.....	61
6.5	Respuesta de las fuerzas militares navales ante una ciudadela.....	63
7.	Identificación de piratas.....	64
7.1	Dhows.....	64
7.2	Esquifes.....	67
7.3	Balleneros.....	69
8.	Los piratas con el control del buque.....	70
8.1	Mantener la calma.....	70
8.2	Aceptación.....	70

8.3 Cooperar siempre que sea posible.....	71
8.4 No interferir.....	71
8.5 Estar preparado.....	71
8.6 Evitar drogas.....	71
8.7 Ser paciente.....	71
8.8 Acción Militar.....	72
8.9 Una vez a salvo la tripulación de los piratas.....	72
9. Conclusiones.....	73
10. Bibliografía.....	74

1. INTRODUCCION

“Travesía por mares piratas” es un trabajo realizado por la experiencia de un viaje inolvidable por zonas de alto riesgo de piratería de hoy en día. La travesía comenzó en el buque quimiquero Mar María en el Piraeus (Grecia) y finalizó un mes más tarde en Sriracha (Tailandia). Aunque hablar de piratas nos suene a historias lejanas, hoy en día son una amenaza para la seguridad marítima internacional.

A lo largo de la historia sus incidencias se han hecho notar en las rutas con mayor tráfico de barcos y en las que el botín resultaba más prometedor. Por eso en la primera parte de este trabajo nos encontramos con un breve recorrido en la historia de la piratería a lo largo de los años y la situación actual. Son precisamente los países en vías de desarrollo los más propensos a que la piratería se instale en sus mares. Actualmente en aguas del Cuerno de África, el Sudeste Asiático, Oriente Medio, el Golfo de Guinea, el Océano Índico y en menor medida Sudamérica trascienden las incidencias de la piratería afectando al comercio internacional y a su vez a la economía mundial.

El trabajo sigue con otro breve resumen de la regulación legal ya que la piratería moderna es un delito que tiene que afrontar obstáculos legales para una adecuada represión. Miles de marinos han sido atacados, heridos y muertos y por culpa de la falta de medios de represión en el Derecho Internacional y Derechos Nacionales, quedan muchos piratas sin detener y sin enjuiciar.

La mayor parte del trabajo aborda todas las características de un viaje donde algunas de las singladuras transcurren en zonas de alto riesgo de piratería. Comenzaremos con una valoración de riesgos seguido de todas las medidas de protección que se han de tomar y sin olvidar el plan de contingencia antipirata. Podemos ver las diferentes informaciones enviadas a organismos internacionales como UKMTO, MSCHOA, IFC que combaten la piratería, las reformas realizadas al buque para navegar por mares piratas, la contratación de seguridad privada armada a bordo y los deberes de cada tripulante en caso de ser atacados por piratas. La construcción de una ciudadela es otro de los temas a tratar al igual que la manera de identificar a piratas.

Finalmente se redacta la manera más aconsejable de llevar una situación donde los piratas toman el control del buque, basada en la experiencia de supervivientes a ataques piratas.

2. HISTORIA DE LA PIRATERIA

El pirata es aquella persona que se dedica al ataque, saqueo y destrucción de naves para obtener un botín y enriquecimiento personal. La piratería es muy vieja; ya la practicaban en la antigüedad, y los pueblos como los de Grecia y Roma sufrieron sus consecuencias. Famosos fueron los ataques de la Edad Media en el Mediterráneo por los piratas árabes y los saqueos realizados por los temibles vikingos en las costas británicas y francesas. En la Edad Moderna es cuando llegará la actividad pirata realizada por ingleses, franceses y holandeses en las costas de America españolas. El nombre de los que realizaban estas actividades pasa a ser corsarios o bucaneros, ya que actúan con el consentimiento de su estado.

2.1 Antigüedad.

Los marinos de la antigüedad carecían de medios para navegar y para saber su posición o distancias a tierra. Una tormenta podía desorientarles y los barcos que usaban carecían de estabilidad en ciertas ocasiones. Las limitaciones de la época junto con el miedo a lo inexplorado hacían que los marinos no se alejasen de las costas en sus expediciones. Las primeras referencias sobre piratería datan del Siglo V a. C. en el Golfo Pérsico. En la antigüedad las rutas comerciales se situaban en el Mediterráneo y Mar de China, por ello se localizan allí actividades piratas.

En Grecia Jason, Ulises u Odiseo, en varios momentos considerados héroes nacionales, realizaron actos de robos y secuestros en la mar. Un pirata muy famoso de la antigüedad fue Policrates de Samos, que llegó a contar con más de cien barcos. Se alió con el faraón Amasis y reinó en todo el Asia Medio.

Un famoso caso de piratería lo protagonizó Julio Cesar, que llegó a ser secuestrado por piratas cilicianos (en la actualidad turcos). En el 75 a. C. la piratería alcanzó niveles alarmantes en Roma, hacia el final de la República. Las sociedades de la época eran esclavistas; por ello la captura de personas y su posterior venta como esclavos era una actividad muy buscada. El senado romano nombró a Pompeyo para lidiar con la piratería en el 67 a. C. y acabó con los piratas de Sicilia, Italia y Cilicia.

2.2 Edad Media.

En la primera época de la Edad Media fueron los vikingos los piratas más temidos en las costas europeas; sus actividades favoritas eran quemar, matar y saquear. Los vikingos supieron unir sus grandes dotes marineras y militares, siempre dispuestos a luchar hasta la muerte con la esperanza de sentarse a la mesa en el banquete de Odín (Dios vikingo). El primer ataque que llevaron a cabo fue en la costa Norte de Inglaterra en el 793, y dos años después a Irlanda.



Figura 1. Navío Vikingo

Desde entonces su radio de excursiones fue aumentando progresivamente; Mar del Norte, Mar Cantábrico y el Mar Mediterráneo. Los ataques vikingos cesaron y hay varias teorías que se barajan: aceptaron la religión cristiana, la piratería fue solo una moda pasajera o que deseaban contactar con Europa de un modo comercial y no invadiéndolos.

Los árabes fueron unos de los mejores navegantes de la época si tenemos en cuenta las distancias de sus rutas. Las expediciones de los árabes tenían como objetivo buscar; materias primas que pudieran luego trabajar, productos de oriente para negociar y esclavos que vender. Ellos abrieron la mayor ruta comercial entre la península Arábiga y China, que nada tenía que ver con las travesías vikingas. La zona más influenciada por ataques Árabes era el estrecho de Malaca.

Tras la caída del Imperio Romano, la navegación marítima se reduce antes de la formación del Imperio Carolingio. Roger de Flor fue un pirata italo-catalán que estuvo en la última cruzada, luchó al servicio del rey Federico II de Sicilia y fue reclutado por Andrónico II para luchar contra los turcos.

En la segunda época de la Edad Media los piratas vitalianos eran habitantes de las ciudades del Mar Báltico y de algunas del Mar del Norte. Estos piratas se unieron sobre el año 1.200 para controlar el comercio de la zona. Ciudades portuarias bálticas y alemanas llegaron a formar una cofradía, con el tiempo llamada Liga Hanseática (o Hansa), para defender su independencia, tener privilegios comerciales y protegerse de los piratas y corsarios. A la cabeza de este grupo se pusieron Gödehe Michelse, Wigbad y Claus Störtebekker. (20)

2.3 Edad Moderna.

En esta edad es cuando las actividades de los piratas comienzan a evolucionar y transformarse en corsarios. Los corsarios eran piratas, que tenían una autorización o una patente de corso de un estado para perseguir y capturar barcos.

Durante la Edad Moderna la expansión del Islam y los sultanatos turcos constituyeron un problema potencial para la religión cristiana. Destacan los corsarios Berberiscos, que consideraban la piratería a los barcos cristianos como una Guerra Santa. La expulsión de los musulmanes de España por los Reyes Católicos hacen que el Mediterráneo sea un foco de tensión. La mayoría de los moriscos exiliados se instalan en las costas del norte de África y juran vengarse. En el 1500 se da la guerra corsaria berberisca, que además de un beneficio económico buscan una venganza religiosa. Los hermanos Barbarroja fueron unos corsarios berberiscos importantes de esta época; hasta el rey de Túnez le dio a Aruch Barbarroja la isla de Yerba. Los berberiscos contaban con importantes puertos como Túnez, Argelia, Trípoli...



Figura 2. El Pirata Aruch Barbarroja

Los corsarios cristianos atacaban a los barcos musulmanes bajo las órdenes de Reyes cristianos. En el Imperio de los Austrias, los barcos españoles operaban a veces para

dar caza a los musulmanes y otras veces para saquear ciudades e islas. Alonso de Contreras será uno de estos corsarios famoso de la época.

El descubrimiento de America en 1492 por España, el reparto de tierras entre España y Portugal (Tratado de Tordesillas) y las nuevas riquezas halladas, marcan la piratería de la época.

El pirata francés Jean Florín en 1521 descubre lo hallado en America por los españoles y se abre una vía de nuevos asaltos y abordajes para lograr auténticos botines. Los asaltos comienzan a darse en aguas Canarias, Azores y Cabo Verde, donde se espera a las flotas de “Indias”, ya que los piratas desconocen la ruta a las Américas. Francia, que estaba en guerra con los Reyes Católicos, apoya la iniciativa de que se secuestren pilotos españoles para hallar la forma de llegar a las Américas. Jean Florin recibe la patente de corso por parte de Francia y en 1527 es capturado por Carlos V, que le manda ahorcar. Un año después los franceses llegan a America y este es el comienzo de la piratería a gran escala en el Caribe. Les siguen los ingleses, y a finales del siglo XVI los holandeses.

Surge una nueva figura del pirata, el corsario inglés, especialista en robos marítimos y en saqueo de ciudades, puertos y mercancías. Los corsarios tenían la “patente de corso”, una licencia para robar y saquear con la autorización explícita del Rey u otros gobernantes. Esta patente era privilegio de Inglaterra y Francia, donde la actividad pirata se convertía en ilícita en tiempo de guerra. El Rey Enrique VIII y después Isabel I entregaban patentes de corso a cambio de una parte del botín obtenido. Los piratas eran como comerciantes, como el ejemplo de John Hawkins que compraba especies y vendía esclavos de África, con lo cual pobló de negros africanos la zona del Caribe. Tenemos otros corsarios famosos como Woodes Rogers y Francis Drake.

Los piratas abundan en el Mar Caribe hacia el 1630 y su centro de operaciones esta en la isla de la Tortuga. Son casi 100 años de piratería contra los barcos españoles. Los Reyes Católicos permitieron a sus súbditos tripular naves en las Indias sin ningún tipo de preparación, siendo fáciles presas para los lobos de mar. Por las continuas perdidas, Felipe II ordenó que ningún barco hiciera la ruta de las Indias sin protección. Para ello se optó por la formación de convoyes. Los barcos españoles eran escoltados por poderosos galeones, llamados “Sistema de flota y galeones”.

En la zona de las Américas actuaban bucaneros como Henry Morgan, El Olones y Laurens Graff. Los bucaneros eran piratas que durante el siglo XVII se dedicaron a robar las riquezas de los españoles conseguidas en las Américas. Sus tripulaciones se nutrían de habitantes de las islas, sembrando el terror en poblaciones del Golfo de México y el Caribe. En Isla Tortuga los bucaneros tuvieron una base internacional durante los siglos XVII y XVIII, formando una asociación llamada “Cofradía de los hermanos de la costa”.

Aproximadamente en el año 1697, la piratería se trasladó a America del Norte y parte al continente Asiático. En Asia el nuevo escenario pirata es el Mar de la India. Los piratas portugueses, holandeses y británicos visitan también los mares de la China, Japón y Malasia. **(20)**

2.4 Edad Contemporánea.

El curso fue disminuyendo porque los países comenzaron a atacar y defenderse sin tener que recurrir a corsarios, y los estados fletaban armadas nacionales. Las ciudades costeras se fueron fortificando y preparando ante la posibilidad de ataques marítimos. Cada tratado de paz (como el de Utrecht) entre países que daba fin a disputas marinas y territoriales suponía la decadencia de los piratas. A partir de este momento los países se volvieron contra los piratas por interrumpir el tráfico marino y el comercio.

Pero a pesar de las dificultades la piratería continuó durante la guerra de la independencia de Chile e independencia de la América hispana. Algunos de los piratas de estos tiempos fueron John Quitman, Narciso López y William Walker.

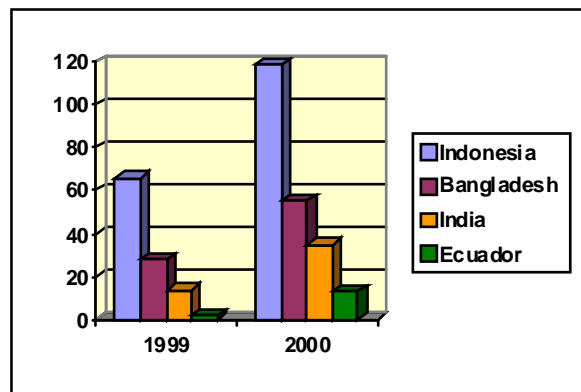
En la América hispana que lucha por liberarse de la Corona española, los filibusteros estadounidenses acosan a los barcos españoles. Los filibusteros fueron piratas que actuaron hasta el siglo XIX, lucharon por la independencia de América y después fueron aventureros que intervinieron en las guerras de la independencia, especialmente en la de Cuba. **(16)**

Durante los siglos XX y XXI, la piratería está concentrada en el Tercer Mundo en países como Somalia, Indonesia y Malasia. En los últimos años miles de marinos han sido atacados por piratas. En temas posteriores veremos la gran problemática de la piratería en los tiempos actuales.

3. LA PIRATERIA EN LOS ULTIMOS AÑOS.

En los últimos años, miles de marinos han resultado muertos, lesionados, atacados, tomados como rehenes o amenazados, como consecuencia del aumento espectacular de la piratería y los robos a mano armada. Para enfrentar este fenómeno, en 1992 en Kuala Lumpur surgió el “Buro Marítimo Internacional” IMB (siglas en inglés). Éste es un centro que se dedica al control de piratería que agrupa a todos los profesionales del comercio marítimo internacional. Tiene la sede en Londres y los servicios que ofrecen son gratuitos para todos los barcos, al margen de su nacionalidad.

Según la OMI (Organización Marítima Internacional) en 1999 en el mundo hubo 300 ataques, que dejaron un saldo de 3 muertos y 24 heridos, y en 2000, 469 abordajes con 72 muertos y 99 heridos. En este periodo Indonesia fue la zona con más peligro seguida por Bangladesh, India y Ecuador.



Gráfica I. Del número de ataques piratas

En la gráfica podemos ver como el número de ataques piratas despuntó en el 2000 en todas las zonas vulnerables. Las pérdidas del 2000, como anteriormente hemos mencionado, fueron de 72 muertos junto a 99 heridos y a esto debemos sumar el hundimiento de un buque, el secuestro de dos buques más y la desaparición de otros tres.

En esta época, a finales del siglo XX y primeros del XXI, las zonas más vulnerables se sitúan en la costa de Somalia, Estrecho de Malaca, Cochin y Chennai (India), Lagos (Nigeria), Dakar (Senegal), Río Haina (República Dominicana) y Chittagong (Bangladesh).

Los piratas de hoy en día están pertrechados con sofisticado armamento, fusiles automáticos, pistolas y medios de transporte innovados. Cuentan también con una red de informantes en puertos de interés, con funcionarios y autoridades corruptas. Tienen bien organizados sus planes de captura. Las cargas preferidas son los buques con combustible y los buques tanque con productos químicos.

La piratería continuó en el 2003 con 445 barcos atacados, tanto en puerto como en alta mar; un 20% más que en el 2002. En el 2004, ante los casos incesantes de la piratería en Asia iniciaron el patrullaje conjunto entre países como Malaca, Tailandia, Indonesia y Singapur. En el 2008 hubo evidencias de buenos resultados en esta zona, solo se reportaron dos casos de ataques piratas en el Estrecho de Malaca.

En este mismo año, en el 2008, la zona de Somalia despuntó como muy problemática por abundantes conflictos violentos y peligrosos; los asaltos a buques eran organizados, audaces y amplios y se extendieron a aguas internacionales. Entre 1984 y 2007 se habían producido unos 320 ataques, y ya solo en el 2008 fueron 113 asaltos los

que se llevaron a cabo en la costa de Somalia, Yemen y Golfo de Aden, 39 barcos secuestrados con 600 marinos. (12)

Casos como los secuestros de los buques MV Fania y el tanquero Sirius Star en el 2008 pusieron a la piratería en un punto de auge. La ONU reportó en 2008 que los piratas habían obtenido más de 30 millones de dólares de los rescates.

En Septiembre del 2008 el carguero ucraniano **MV Fania** fue secuestrado mientras navegaba próximo a Somalia. Transportaba 33 tanques de guerra del tipo T-72 de fabricación rusa, además de otros modelos de armas. Los piratas exigieron 20 millones de dólares y tras largos meses de cautiverio de la tripulación y de negociaciones, el buque fue liberado en febrero del 2009 tras pagar un rescate de 2.5 millones de dólares, según se informó.



Figura 3. Tripulación del MV Fania

MV Sirius Star, fue el mayor barco caído en manos de piratas de todos los tiempos, con 332m de eslora, 58m de manga y 22m de calado. Transportaba 2 millones de barriles de petróleo para EEUU y fue secuestrado el 15 de Noviembre del 2008 a 430 millas aproximadamente de la costa, entre Tanzania y Kenia. Fue llevado posteriormente al puerto de Eyl, base principal de los piratas que operan en la zona de Somalia. Los piratas exigieron 25 millones de dólares y posteriormente 15 millones. El tanquero fue puesto en libertad junto con sus 25 tripulantes en Enero del 2009 tras el pago de 3.5 millones de dólares según informó “Vela Internacional Marine Ltd”, naviera propietaria del buque. (2)



Figura 4. MV Sirius Star

En la zona del Golfo de Aden y frente a las costas Somalíes, las fuerzas navales de numerosas naciones se hicieron presentes, incluidas potencias como EEUU, Francia u Rusia. También se ejecutaron vigilancias satelitarias. Los abordajes ocurren cuando van o vienen del canal de Suez, ruta vital para el trasiego de petróleo, y los buques van de Asia y Medio Oriente con rumbo a Europa.

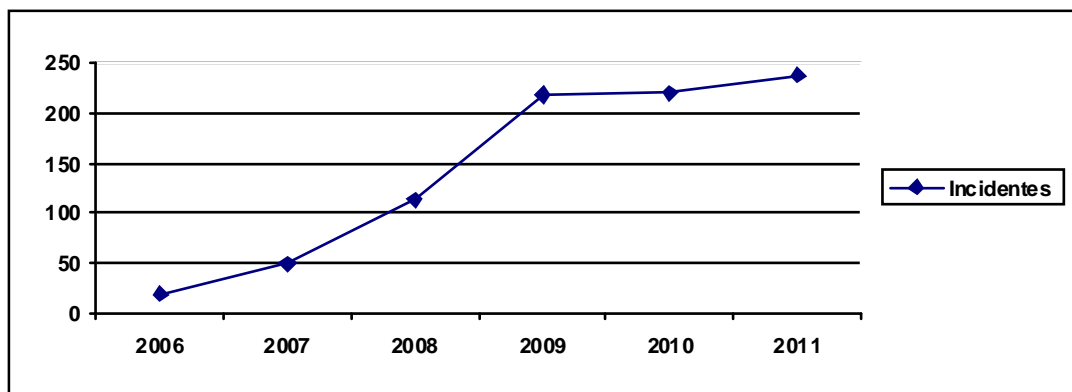
La UE (EUNAFOR) acordó el 8 de Diciembre de 2008 la operación “Atalanta” (8), contra la piratería de las costas Somalíes. Su propósito era y lo es aún en día, garantizar la seguridad de las rutas comerciales y proteger a los mercantes que transportan alimentos del programa mundial de alimentos (World Food Program WFP) así como contribuir a la lucha antipiratería en las aguas del Golfo de Aden y las costas Somalíes. Entre finales del 2008 y principios del 2009 el despliegue de flota por la Operación Atalanta supuso un gran esfuerzo en la zona, a la que se le sumó el aporte individual de otros países que enviaron también buques a la zona, como Rusia, India, Malasia, China,

Japón etc. EEUU también mandó sus tropas para defenderse de la piratería de la zona. En febrero de 2009 se estableció en el Golfo de Aden un corredor de seguridad marítima llamado “Internacional Recommended Transit Corridor” IRTC.

En el año 2009 el despliegue militar dificultó los secuestros pero no los evitó y las cifras de secuestros siguieron aumentando. El año finalizó según la OMI con 117 casos denunciados de piratería, esto fue un incremento aproximadamente del 48% frente al año anterior que se denunciaron 218 casos en la zona del Cuerno de África.(11)

Dos secuestros muy mediáticos de este año fueron el del buque containero Maersk Alabama y el pesquero Alakrana. El buque Maersk Alabama fue secuestrado el 8 de Abril de 2009 y finalizó el secuestro 4 días más tarde tras la participación de la armada de EEUU en las costas Somalíes. El pesquero español Alakrana fue secuestrado también por piratas Somalíes el 2 de Octubre del 2009 con 36 tripulantes a bordo por tres piratas con lanza-gradas y fusiles. Tras pasar 47 días los piratas fueron abandonando poco a poco el pesquero y dos fragatas españolas escoltaron el barco hasta el puerto de destino. El barco se encontraba a 2 millas de las costas Somalíes cuando se produjo su liberación.

En los próximos años, 2010 y 2011 las cifras de incidentes de piratas Somalíes siguen aumentando pero más moderadamente que en años anteriores, según cifras de informes del IMB.(24)

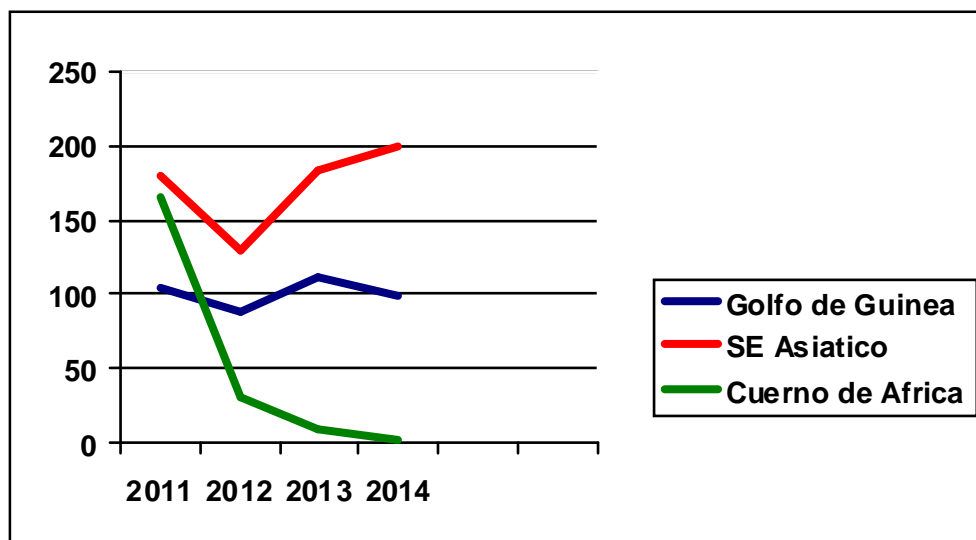


Gráfica II. Incidentes piratas según informes del IMB.

A partir del año 2012 la piratería marítima comienza a descender. Esto se debe al descenso de la piratería en el Cuerno de África. El director de la IMB, Pottengal Mukudan, declara que la caída de estos ataques se debe a las operaciones internacionales, la presencia de la seguridad privada a bordo de los buques y la influencia estabilizadora del país en el caso de Somalia. Sin embargo, en el Golfo de Guinea la actividad de los piratas aumentó, y además fue una actividad particularmente violenta. En aguas de Indonesia también se notó un importante aumento, aquí se registraron un 40% de los ataques mundiales, aunque la mayoría de los casos se trataron de robos menores y hurtos oportunistas, nada comparables con los ataques que se daban en África. Ver gráfica donde se notan estos cambios.

DATOS TOTALES DE INCIDENTES CON PIRATAS

Fuentes: Office of Naval Intelligence.



Gráfica III. Incidentes con piratas en los últimos años.

Datos de la actividad pirata en el Cuerno de África

	2011	2012	2013	2014	2015 hasta Junio
Barcos secuestrados	27	7	0	0	0
Barcos abordados	17	1	0	0	0
Intentos de abordajes	122	24	9	2	0
Total	166	32	9	2	0

Datos de la actividad pirata en el Golfo de Guinea

Barcos	2011	2012	2013	2014	2015 hasta Junio
Barcos secuestrados	19	14	11	9	2
Barcos abordados	41	31	26	33	15
Intentos de abordajes	26	30	43	31	14
Raptos de personas	18	14	32	26	16
Total	104	89	112	99	47

Datos de la actividad pirata en SE Asiático

Barcos	2011	2012	2013	2014	2015 hasta Junio
Barcos secuestrado	24	6	7	16	12
Barcos abordados, atacados	155	123	176	184	104
Total	179	129	183	200	116

WTS, (The Worldwide Threat to Shipping) proporciona información sobre la amenaza pirata, cada semana y cada mes. Para realizar estos cuadros se ha utilizado el último informe del 24 de Junio de 2015. Estos informes se reciben a bordo, y los envía la oficina naval de inteligencia.

En el 2015, la piratería aun es un problema internacional, ya que afecta a buques de todas las nacionalidades. En Somalia ya hemos dicho anteriormente que se dan unas cifras muy positivas ya que a mitad de año aun no se registro ningún caso. En el Golfo de Guinea también podemos ver un descenso notorio de la actividad, pero no es el caso del Sureste Asiático donde hoy en día se continúan dando la mayoría de los ataques. Los secuestros en el SE Asiático son alarmantes; por ello los países de Singapur, Malasia e Indonesia a mediados de Mayo se reunieron para realizar patrullas conjuntas y poder hacer frente al resurgimiento de la piratería en puntos del Mar del Sur de China. La realización de estas patrullas dió resultados positivos en el estrecho de Malaca. El país con el mayor número de ataques es Indonesia, que representa casi el 40% de los ataques que se están dando en el 2015. La mayoría de los incidentes son de bajo nivel, robos oportunistas, normalmente son piratas armados con cuchillos, machetes o armas de fuego.(7) (15)

4. LA REGULACION SOBRE EL DELITO DE PIRATERIA.

La regulación legal de la piratería marítima nunca fue uniforme ni fácil. El artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) del 10 de Diciembre de 1982 establece el deber de todos los Estados de cooperar, en la medida de lo posible, en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado. Y en el artículo 101 de la citada convención se define la piratería del siguiente modo: **(1)**

“Artículo 101

Definición de la piratería

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 y dirigidos:

i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;

ii) Contra un buque o una 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 de una 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) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”

La OMI asume la definición de la piratería del artículo 101 de la CONVEMAR.

El derecho Internacional regula de forma poco apropiada la piratería marítima ya que no considera los actos de piratería que ocurren contra buques o personas dentro de aguas interiores y del mar territorial de un Estado y si contempla los que ocurren en el resto de las aguas. El Derecho Internacional sobreentiende que los estados costeros disponen de medios suficientes para reprimir los actos de piratería que se producen en sus aguas territoriales y no prevé casos en los que esto no es así, como por ejemplo Somalia. **(10)**

Además, el Derecho Internacional no da capacidad a los estados para reprimir la piratería; éstos solo pueden detener a los piratas en aguas internacionales y procesarlos siempre y cuando haya regulación en su Código Penal sobre el delito de la piratería.

La jurisdicción nacional es muy importante ya que solo los estados que contemplan el delito de piratería pueden procesar a sus causantes. Un estado tiene derecho a juzgar los delitos que se producen en su territorio independientemente de la nacionalidad del causante. Todos los delitos cometidos a bordo de un barco están sujetos a la legislación penal del país bajo cuya bandera navega el buque, es decir bajo el pabellón del Estado.

1. Estados Unidos en sus leyes establece la pena por delito de piratería, y es la cadena perpetua, pero entiende que la piratería es un acto que se realiza en alta mar. Por otro lado los piratas también pueden ser juzgados por actos de terrorismo, por violencia contra la navegación marítima, por la toma de rehenes o por interferir en el comercio por medio de amenazas o violencia. En estos delitos se requiere a menudo la existencia de algún tipo de

vínculo con EEUU (por ejemplo que los rehenes sean norteamericanos, que la carga lleve destino a EEUU...)

2. En el Reino Unido, la Ley de seguridad marítima, reconoce también el delito de piratería y la pena por el secuestro de un barco es cadena perpetua. En este caso el delito se produce independientemente de su nacionalidad y tanto si el buque se encuentra en el Reino Unido como en otro lugar.
3. La Ley francesa no crea un delito de piratería, pero enumera los delitos relacionados ya existentes en el Código Penal; captura de un buque, toma de rehenes y la participación en una organización delictiva. Estos actos establecen una pena de 20 años de prisión e incluso cadena perpetua si hay torturas o muerte de una o mas personas.
4. En el caso de España el delito de piratería se castigaba en el Código Penal de 1944, pero en la reforma de 1992 desapareció la figura de piratería al considerarlo anacrónico. El secuestro de pesquero “Alakrana” en el 2009 puso de manifiesto el error. Al detener a dos presuntos piratas y trasladarlos a España, el juez los acusó de un delito de asociación ilícita, de robo con violencia y uso de armas, pero no les pudo acusar de piratería. Para corregir la laguna existente se insertó en el Código Penal a través de la Ley Orgánica 5/2010 de 22 de junio, el capítulo V “Delito de Piratería”. Se establece el delito de piratería con la pena de 10 a 15 años.

“Delito de piratería

Centésimo sexagésimo cuarto.

Se añade el artículo 616 quáter, que queda redactado como sigue:

«El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años. En todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.»

Centésimo sexagésimo quinto.

Se añade el artículo 616 quáter, que queda redactado como sigue:

- «1. El que con ocasión de la prevención o persecución de los hechos previstos en el artículo anterior, se resistiere o desobedeciere a un buque de guerra o aeronave militar u otro buque o aeronave que lleve signos claros y sea identificable como buque o aeronave al servicio del Estado español y esté autorizado a tal fin, será castigado con la pena de prisión de uno a tres años.*
- 2. Si en la conducta anterior se empleare fuerza o violencia se impondrá la pena de diez a quince años de prisión.*
- 3. En todo caso, las penas previstas en este artículo se impondrán sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.»*

Tenemos que destacar que en la Ley española, la definición de delito de piratería hace mención a “el mar” y no “en alta mar”, como se da en la legislación internacional e incluso en la legislación de otros estados. (9)

En CONVEMAR se establece que cualquier país que contemple en su legislación la piratería, puede apresar a estos buques piratas, en alta mar (o donde no tenga jurisdicción otro estado), detener a las personas, incautar los bienes que se encuentran a bordo y de acuerdo con la

legislación de cada país, decidir que penas se les impone y que medidas se toman con respecto al buque o a la carga. Y aunque cada estado ribereño debería de proteger sus aguas territoriales de actos piratas, se da el caso de que algunos países no pueden garantizar la seguridad en su mar territorial. Por ello el consejo de seguridad de la ONU aprobó una resolución (la S/RES/1816) por lo que teniendo en cuenta la situación crítica en Somalia y la falta de capacidad del gobierno para interceptar a los piratas, se permite a los buques de guerra de los estados que cooperan a “entrar en las aguas territoriales de Somalia con el fin de reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar”.

El Art. 111 de la CONVEMAR permite a un Estado costero realizar una “persecución en caliente” de un buque extranjero si tiene “motivos fundados para creer que ha cometido una infracción de las leyes o reglamentos de ese estado”.

Dado que la legislación sobre piratería marítima es tan poco apropiada, en la práctica efectivos militares siguen liberando piratas sin poder ser procesados. Por ello la legislación nacional de cada país ha de tener una mayor capacidad de represión contra los piratas, y así impedir que muchos de ellos, después de ser detenidos, sean liberados y ya de vuelta en su país, dispuestos a seguir en la actividad pirata.

5. TRAVESIA POR MARES PIRATAS

Abordo se recibe la noticia del viaje nº 201505 desde Piraeus (Grecia) hasta Sriracha (Tailandia). La travesía pasa por dos zonas de alto riesgo de piratería y por eso la tripulación del barco, al igual que los operadores del mismo, se ponen en marcha para hacer frente a esta situación. Para ello se realizara primeramente una valoración de riesgos de este viaje.

El boletín SMS-E-A05 “Medidas contra la piratería en el Golfo de Aden, el Océano Índico y el sur de Mar Rojo” de la compañía y el BMP4 (Best Management Practices 4) serán útiles para la preparación del transito, así como una guía de cómo realizar una ciudadela, adjuntada en un email por la compañía.

Después de leer los registros SMS-EA Y BMP4 se realiza una lista de elementos necesarios para el tránsito de la zona de alto riesgo. Se requieren varios materiales para proteger el buque en dicha zona; alambre de púas, señales de advertencia de valla electrificada, prismáticos de visión nocturna, placas de acero... Se continuará asignando un lugar para ciudadela.

Una vez realizado todas las modificaciones al buque para la de defensa ante un posible ataque de piratas, también hay que instruir a la tripulación mediante ejercicios. La compañía junto a la tripulación realizara un plan de contingencia para dicho viaje y dicho barco.

También es importante que los buques estén listos para cambiar la ruta en corto plazo por un aviso (NAV WARNING) y/o de las fuerzas navales militares para evitar la actividad pirata. El tiempo meteorológico puede ser un obstáculo para los piratas, así que este también puede ser un factor a tomar en cuenta a la hora de planificar una travesía por dicha área de riesgo.

A continuación se exponen todas las medidas antipirata y procedimientos llevados a bordo para realizar el viaje por una zona de alto riesgo en piratería.

5.1 Valoración de Riesgos

Antes de planificar la travesía en una zona de alto riesgo, se debe de realizar una valoración de riesgos “Risk assessment” por los operadores del buque, Capitán y armadores. Se debe evaluar la probabilidad y consecuencias de un ataque pirata al buque, basándose en las últimas informaciones disponibles. En esta valoración se debe identificar las medidas para la prevención, la mitigación y recuperación, que serán las regulaciones con las medidas suplementarias para combatir la piratería. Es importante que la valoración de riesgos sea para un viaje y un buque específico y no genérico. Los factores que deben de ser considerados en una valoración de riesgos deben de incluir los siguientes, pero tampoco limitarse a ellos:

SEGURIDAD DE LA TRIPULACION, debe de ser primordial. Se debe de tener cuidado al formular las medidas para prevenir el embarque ilegal de los piratas y el acceso desde cubierta a la acomodación. La tripulación no debe quedar atrapada dentro

y debe de tener una forma de escape en caso de emergencia, como por ejemplo un fuego. Debe considerarse también cuidadosamente la situación de un punto de reunión seguro; Ciudadela.

En este viaje, se da un problema de capacidad de la tripulación, al decidir meter tripulación extra a bordo de seguridad privada armada. La capacidad máxima de seguridad son 18 personas y la tripulación consta de 16 personas. La guardia armada son 4 personas, más las que hay que embarcar a bordo. La solución viene dada por el desembarque de personal “no necesario” durante la travesía de Suez a Galle.

EL FRANCOBORDO, cuanto mayor sea mayor será la oportunidad de escapar de un abordaje pirata. Los piratas intentarán abordar el buque por los puntos más bajos sobre el nivel del agua. Estos puntos son normalmente a una cuarta y por la popa del buque. Si el francobordo es pequeño no proporciona ninguna protección, por eso las medidas externas deben de ser consideradas para evitar que los piratas puedan subir a bordo. Un francobordo grande puede ser suficiente para evitar o detener un ataque pirata. El francobordo del M/V Mar María es de 1.3m cargado y de 3.3m en lastre. El viaje se realiza en lastre así que estará en la mejor condición, aunque tenemos que decir que es un francobordo que no proporciona mucha protección.

LA VELOCIDAD, es un factor clave para derrotar un ataque pirata. La velocidad se usa para intentar obstaculizar a los asaltadores y dificultar el abordaje. No ha habido ningún ataque informado hasta la fecha, donde los piratas han abordado un buque que ha estado navegando por encima de los 18 nudos. Es muy importante aumentar la velocidad al máximo inmediatamente después de identificar un barco sospechoso, y tan rápidamente como sea posible para intentar abrir el CPA (Closest Point of Approach) de cualquier posible pirata, y así hacer el buque más difícil de abordar. Si el buque navega por el IRTC la velocidad puede ser que sea ajustada. En el caso que nos ocupa el buque tiene una velocidad de 10-11 nudos cargado y de 12-13 nudos en lastre.

EL ESTADO DE LA MAR, es importante para la organización de los ataques piratas. Los ataques piratas son organizados en barcos muy pequeñas. Los esquifes son remolcados o trasladados por barcos más grandes, barcos nodrizas. Los esquifes son más difíciles de operar con un estado de mar de fuerza 3. Continuamente a bordo se recibe vía satélite el tiempo meteorológico.

LA RUTA DEL BUQUE, si es posible, no se trazara por sitios donde ya antes se reportaron ataques piratas. Los buques deben de alejarse de ciertos límites conflictivos. Si existen rutas recomendadas como es el caso del Golfo de Aden (IRTC), ha de valorarse el uso de las mismas. En este viaje tenemos orden de usar el IRTC y pasar a más de 100 millas de la Isla Socotra, situada en el Cuerno de Somalia.

A continuación en las próximas páginas se presenta la valoración de riesgos realizada en el buque Mar María antes de comenzar el viaje por las zonas de alto riesgo de piratería.

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada	SMS-C-30-A01
---	---	---------------------

Nombre de barco: MAR MARIA Fecha: 15/05/2015

El trabajo que requiere Valoración de Riesgo Detallado: Tránsito por una zona de alto riesgo

Nombres de Equipo de Valoración de Riesgo Detallado Miembros: Capitán M. Alemany
Ch. Fuera R. Pevida
2º Fuera Yo. Chavez
3º Fuera E. Herrera
Ch. Eng L. Flores
2º Eng. J. Patricio
Bosun M. Smeu

Duración del Trabajo (de-a) y/o Frecuencia: _____

Etapo 1

No#	Descripción de los Pasos Lógicos del Trabajo	Localización	Los nombres del Personal Implicaron	PIC Para el Trabajo
1	Pre-Sesión informativa de Seguridad del trabajo (PISB); • Funciones individuales • Herramientas, métodos y procedimientos para ser utilizados • Revisión del resultado de: o La Reunión de Planificación del Trabajo; o El descanso y las horas de trabajo o Revisión de esta Valoración de Riesgo Detallada; o Equipamiento personal de Protección (PPE)	Las oficinas del barco	Capitán, 1er Of. Cub., 2º Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq.	Capitán M. Alemany
2	La revisión minuciosa de información y requisitos contenidos en el Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y el sur del Mar Rojo"	Cubierta principal	Capitán, 1er Of. Cub., 2do Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq.	Capitán M. Alemany
3	"Lista de comprobaciones antipiratería en el Golfo de Adén y el océano Índico" adjunto al boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén,	Puente Cubierta principal	Capitán, 1er Of. Cub., 2do Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq.	Capitán M. Alemany

Controlado

Revisión: 03/04/2013
Aprobado por SENOR/COO
Página 1 de 11. 9

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada	SMS-C-30-A01
---	---	---------------------

4	océano Índico y el Sur del Mar Rojo" tendrían que ser completados. Embarque del equipo de seguridad. RA: WO-210-2015-0037 Completar todos los requisitos de "SSP, el anexo I, la utilización de financiación privada contratada Personal de Seguridad Armado (PPPA) a bordo".	Cubierta	Capitán, 1er Of. Cub., 2do Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq.	Capitán
5	Familiarización del equipo de seguridad sobre el buque. SMS-B-40-A01 Instrucciones Esenciales y SMS-B-40-A17 Aviso de seguridad a los escuadrones de trabajo a realizar. Llevar a cabo evaluación de seguridad del buque. Asignación de tareas o deberes.	Puente	Capitán, 1er Of. Cub., 2do Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq., Equipo de Seguridad	M. Alemany
6	Revisar con equipo de seguridad las medidas antipiratería disponible a bordo y mejorarlo si se requiere.	Cubierta	Capitán, Jefe de máquinas, Equipo de Seguridad	Capitán
7	Llevar a cabo ejercicios de seguridad con la participación de Equipo de Seguridad y prueba del SSAS	Cubierta	Toda tripulación, Equipo de Seguridad	M. Alemany
8	Entrar y proceder a la Zona de Alto Riesgo.		Toda tripulación, Equipo de Seguridad	Capitán
9	Informar al Estado ribereño y todas las Partes pertinentes: cuando y dónde los guardias armados se desembarquen al finalizar el paso por HRA (High Risk Area) zona de alto riesgo.	Puente	Capitán	M. Alemany
10	Enviar esta valoración de riesgos a la compañía para su aprobación	Puente	Capitán	Capitán
11	Revisión de esta valoración de riesgos detallada	La oficina del barco	Capitán, 1er Of. Cub., 2do Of. Cub., 3º Of. Cub., Contramaestre, Jefe de maq., 2º maq.	M. Alemany

Etapas 2-7

No#	Peligros (Puede ser el sur)	Existiendo Controles de Riesgo	Probabilidad	Severidad	Nivel de riesgo	Requiere controles adicionales
1	Planificación inadecuada	SMS-F-30 Plan de Viaje Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo." SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión. • Plan para pasar las áreas más peligrosas durante horas de Oscuridad • Cumplir con todos los requisitos de Nivel de Seguridad 2; • Antes de entrar en el área de alto riesgo el Capitán tendrá que reunir información actual junto con CSO sobre la situación actual en la zona; • El barco no se acercará a costa de Somalia más cercana que 100 millas náuticas • Embarque del Equipo de Seguridad Armado debidamente.	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No

Controlado

Revisión: 03/04/2013
Aprobado por SENOR/COO
Página 2 de 11. 9

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada	SMS-C-30-A01
---	---	---------------------

2	Visiblemente bajo el estado de alerta.	<p>Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo."</p> <p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <p>SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Púas y alambres de espina / barreras físicas alrededor de la cubierta de carga y para puntos más bajos de acceso /, y como barrera en las escalas externas y enfócate para tender un puente; • Ningún trabajo debe ocurrir fuera de la habitación, a menos esenciales; • Todas las puertas y escotillas de acceso a los espacios de la acomodación y de la máquina deben ser asegurados para evitar que se abran por los piratas, una vez tengan acceso a la cubierta superior del buque; • Las escotillas han de ser cerradas y amarradas; • Proteger o mover dentro las botellas de gas o contenedores de líquidos inflamables que se almacenan fuera; • Todas las herramientas u otros equipos que pueden ser utilizados por los piratas deben almacenarse dentro y mantenerse cerrados; • Las redes ventilación de la habitación deben estar bloqueadas para evitar la intrusión de objetos no deseados en el interior; • Un pedazo de alambre de púas apox. 10 metros se deben almacenar en el área de la cubierta para bloquear los puntos impredecibles de intrusión. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
3	Puerto Franciscoabdo.	<p>Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo."</p> <p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <p>SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alambre de espina alrededor de la cubierta de carga y la púas y la cubierta B, y la barrera de aproximación al puente en la cubierta B; • Poner a nivel de advertencia por la cubierta de alta tensión en el alambre de espina; • Las mangueras contra-incendios han ser colocadas por la cubierta y listas para su uso en cualquier momento; • Durante el viaje en lastre las escotillas de cubierta abierta de los tanques de lastre y empezar a lastre ambas bombas para que coera el agua de mar por la borda para hacer una cortina de agua alrededor de la cubierta de carga. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No

Controlado


Revisión: 03/02/2011
Aprobado por SENCB/CDO
Página 3 de 11. 9

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada	SMS-C-30-A01
---	---	---------------------

4	Velocidad lenta	<p>Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo."</p> <p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proceder a la máxima velocidad posible; • Proceder a la velocidad definida preliminar –de acuerdo al programa y órdenes del Convoyo del ISCIC. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
5	Mar en calma	<ul style="list-style-type: none"> • Vigia extra para ser establecido, AD a 6 horas por 2 h de guardia; • OOW Tiene que consultar todas previsiones del tiempo e informar al Capitán 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
6	Iluminación durante la noche	<p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <ul style="list-style-type: none"> • El barco plenamente oscuro durante la noche; • Proporcionar mínima luz para una navegación segura; • Luces de navegación encendidas por la noche. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
7	Cambio del tiempo (niebla)	<ul style="list-style-type: none"> • OOW Tiene que controlar todas previsiones de tiempo e informar Capitán; • En caso de visibilidad reducida habrá un viraje a estribor; • En el caso del Capitán de Visibilidad reducida tiene que proceder con una velocidad segura según prevalezca las circunstancias y condiciones 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
8	Falta de comunicación Externa y/o ordenación	<p>Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo."</p> <p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <p>SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Establecer y mantener contacto con MSCCHOA y UKMTO - enviar el formulario de inscripción inicial MSCHDA e Informa diario • Establecer una copia de seguridad a través de la comunicación; • Publicar Lista de contactos de emergencia en el puente y preparar mensajes a lista a disposición de todas las autoridades designadas; • Establecer el silencio de radio (VHF y UHF teléfonos) a partir de 18 horas antes de la entrada, excepto en caso de emergencia o por razones de navegación; • Informar a la empresa y el Estado del Países en caso necesario; • Reportar la posición del buques tal y como mande UKMTO, MSCCHOA y la Compañía; 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No

Controlado


Revisión: 03/02/2011
Aprobado por SENCB/CDO
Página 4 de 11. 9

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada				SMS-C-30-A01

9	Falta de comunicación interna	<p>"Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <ul style="list-style-type: none"> Establece medios de comunicación de emergencia Garantizar que la megafonía está en orden Asegurar que hay radios portátiles disponible (incluyendo conjuntos de respaldo y baterías de respaldo): Establece comunicación de emergencia entre Tripulación y Equipo de Seguridad Armada. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
10	La tripulación no entrenada o sin experiencia.	<p>SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión, SMS-EA-06-A-03 Ejercicios de Seguridad SSP, Anexo I, Contratación de Seguridad Privada Armada a bordo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Asegurar que los miembros de la tripulación están familiarizados con cada alarma, incluyendo la advertencia de la señal de un ataque y todo claro, y la respuesta adecuada a la misma; Sesión informativa con toda la tripulación con respecto al próximo paso para hablar de todos los dispositivos de seguridad existentes; Realizar simulacros de seguridad para la tripulación y el equipo de seguridad armados para garantizar familiarizarse debidamente con las medidas de seguridad existentes, la ubicación de los puestos de reunión designados, las rutas de evacuación de emergencia, las comunicaciones entre el puente y los puestos de reunión y las acciones de la tripulación en caso de ataque de la piratería. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
11	Fatiga	<p>SMS-B-07 Descanso y Horas de Trabajo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Los registros de las horas de Trabajo y de descanso tendrán que ser comprobados 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No
12	Falta de Vigilantes	<ul style="list-style-type: none"> Todas las distracciones serán evitadas Ninguno trabajos de mantenimiento que puede distraer la atención será Levada a cabo. 	Muy Improbable	Moderado	Muy bajo	No

	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada				SMS-C-30-A01

13	Vigías insuficientes	<p>Boletín ISSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo." "Lista de comprobaciones antipiratería del Golfo de Adén y el océano Índico"</p> <ul style="list-style-type: none"> Todo las distracciones internas serán evitadas Equipo de Seguridad armado a guardias. Manteniendo estricta la guardia 24 horas antipiratería, visual y guardias de radar para detección de valoración/temprana y respuesta temprana. Aumentar la dotación del Puente. El programa de guardias del puente tiene que ser establecido para el tránsito de la zona de alto Riesgo. Mantener un vigía agudo para casos sospechosos, especialmente de propia y alocenos del Puente. Asegurar que hay prismáticos suficientes para el equipo todo el de puente. Pre-entse a los criterios de la capacidad psíquica para navegar en un Área de Alto Riesgos. 	Muy Improbable	Moderado	Muy Abajo	No
14	Estado mental de la tripulación.	<ul style="list-style-type: none"> Pre-entse a los criterios de la capacidad psíquica para navegar en un Área de Alto Riesgos. 	Muy Improbable	Moderado	Muy Abajo	No
15	Uso no autorizado de armadas por tripulación	<p>SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión, SSP, Anexo I, Contratación de Seguridad Privada Armada a bordo</p> <ul style="list-style-type: none"> Las armas sólo pueden ser usadas por los guardias de seguridad con licencia Determinar los procedimientos de operación / comprarse de Neves Personal y Equipo de Seguridad Armada según la SSP y SMS-EA-05 del buque. Las armas estarán siempre bajo el control del equipo de seguridad con licencia o están desarmadas y encerradas en un lugar de almacenamiento preestablecidos. En circunstancias normales el patrón con las armas solo se puede abrir por el equipo de seguridad armado lider en virtud de autorización del Capitán. 	Muy Improbable	Moderado	Muy Abajo	No
16	Falta de familiarización con el buque (Guardias de Seguridad)	<p>SMS-B-00-A-17 Aviso de Seguridad para Trabajar Equipos SMS-B-00-A01 Instrucciones Esenciales</p> <ul style="list-style-type: none"> Sesión informativa de seguridad para el equipo de Seguridad Armada Precaución extra a las regulaciones de fumadores Procedimiento de familiarización estándar Ejercicios. 	Improbable	Leve	Muy Abajo	No

		Formato de La Valoración de Riesgo Detallada				SMS-C-30-A01	
17	Uso no autorizado de armas por guardias	SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión, SSP, Anexo I, Contratación de Seguridad Privada Armada a bordo <ul style="list-style-type: none"> Determinar los procedimientos de operación / compromiso del equipo de seguridad armada de acuerdo con SSP y SMS-PA-06 del buque. Las armas están desarmadas y se mantuvieron el almacenamiento de armas acordado. Balas de fuego únicamente con la autorización del Capitán, después de que toda la tripulación confirme estar fuera de la cubierta. En circunstancias fuera del país con las armas sólo se puede abrir por el equipo estándar Seguridad / líder en virtud de autorización del capitán. 	Muy improbable	Extremo	Alto	Si	
18	Balas de fuego y armas estibadas en un sitio inadecuado.	SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión, SSP, Anexo I, Contratación de Seguridad Privada Armada a bordo <ul style="list-style-type: none"> Armas y munición serán empacadas por separado en contenedores especiales. Si las armas y municiones están protegidas de entrada no autorizada. 	Muy improbable	Extremo	Alto	Si	
19	Fallo de equipo Crítico	SMS-F-44-A-03 Pruebas del timón <ul style="list-style-type: none"> Oficiales del puente se familiaricen cómo utilizar el equipo en caso de fallo. Equipo crítico debe estar plenamente operativo y con el mantenimiento completado antes de entrar en la zona de alto riesgo. Familiarizar al menos a tripulación bien y operar al menos dos unidades del servo. Utilizar más de una bomba del timón cuando tales unidades son capaces de funcionamiento simultáneo. 	Muy improbable	Extremo	Alto	Si	
20	Pérdida de fuerza.	<ul style="list-style-type: none"> Fasear motor principal y al menos dos generadores. 	Muy improbable	Moderado	Muy Abajo	No	
21	Control Estatal costero con respecto desembarque de Guardias	<ul style="list-style-type: none"> Informar a las autoridades del Estado ribereño a través del agente con respecto a las armas y guardias armados a bordo. Mantener comunicación permanente con el Agente y la Empresa para organizar el desembarco adecuado. 	Probablemente	Moderado	Alto	No	
22	Contaminación ambiental	Plan de gestión de las aguas residuales. <ul style="list-style-type: none"> Equipo de continuación para un derrame de petróleo del buque están adecuadamente según el manual SCOP/ en condición de listo del buque. Todas las cubiertas y las superficies abiertas del buque se mantendrán limpias y ordenadas para reducir el riesgo de los impactos ambientales. 	Muy improbable	Moderado	Muy Abajo	No	

Controlado

Revisión: 02/01/2017.
 Aprobado por: M. S. RAY (01)
 Página 7 de 11, 9

		Formato de La Valoración de Riesgo Detallada				SMS-C-30-A01	
---	--	--	--	--	--	--------------	--

23	Fallo de medidas de crisis	Boletín HSSE "Medidas de Piratería en Golfo de Adén, océano Índico y en el Sur del Mar Rojo." "Lista de comprobaciones anti-piratería del Golfo de Adén y el océano Índico" SMS-EA-06 Navegación en Áreas de Alto Riesgo, Mejores Prácticas de gestión. <ul style="list-style-type: none"> "Área Cerrada" / "Ciudadela" para ser designada y preparada. Fuiol de aceites y paño de repuestos. El botiquín de primeros auxilios, equipo de reanimación. La comida y bebida para todos los tripulantes durante 72 horas se dispondrán en antes de la entrada del buque en que zona de alto riesgo. La tripulación debe estar capacitada en reuniones en la "Ciudadela", cerca toda la habilitación y en las comunicaciones internas / externas. 	Muy improbable	Moderado	Muy Abajo	No
----	----------------------------	--	----------------	----------	-----------	----

Etago 8 - el riesgo adicional Propuesto que mitiga medidas (para Nivel de Riesgo Medio, Alto o Muy Alto)

N.º	Acción	Escala de tiempo	Responsabilidad	Nivel de Riesgo residual (RRL)		
				Probabilidad	Severidad	Nivel de riesgo
17	Mientras estén embarcados a bordo del buque el equipo de seguridad se mantendrá bajo la Autoridad Capitán y Control en todo momento.	Durante el trabajo	Capitán	Muy Improbable	Moderado	Muy Abajo
18	Las armas se almacenarán en la cubierta B (cubierta principal). El sitio de las armas que se encuentra sin tripulación en cubierta de trabajo. Personal del buque junto con el equipo de la Guardia y comparsa se pre-establecimiento operativo / comunicación con la SSP del buque y SMS-EA-06. Ejercicios y la formación deben llevarse a cabo entre el personal del buque y guardias armados. Tener todas las conexiones razonables para no hacer ruido.	Durante el trabajo	Capitán, 1er Of. cubierta	Improbable	Moderado	Medio
21	Desembarque de los guardias antes de la llegada a las aguas territoriales (siempre puerto de escala). En todos los puertos se deberán solicitar requisitos / reglamentos al agente local del barco.	Con anterioridad a trabajo	Maestro	Muy improbable	Moderado	Muy Abajo

 <small>SEMPRE À VOUS</small>	Formato de La Valoración de Riesgo Detallada	SMS-C-30-A01
---	---	---------------------

Etapas 9 Valoración de Riesgos Revisión de Miembros del Equipo.

- Juzgamos que los Controles de Riesgo NO son satisfactorios y que este Trabajo no tendría que ser llevado a cabo.
- Juzgamos que los controles de riesgo han reducido el nivel de riesgo a un nivel que es tan bajo como sea razonablemente posible y que el nivel de riesgo residual es aceptable o tolerable, y debemos continuar con el trabajo. Por favor, aprueba esta evaluación detallada del riesgo por este Trabajo no rutinario y escríbanos tus revisiones exhaustivas, comentarios y aprobación final antes de este trabajo no es de rutina que se realiza.

Nombre, fecha y firma: copia impresa para el Capitán: _____

Etapas 10 Sección de Optimizar

El personal de la compañía que realice la revisión debe garantizar que los controles de riesgo han reducido el riesgo a un nivel que es tan bajo como sea razonablemente posible y que el nivel de riesgo residual es aceptable o tolerable.

Nº	Acción	Nombre Dato de Personal de Oficina que propone los Comentarios	Es el RRL Aceptable o Tolerable? Y/N

- Yo / Nosotros juzgamos/juzgamos que los controles especificados de riesgo han reducido el nivel de riesgo a un nivel que es tan bajo como sea razonablemente posible y que el nivel de riesgo residual es aceptable o tolerable, y yo / nosotros por la presente doy la aprobación final a continuar con el trabajo.
- Yo / Nosotros no estamos satisfechos con los controles de riesgo y este trabajo no debe realizarse a menos que hayamos desarrollado nuevas acciones de mitigación de riesgos y / o hasta que las medidas de mitigación de riesgos adicionales propuestas en la etapa 10 se ha aplicado plenamente.

Nota: La administración de cambio es más allá que una herramienta importante es impedir incidentes y casi accidentes. En el caso de que una operación cambia mientras está en curso, se debe prestar atención a detenerlo y revisar la idoneidad de la valoración de riesgos detallada.

Controlado

Revisión: 03/01/2011
 Aprobado por SMS-R01/011
 Página 9 de 11 9

Después de realizar la valoración de riesgos detallada de la compañía, continuaremos con los procedimientos de cómo informar y a quien informar sobre el paso por una zona de alto riesgo.

5.2 Procedimientos para informar del paso por la zona de alto riesgo.

La comunicación o contacto con las fuerzas navales militares es esencial para todos los barcos para asegurar el paso por la zona de riesgo. Las fuerzas militares navales serán conscientes de los buques en la zona y de la vulnerabilidad de cada buque para ser atacado por piratas. La información es importante para que se usen mejor sus recursos disponibles. También es vital que una vez el buque comience su navegación por la zona de alto riesgo continúe poniendo al día a las fuerzas militares navales en el progreso de su navegación. Hay dos organizaciones para avisar a las fuerzas militares navales. (3)

- 5.2.1 UKMTO (The UK Maritime Trade Operations), la oficina esta en Dubai y es el primer punto de contacto para los buques en la región. El interfaz diario entre Capitanes y fuerzas militares navales se realiza mediante UKMTO, que se comunican directamente con los buques mercantes y están en conexión con MSCHOA. Se recomienda a los buques mercantes a enviar informes regularmente a UKMTO. Estos informes se dividen en el informe inicial, en los informes diarios y en el último informe. Reportar estos informes es voluntario, con ello ayudamos a que UKMTO informe a las fuerzas militares navales sobre un cuadro de buques mercantes en la zona de alto riesgo.
- 5.2.2 MSCHOA (The Maritime Security Centre – Horn Of Africa). El Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África. Este es un centro de planificación y coordinación de la UE Naval (EUNAVFOR). MSCHOA promueve a las compañías a registrar sus barcos antes de entrar en la zona de alto riesgo (incluso en el Corredor de Transito Recomendado Internacional IRTC) vía Internet en su website.(www.mschoa.org)

Es importante que los barcos y sus operadores completen los informes de UKMTO y se registren en MSCHOA.

La compañía SCF envía instrucciones al barco de cómo proceder para realizar estas comunicaciones en la zona de alto riesgo. Boletín anteriormente citado, SMS-E-02-A05 “Medidas de oposición ante piratería en el Golfo de Aden, Océano Indico y el sur del Mar Rojo”. Editado el 09/07/2014, a la atención de todo el personal. Y también posteriormente el SMS E 02-A05 “Medidas de seguridad mejoradas para los buques que transitan El estrecho de Singapur, el estrecho de Malaca, las aguas Mangkai y las Islas Anambas en el Mar del Sur de China y los que operan en las aguas costeras de Malasia y Indonesia”



Figura 5. Centro de Coordinación de UKMTO



1) Obligatorio el nivel II de seguridad: En respuesta a los recientes ataques piratas que han ocurrido fuera del área definida como área de actividad, la administración Liberiana ha solicitado “la obligación del nivel II de seguridad” para todos los buques de bandera liberiana cuando estén navegando por el área de nivel II de seguridad, como se definió en “Liberia Maritime Security Advisory 2/2011”.

Los límites de la “AREA OBLIGATORIA NIVEL II DE SEGURIDAD” son:

- Suez para barcos entrando o saliendo de la región vía Mar Rojo.
- Estrecho de Hormuz para barcos entrando o saliendo de la región de o para el Golfo de Persia.
- 25° S para barcos entrando o saliendo de la región vía el océano Índico (Sur).
- Puertos de la región.

Nota: El limite SE de área obligatoria de nivel II de seguridad tiene como limite Lat. 25° S pero se a elevado el nivel de amenaza entre Lat. 10° S hasta 25° S y particularmente en costas de Mozambique y Madagascar. El reporte a UKMTO y MSCHOA no es requerido en el límite 25° S, solo al cruzar la latitud 10° S.

Antes de entrar en el “Área Obligatoria de Nivel II de Seguridad” el Capitán necesariamente tiene que implementar a bordo lo requerido en el SMS-EA06, ultima edición del BMP y reportar la conformidad al CSO (Uni.Security@scf-group.com). Cuando se este entrando en la zona de de alto riesgo el Capitán deberá de mandar un reporte a la administración de la bandera Liberiana vía email (security@LISCR.com) y en copia al CSO referente al incremento del nivel de seguridad a bordo al nivel II. Todos los operadores de barcos de Unicom de otra bandera a la bandera Liberiana deberán implementar a bordo medidas equivalentes al nivel II y reportaran solo al CSO.

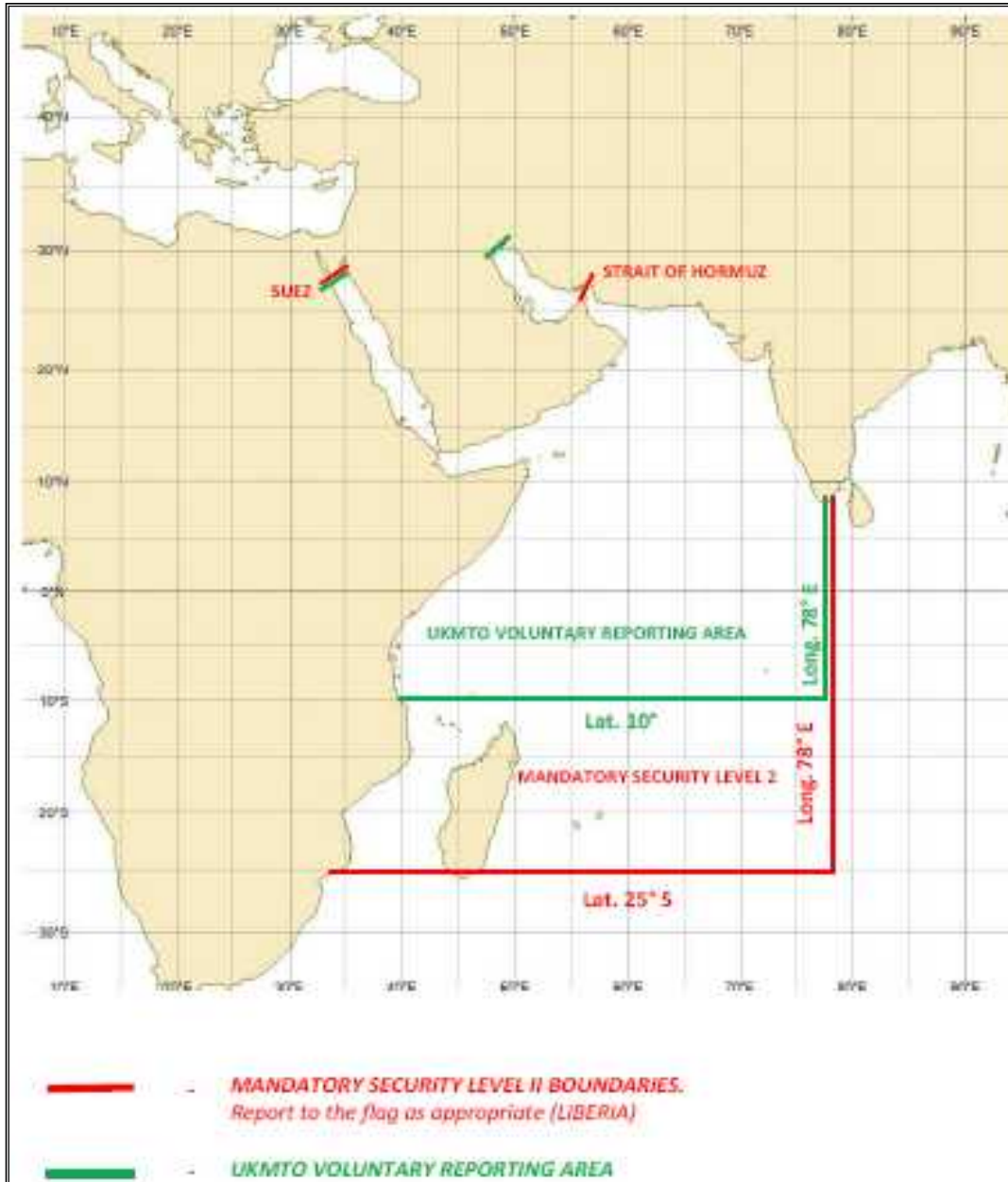


Figura 6. Zona de alto Riesgo.

2) Registro en la Web de MSCHOA: MSCHOA, el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África y BMP4 definen el área de alto riesgo con los límites en:

- Suez
- Estrecho de Hozmuz
- 10° S
- 78° E
- Puertos dentro de la región

Se requiere a los capitanes que completen el “Register Vessel Movement Form” adjunto en este boletín (ver figura 7.), si es posible 4 días antes de que el barco entre en *la zona de alto riesgo* y envíen un email al OPC. El OPC (oficial de protección de la compañía) registrará el barco en el MSCHOA e informará al capitán del barco con respecto al registro.

Vessel Movement Registration Form v1.3

Entry Point to High Risk Area *	Suez
Entry Date and Time to High Risk Area *	22/05/2015 20:00
Exit Point from High Risk Area *	DMC
Exit Date and Time from High Risk Area *	05/06/2015 07:00
I intend to transit the IRTC :	<input checked="" type="checkbox"/>
Direction :	East
Entry Date and Time to IRTC *	28/05/2015 4:00
Exit Date and Time from IRTC *	30/05/2015 17:00
Last Port of call	Suez (anchorage)
Next Port of call on leaving IRTC :	Galle, Sri Lanka
Do you intend to join a group transit ?	<input type="checkbox"/>
Do you intend to join a National Convoy ?	<input type="checkbox"/>
IMO Number *	8260485
MMSI Number *	256435000
Flag State *	MALTA
Ship Name *	MAR MARIA
Call Sign *	9HA2805
Primary email contact *	210@marjetrofleet.com
Secondary email contact :	vr.asecurity@scf-group.com
Crew numbers and nationalities :	18 (3 Spanish, 3 Peruvian, 5 Russian, 1 Romanian & 6 Honduran)
Draft (M) :	5.8
Freeboard of lowest accessible deck (M) *	3.55
Planned Transit Speed* (kts) :	15
Vessel's Maximum Speed* (kts) :	11
Cargo :	IN BALLAST
Hazardous cargo details (if applicable) :	N/A
Ship's Keel# :	ALEMANY YERN, MARCOS
Ship contact number :	+870 773 135 584
Ship contact email :	210@marjetrofleet.com
Owner name :	SWAN NAVIGATION LIMITED
Operator name :	Unicom Management Services (Cyprus) Ltd.
Operator address :	Unicom Tower, Maximos Plaza, Maximos Michaelides Street, 3106 Nicosia, Cyprus
Operator telephone no. :	+357 25890000
Operator email :	Ops@FleetA.scf-group.com
DPA name (CSO) :	A. KOMYSHEV / A. GREBENIN
DPA telephone no. :	+35799681071 / +35799566431
DPA email :	a.komyshav@scf-group.com a.grebenin@scf-group.com
ASIS to be left on through OGA ?	<input checked="" type="checkbox"/>
ASIS to be left on through HOA ?	<input checked="" type="checkbox"/>
Anti-piracy measures in place?	<input checked="" type="checkbox"/>

Crew briefing	<input checked="" type="checkbox"/>
Extra Locks	<input checked="" type="checkbox"/>
Fire hoses rigged	<input checked="" type="checkbox"/>
Fire Pump Ready	<input checked="" type="checkbox"/>
Barbed Razor Wire	<input checked="" type="checkbox"/>
Locked Doors	<input checked="" type="checkbox"/>
External Communication Plan	<input checked="" type="checkbox"/>
Outboard Ladders Stowed	<input checked="" type="checkbox"/>
Citadel	<input checked="" type="checkbox"/>
Initial Number	Citadel Phone: (870) 778512118
Dummies Posted	<input checked="" type="checkbox"/>
Night Vision Optics	<input checked="" type="checkbox"/>
Manned Engine Room	<input checked="" type="checkbox"/>
CCTV	<input type="checkbox"/>
Crew Drills Completed	<input checked="" type="checkbox"/>

Unarmed Security Team Onboard :	<input checked="" type="checkbox"/>
Armed Security Team Onboard :	<input checked="" type="checkbox"/>
Embarkation Point	Suez
Embarkation Date	22/05/2015
Disembarkation Point	OPL Galle
Disembarkation Date	05/06/2015
Company	Rokada Security Services LLC
Number of Personnel	4

Specify anti-piracy measures in place :	According to BMP4
Weapons held onboard ?	<input checked="" type="checkbox"/>
Doctor onboard ?	<input type="checkbox"/>
Helicopter winch area ?	<input type="checkbox"/>
Helicopter landing area ?	<input type="checkbox"/>
Any other information which may assist counter-piracy ?	Citadel Phone: (870) 778512118

Figura 7. Formato para registrar el buque en MSCHOA.

3) Reporte a UKMTO: “UK Maritime Trade Operations” es un reporte voluntario en los límites del área:

- Suez
- Estrecho de Hozmuz
- 10° S
- 78° E
- Puertos dentro de la región

Nota: El Golfo está incluido en el área de reporte de UKMTO

El capitán está obligado a participar en el plan de reporte voluntario de los buques mercantes, para mejorar la efectividad y rapidez cuando la asistencia sea requerida. UKMTO y MSCHOA coordinan con la (CMF) Coalición de Fuerzas Marítimas y asiste la industria marítima comercial para comunicaciones con CMF en el Medio Este. Ambas, UKMTO y MSCHOA, pasan las posiciones reportadas del barco afectado en el área a la combinación de fuerzas (CTF 151) la cual coordina la actividad de todos los buques de guerra y fuerzas de la OTAN de la zona.



Figura 8. Área de Operaciones UKMTO Dubai.

Cuando y como se reporta:

Todas las horas son requeridas en UTC y el método preferido para comunicación es el e-mail.

3.1. Se mandará un reporte inicial cuando se esté entrando en el área de reporte voluntario del UKMTO: ukmtoeim.ea y se mandará en copia también a: MSCHOA

postmaster@mschoa.org , a la bandera de Liberia security@liscr.com (si es aplicable) y al oficial de protección de la compañía Uni.security@scf-group.com .

El Reporte inicial tiene que contener la siguiente información: (ver ejemplo real en la figura 9)

- 01 Nombre del buque
- 02 Bandera
- 03 Numero IMO
- 04 El numero de teléfono de INMARSAT
- 05 La hora del reporte en UTC y posición
- 06 Rumbo
- 07 Velocidad
- 08 Francobordo
- 09 Carga
- 10 Destino y hora estimada de llegada (ETA)
- 11 Nombre y detalles de contacto del oficial de protección de la compañía
- 12 Nacionalidad del Capitán y tripulación
- 13 Equipo de seguridad embarcado armado o desarmado

```

From: MAR MARIA
To : UKMTO <ukmto@eia.ac@SMT@UNI AM> Sent 01/06/2015 22:55
Cc : MSCHOA <postmaster@mschoa.org@SMT@UNI AM> Sent 01/06/2015 22:55
Cc : SCF CSO A.Crebenin <A.Crebenin@scf-group.com@SMT@UNI AM> Sent 01/06/2015 22:55
Date: 01 June 2015 22:51 Msg: UNI210 65531
Path: \MASTER\SentBox\SCF DERO/DPA/CSO - VOYAGE
Sub : M/T Mar Maria 201506 - Initial Report
-----
Good night,

INITIAL REPORT

01 Mar Maria
02 Malta
03 0260455
04 4870 773 135 584
05 01/06/2015 22:12 UTC / 29-45.5 N 032-31.5 E
06 180
07 11.5 knots
08 3.5 m
09 In ballast condition (gas free)
10 Sriracha (Thailand) ETA 24/06/2015 PM
11 Capt. Aleksey Crebenin / SCF Unicom / Direct: +357-25-890148 /
  Mobile: +357-99-569431 / E-mail: a.crebenin@scf-group.com
12 Spanish, Peruvian, Romanian, Russian & Honduran
13 Yes

Best Regards / Saludos

M. Alemany
Master M/T Mar Maria

Iridium... 4881 677 727 380
FED phone: +070 773 135 584
FEB fax: 4870 773 135 597
Telex: 425 643 511 / 510
E-mail: 210@marpetrolfleet.com
[e-mail not on-line monitored]

Maximum 500 kb the total size of msg
with attachment (if any) allowed.

```

Figura 9. E-mail inicial enviado por el MV Mar María a UKMTO

```

From: Watchkeepers
To: <watchkeepers@ukmto.org@SMTP>
To: MAR MARIA <G210@UNI AM> Sent: 01/06/2015 22:55
Date: 01 June 2015 22:55 Mag: UNI AM-11118736
Path: \MASTER\InBox\SCF DERO/DPA/CSO - VOYAGE
Sub: UKMTO Confirmation

UKMTO has received your e mail and will process the information given.
If you require urgent assistance, please call our Watchkeeper now on +971
505 523215 for immediate attention.
    
```

Figura 10. E-mail de contestación de UKMTO al MV Mar María

3.2. Se mandará un reporte diario mientras se esté en el área de reporte voluntario UKMTO: ukmtoeim.ea y se mandará en copia también a: MSCHOA postmaster@mschoa.org , y al oficial de protección de la compañía Uni.security@scf-group.com

Nota: El reporte diario se enviará a las 08:00 UTC diariamente. Cuando el buque este en el IRTC (6 horas antes de entrar IRTC) o cerca de un área receptible de actividad de piratas (“punto caliente”) la frecuencia de los reportes podrá ser incrementada (no más de cada 6 horas).

El Reporte diario tiene que contener la siguiente información: (ver ejemplo real, en la figura 11)

- 01 Nombre del barco
- 02 Distintivo de llamada y numero IMO
- 03 Hora del reporte en UTC
- 04 Posición del buque
- 05 Rumbo y velocidad del buque
- 06Alguna otra información importante (barco a la deriva, barco fondeado...)
- 07 Hora estimada al punto A/B del IRTC

```

From: MAR MARIA
To: UKMTO Sent: 02/06/2015 08:05
Cc: MSCHOA Sent: 02/06/2015 08:25
Cc: SCF CSO A/C/1000000000 Sent: 02/06/2015 08:25
Date: 02 June 2015 08:25 Mag: UN1210-0805
Path: \MASTER\InBox\SCF DERO/DPA/CSO - VOYAGE
Sub: M/T Mar Maria - Daily Report 02/06/2015

Good morning,

01 Mar Maria
02 CNOI ship 554000, IMO number 9360495
03 02/06/2015 0800 UTC
04 37-51.1 N 013-37.8 E
05 Course 140, Speed 10 kts
06 Vessel under way
07 ETA Point A IRTC: 02/06/2015 0400 LT 100.00 ZI

Best Regards / Saludos
M. Alamy
Master M/T Mar Maria

-----
Telephone: 1891 577 727 980
FAX phone: +079 773 135 504
FAX faxes: 1879 783 135 507
Telex: 425 643 515 / EDO
E-mail: 216warp@volfleet.com
( e-mail not on-line monitored)

Maximum 500 kb the total size of msg
with attachments (if any) allowed.
    
```

Figura 11. E-mail diario del buque Mar María

3.3. Se mandará un reporte final cuando se esté saliendo del área de reporte voluntario del UKMTO: ukmtoeim.ea y se mandará en copia también a: MSCHOA postmaster@mschoa.org, a la bandera de Liberia security@liscr.com (si es aplicable) y al oficial de protección de la compañía Uni.security@scf-group.com

El Reporte final tiene que contener la siguiente información: (Figura 12.)

- 01 Nombre del barco
- 02 Distintivo de llamada y numero IMO
- 03 Hora del reporte en UTC
- 04 Puerto o posición cuando se sale del área de reporte voluntario.

```

From: MAR MARIA
To : UKMTO                               Sent: 17/06/2015 17:50
      <ukmto@eim.ae@SMT@UNI AM>
Cc : MSCHOA                               Sent: 17/06/2015 17:50
      <postmaster@mschoa.org@SMT@UNI AM>
Cc : Security Unicom                      Sent: 17/06/2015 17:50
      <Uni.Security@scf-group.com@SMT@UNI AM>
Cc : Fleet A Operations SI                Sent: 17/06/2015 17:51
      <Ops@FleetA.scf-group.com@SMT@UNI AM>
Cc : Fleet A Technical SI                 Sent: 17/06/2015 17:51
      <Tech@FleetA.scf-group.com@SMT@UNI AM>
Date: 17 June 2015 17:34 Msg: UNI210-66678
Path: \MASTER\SentBox\SCF DRRO/DPA/CSO - VOYAGE
Sub : M/T Mar Maria 201506 - Final Report
-----
Good evening.

01 Mar Maria
02 Call sign 9HA2859, IMO number 9260495
03 17/06/2015 17:10 UTC
04 07-09.4 N 078-00.0 E

Best Regards / Saludos

M. Alemanv
Master M/T Mar Maria

-----
Iridium...: +881 677 727 080
FBB phone: +870 773 135 584
FBB fax...: +870 783 138 697
Telex ...: 425 643 511 / 510
E-mail...: 210@marpetrolfleet.com
(e-mail not on-line monitored)

Maximum 500 kb the total size of msg
with attachment (if any) allowed.

```

Figura 12. E-mail final de reportes a UKMTO

4) IRTC (Internationally recommended Transit Corridor, o Corredor de Tránsito Internacional Recomendado).

Las fuerzas navales de la Unión Europea (EUNAVFOR) ATALANTA en cooperación con la UKMTO, conjunto a CMF (Combinación de fuerzas marítimas) han establecido el corredor de tránsito internacional recomendado (IRTC) por el Golfo de Aden en respuesta a la reacción de la comunidad internacional marítima.

IRTC esta vigente desde el 1 de Febrero de 2009 a las 00:01 Z. y viene dentro de las coordenada: 12 00N 45E - 14 30N 53E - 11 55N 45E - 14 23N 53E - 11 48N 53E.

El IRTC incluye separaciones límites a ambos lados hacia el E y W, carriles de tránsito. Todo el carril tiene 5 millas náuticas de ancho y esta separado por 2 millas de tope (área de reserva). El límite del carril E (este) comienza en 45E entre 11 48N y 11 53E . El carril está orientado al largo en línea recta a un rumbo de 072° y termina en 53E entre 14 18N y 14 23N. En el W (oeste) los límites del carril empiezan en 53E entre 14 25N y 14 30N. El carril está orientado a lo largo del rumbo 252° y termina en 45E entre 11 55N y 12 00N.

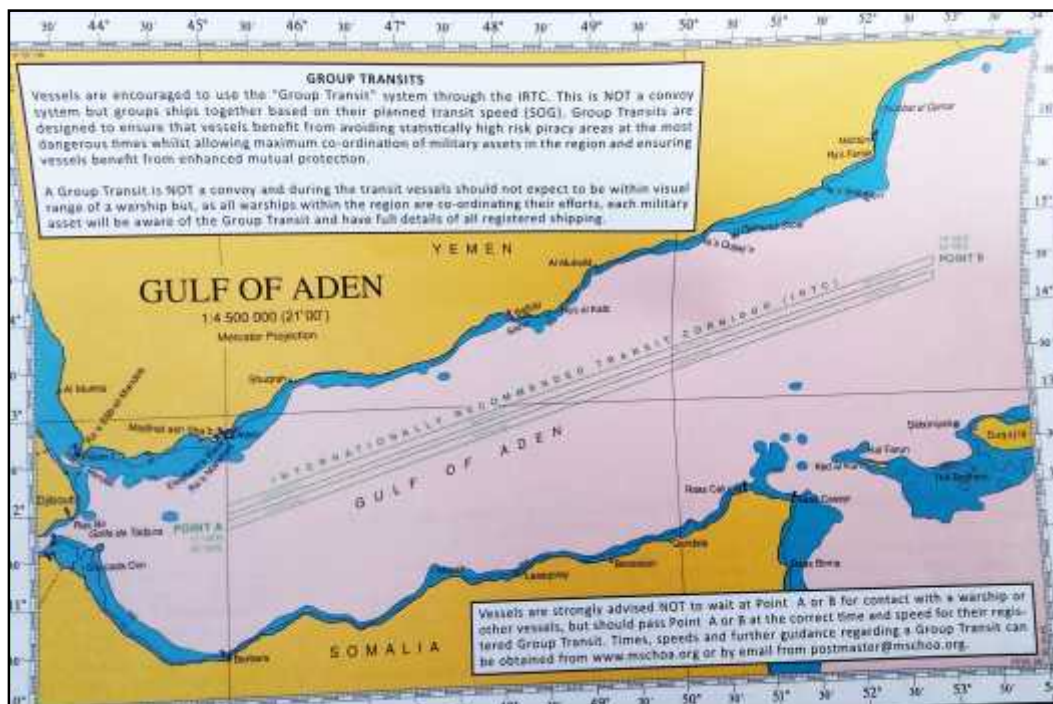


Figura 13. Carta del corredor Internacional de tránsito recomendado IRTC.

El tránsito en grupo asegura que los barcos entren en el IRTC a una hora determinada acorde a su velocidad. Este aprovecha la adicional protección que puede ganar del agrupamiento de barcos, haciendo más difícil que sean un blanco para los piratas, y dispone a su vez de patrulleras de buques de guerra con una mejor posibilidad de tener lista la protección de los buques cuando y donde es más necesario. El IRTC no es una separación de tráfico, ni fue marcado como medio para la navegación. Se realizó para que las patrulleras de buques de guerra fuesen eficientes. Es muy recomendable que los barcos que naveguen por el Golfo de Aden se unan a las guías reglamentarias que usa el IRTC.

El tránsito en grupo no son “Convoys”. Se debe entra en el IRTC en la hora designada de acuerdo a la velocidad del plan de viaje del buque, incluso si eso implica el estar solo o aparentemente solo. Generalmente no van los barcos acompañados de buques de guerra. Las horas de los grupos de tránsito están pensadas para que los buques de guerra puedan proporcionar un nivel de protección a todos los buques que estén el IRTC, especialmente en aquellos buques que representen un riesgo mayor. Se cree que se aumenta el nivel de protección navegando en compañía de otros buques. Sin embargo, si el buque sufre un ataque pirata debe incrementar su velocidad hasta el máximo hasta encontrarse libre del peligro.

La sincronización para los grupos de tránsito son los siguientes:

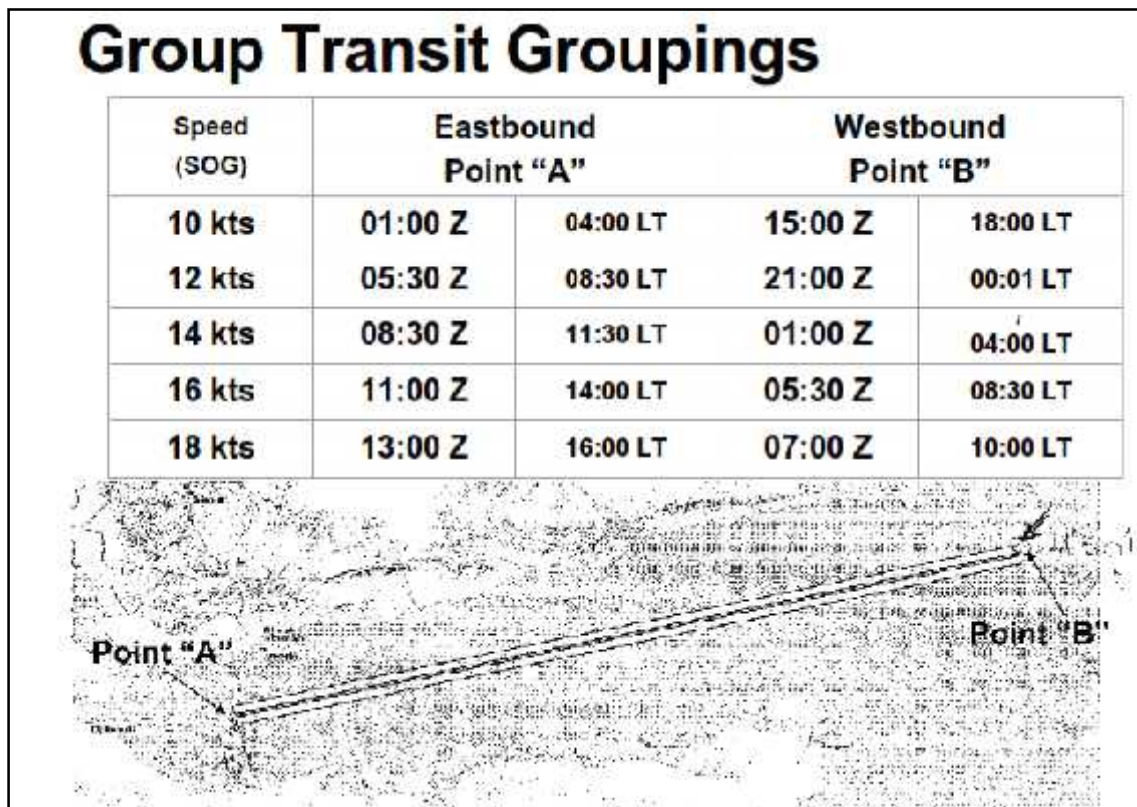


Figura 14. Horarios de los grupos de barcos según su velocidad

El IRTC es el “camino” recomendado en el Golfo de Aden para permitir minimizar el tiempo de respuesta en ataques piratas. En el área de las patrulleras de seguridad Marítima (MSPA Maritime Security Patrol Area) las patrullas están calculadas para monitorizar la actividad entre el límite de entrada y salida del IRTC. Los buques que patrullen en el MSPA proveen de medidas de disuasión de alguna presencia, pero en la inmensa área del golfo de Aden y las aguas abiertas del E de Somalia se da un alto volumen de barcos en la región y la seguridad de todos los barcos no puede ser garantizada, por eso se recomienda a todos los capitanes que continúen empleando todas las medidas de defensa disponibles para que el buque sea menos vulnerable a un ataque cuando este pasando por el Golfo de Aden. (20)

El programa de los convoys nacionales y actualizaciones tendrán que ser enviados regularmente al barco por el oficial de protección de la compañía.

Programa de reporte de IRTC:

Así como la hora estimada de llegada (ETA) al IRTC, punto A/B es estimado, los capitanes adjuntarán el ETA al IRTC en el punto de entrada (A/B) en el reporte diario. Los buques también pueden incrementar la frecuencia de los reportes en intervalos de cada 6 horas (no menos de 6 horas) cuando entren o estén navegando en el IRTC y cuando naveguen en áreas identificadas como áreas de alto riesgo de piratas o “hot spots”.

Unicom está en contacto permanente con el UKMTO y otras agencias y difunde cualquier información que recibe, tan pronto como les estén disponibles. Por otro lado Unicom solicita a los capitanes que reporten cualquier información u ocurrencias inusuales, por banal que le parezca, tanto a Unicom como a UKMTO.

Todos los barcos de Unicom deben utilizar el IRTC bien por el medio de grupos de tránsito o convoys nacionales.

5) Acciones recomendadas en caso de eventos sospechosos o intentos de ataque:

5.1. En caso de actividad pirata sospechosa

- 5.1.1. Contactar con UKMTO Telf. +971 50 552 3215
- 5.1.2. Email ukmto@eim.ea
- 5.1.3. Contactar con MSCHOA Telf. +44 1923958545
- 5.1.4. Email postmaster@mschoa.org
- 5.1.5. Contactar con el CSO/DRRO del buque
- 5.1.6. Y copia del email a IMB piracy@icc-ccs.org.

Si hay una evidencia concluyente de que el buque esta amenazado ha de hacerse una llamada a todas las estaciones “All Stations” con un mensaje de urgencia “PAN-PAN” vía VHF, INMARSAT C y/o DSC usando “All ships urgency”

Nota: No perder el tiempo llama por teléfono.

5.2. En caso de ataque inminente

- 5.2.1. Activar el SSAS (Ship Security Alert System)
- 5.2.2. Emitir un “MAYDAY” por el VHF canal 16 (mantenerse también en la escucha del canal 8 en comunicación con las patrulleras navales) y enviar mensaje de DISTRESS vía MF/HF DSC y INMARSAT C
- 5.2.3. Contactar con UKMTO en el teléfono de 24h. Telf. +971 50 552 3215 email ukmto@eim.ea
- 5.2.4. Si no responden los anteriores se a de contactar con MSCHOA Telf. +44 1923958545 Email postmaster@mschoa.org.
- 5.2.5. Contactar con el CSO/DRRO del buque

6) Reporte de un incidente:

Tras un ataque pirata o actividad sospechosa los capitanes deben de mandar un informe detallado al UKMTO, MSCHOA, a la administración de la bandera y al oficial de protección de la compañía y al IMB.

Los capitanes de los buques deben utilizar los formatos adjuntos en SMS EA 05-A015 para realizar el informe de la incidencia. (Formato adjunto, ver figura 15.)


	Security Incident Report	SMS-EA-05-A15
<p>This Form is to be issued as soon as practical after any Security Incident. Completed Form should be sent attached to an e-mail to the Company Security Officer.</p>		
Vessel's Particulars		
Name of Ship:	Flag:	
IMO No:	Call Sign:	
Type of Ship:	Type of Cargo/Quantity: /	
DWT:	GRT:	
Last Port:	Next Port:	
Owners:	Managers:	
Number of Crew onboard:	Nationality of Crew (Attach Crew list)	
Ship's Speed:	Freeboard:	
MARSEC Level :	CSO (Name/Tel): /	
Details of Incident		
Date and time of occurrence: (LT/GMT): /		
Position: At Sea (Define Sea/Nearest land):		At Anchorage/Berthed: (Define Port and/or Area):
Lat(E/W):	Long(N/S):	
Weather during attack (Rain, Fog, Mist, Clear, etc., Wind-speed and direction; Sea – Swell High):		
Types of Attack (Boarded/Attempted):		
Area of the ship being attacked (Main deck, Stern, Bow):		
Consequences for Crew, Ship and Cargo (Any crew injured/killed; Items/Cash stolen):		
Details of Raiding Party		
Number of Pirates/Robbers:		
Dress/Physical Appearance:		
Language Spoken:		
Distinctive Details:		
Weapons Used:		
Craft Used:		
Method of Approach:		
Duration of Attack:		
Aggressive/Violent		
Further Details		
Details of Vessel's Self Protection Measures:		
Actions Taken by Master and Crew and it's effectiveness:		
Was Incident reported to Coastal Authority? If so to Whom?		
Preferred Communication Details with Reporting Ship:(Tel/Fax/Inm C):		
Action Taken by the Coastal Authorities:		
Please ATTACH to this report – Master's Report on incident/Crew Statements of the Attack/Photographs taken if any:		
Additional information, if any:		
<p>Ship Security Officer name: _____</p>		<p>Signature: _____ (for printout only)</p>
<p>Controlled</p>		<p>Revision: 26/03/2013 Approval by MRACOO Page 1 of 1</p>

Figura 15. Formato de la compañía SCF para reportar un incidente.



Medidas de seguridad mejoradas para los buques que transitan El estrecho de Singapur, el estrecho de Malaca, las aguas Mangkai y las Islas Anambas en el Mar del Sur de China y los que operan en las aguas costeras de Malasia e Indonesia.

Dos de las principales amenazas en la seguridad marítima en el SE de Asia son la piratería y el robo a mano armada. En acuerdo de cooperación Regional para combatir la piratería y el robo a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP) y el centro de información compartida (ISC), reportan que un numero alarmante de incidentes significativos en aguas del SE Asiático han tenido lugar en el ultimo año.

Estos incidentes incluyen robos de gasóleo marino, aceite diesel marino, robos de chatarra y otros pequeños robos. En estos incidentes los piratas parecen bien organizados y tienen buenos conocimientos del barco víctima.

Este boletín establece los requisitos de la empresa y los procedimientos recomendados por alguna administración para mejorar aun mas la seguridad y disuadir la piratería y el robo a mano armada para los buques que transitan por el Estrechos de Singapur y de Malaca, las aguas Mangkai y las Islas Anambas en el Mar del Sur de China y los que operan en las aguas costeras de Malasia y Indonesia.

Los buque que transiten o que operan en las zonas afectadas deben implementar medidas de conformidad con el Plan de Seguridad equivalente de la nave al Nivel de Seguridad 2.

El capitán/ OPB debe de reportar todos los incidentes de seguridad, ataques o intentos de piratería y robo a mano armada a:

- Al oficial de protección de la compañía. OPC
- ReCAAP ISC
- La administración
- El IMB (centro de notificación de la piratería)

Antes de entrar en la zona anteriormente descrita se debe de llevar a cabo una evaluación de riesgos detalla y específica de la travesía para determinar las medidas adecuadas de prevención, mitigación y recuperación en caso de piratería o de robo a mano armada. SMS-EA 06-A01, el plan de contingencia de antipiratería específico del barco debe de estar preparado para la travesía.

Además, de la evaluación de protección del buque requerida en el Código PBIP, la evaluación de riesgos específica del viaje debería abordar los siguientes temas pero no limitarse a ellos:

- La amenaza (¿Quiénes son los autores, que es lo que quieren conseguir, como atacan, como se abordan...)

- Factores que forman la situación (visibilidad, estado de la mar, patrones de tráfico, otros buques...)
- Las posibilidades de cooperación militar (escorta, protección privada...)
- Características, vulnerabilidad del buque que va a hacer frente a la amenaza (francobordo, velocidad)
- Otros requisitos dictados por la compañía o por los seguros deben de ser tomados en consideración.

Los capitanes deben evitar fondear o mantener el barco a la deriva fuera de las zonas de fondeo designadas/o áreas de espera, como se describe a continuación:

Indonesia: Tanjung Priok – Yakarta, frente a Bintan Island, frente a la isla de Karimin y fondeadero Belawan y aguas de alrededores. Los piratas y ladrones normalmente están armados con pistolas, cuchillos y o machetes. Muchos ataques no son reportados. Los piratas y ladrones de esta zona normalmente atacan durante la noche.

Cuando son vistos y suenan la alarma los piratas/ladrones generalmente escapan sin enfrentarse a la tripulación.

La policía marina de Indonesia ha aconsejado a todos los buques que tengan la intención de fondear hacerlo cerca de las siguientes áreas donde la policía marítima Indonesia lleva a cabo patrulleras para una mayor protección.

1. Belawan: 03:55.00N-098:45.30E
2. Dumai: 01:42.00N-101:28.00E
3. Nipah: 01:07.30N-103:37.00E
4. Tanjung Priok: 06:00.30S-106:54.00E
5. Gresik: 07:09.00S-112:40.00E
6. Taboneo: 04:41.30S-114:28.00E
7. Adang bay: 01:40.00S-116:40.00E
8. Muara Berau: 00:17.00S-117:36.00E
9. Muara Jawa: 01:09.00S-117:13.00E
10. Balikpapan: 01:22.00S-116:53.00E
11. Bintan Island: 01:21.00N-104:29.00E



Figura 16. Mapa del SE Asiático. Zona de alto riesgo de piratería.

Se aconseja a todos los buques mantener una estricta vigilancia, mantener las medidas de protección contra la piratería y reportar todos los ataques y casos sospechosos a las autoridades locales e IMB, Centro de notificación de la piratería. El IMB PRC también se pondrá en contacto con las autoridades locales a prestar la asistencia necesaria.

Estrecho de Malaca: Aunque el número de ataques se ha reducido considerablemente debido al aumento de patrulleras de los Estados ribereños, se aconseja a los buques para continuar manteniendo unas guardias estricta al transitar por el estrecho. Actualmente, no hay información sobre cuanto tiempo estas patrulleras continuarán con su trabajo o las quitarán.

Estrecho de Singapur: A los buques se les aconseja permanecer vigilantes y seguir manteniendo guardias adecuadas contra la piratería, guardias reforzadas. Los piratas atacan a los barcos mientras navegan o mientras están fondeados sobre todo durante la noche.

Mar de china Meridional: Aunque los ataques han disminuido significativamente en las proximidades de las islas Anambas/ Natuna/ Mangkai/ áreas Subi Besar/ Murudung, se aconseja a los buques no bajar la guardia. Una serie de buques tanque han reportado secuestros frente a la costa de Malasia, Indonesia y Singapur en el Mar Meridional de China.

Bangladesh: Los piratas se dirigen hacia los barcos que van a fondear para asaltarles. La mayoría de los ataques reportados son en el fondeadero de Chittagong y proximidades. Los ataques en Bangladesh se han reducido en los últimos años debido a los esfuerzos de las autoridades de Bangladesh.

La compañía requiere a sus capitanes que sigan estos procedimientos adicionales:

- Permanecer atentos y poner siempre en duda todas las embarcaciones que se acerquen a sus buques.
- Mantener una estrecha coordinación entre el OSC, autoridades y la administración. Hacer hincapié en las medidas de seguridad adicionales mediante la suma de más personal de seguridad y guardias reforzadas según sea necesario.
- Mantener la escucha de la radio VHF con el canal apropiado, de tierra o de autoridades navales (para detalles del tráfico marítimo (VTS) y de las costeras consultar libros del Almirantazgo).
- Mantener una contante vigilancia visual y de radas, y vigilar de cerca todos los ecos próximos. (el anti-lluvia y anti-mar afectará a la detección de objetos pequeños).
- Maximizar la vigilancia humana y las medidas de seguridad. Recordar a la tripulación las medidas de defensa contra la piratería como se recomienda en el plan de protección del buque.
- Informar a la tripulación sobre las medidas especiales de seguridad adoptadas antes de llegar a esta región.
- Asegurarse que toda la tripulación entiende su papel ante las medias contra la piratería.
- Mientras se navega hay que considerar el llevar la iluminación de la cubierta encendida por la noche

- Utilizar focos y reflectores para mejorar la visibilidad de la cubierta, los acreedores del buque, las aguas de los alrededores, y la línea de flotación.
- Todos los equipos necesarios deben de estar disponibles para disuadir a los piratas de venir a bordo, tales como alarma de fuego, mangueras...
- Limitar el acceso al buque a un solo punto controlado, mientras se este fondeado o en puerto. Cerrada toda la habilitación por dentro durante la navegación.
- Limitar el llevar dinero en efectivo a bordo, para reducir la tentación de la piratería y el robo a mano armada.
- Cuando sea posible evitar fondear, estar a la deriva. Aumentar la velocidad y salir de la zona si es necesario.
- Completar una declaración de protección e implementar mayores medidas de seguridad necesarias.

En esta zona del Sureste Asiático también tenemos la opción de realizar un reporte voluntario al igual que en la zona del Golfo de Aden. El esquema de la notificación voluntaria se ha establecido por la IFC (Información Fusión Centre) con el propósito de mejorar la seguridad y proporcionar apoyo necesario a los barcos en el SE Asiático y en las aguas circundantes. **(14)**

Se anima a los capitanes y armadores de los buques a enviar informes regulares de su posición, curso, velocidad y otras informaciones del viaje. La IFC proporciona avisos de seguridad marítima a los barcos en función de su posición notificada y destino previsto.

El buque Mar María reporto su entrada en la zona del SE Asiático a la IFC vía email, siguiendo el formato establecido.

```

From: MAR MARIA
To : IFC                                     Sent: 21/06/2015 00:02
      <information_fusion_centre@starnet.gov.sg@SMT@UNI_AM>
Cc : Security Unicom                         Sent: 21/06/2015 00:09
      <Uni.Security@scf-group.com@SMT@UNI_AM>
Date: 20 June 2015 23:58 Msg: UNI210-66961
Path: \MASTER\SentBox\SCF DRRO/DPA/CSO - VOYAGE
Sub : M/T Mar Maria 201506 - IFC Vessel Position Report Form
-----
Good morning,

1. Ship name: Mar Maria
2. Flag: Malta
3. IMO number: 9260495
4. INMARSAT Telephone number: +870 773 135 584
   Iridium Telephone number: +881 077 727 080
5. Time & position: 20/06/2015 23:00 UTC; 05-55 N / 079-48 E
6. Course: 192
7. Passage speed: 11.5 knts
8. Freeboard: 3.55 m
9. Cargo: Nil, in ballast
10. Destination & ETA: Sriracha, Thailand, 29/06/2015 17:00 UTC
11. Name & contact details of COO:
    Capt. Aleksey Grebenin,
    Company Security Officer
    SCF Unicom
    Direct: +357-25-890148
    Mobile: +357-99-569431
    E-mail: a.grebenin@scf-group.com<mailto:a.grebenin@scf-group.com>
12. Nationalities of Master & crew: Spanish, Peruvian, Russian, Romanian,
    Honduran & Thai
13. Armed/unarmed security team embarked: nil

Best Regards / Saludos

M. Alemany
Master M/T Mar Maria

```

Figura 16 A. E-mail inicial enviado a IFC.

5.3 Medidas de Protección

En la guía BMP podemos encontrar como preparar un barco, para realizar una travesía por una zona de alto de riesgo de piratería. Estas medidas se basan en la experiencia de otros ataques piratas, y con el tiempo pueden que las medidas a tomar sean otras porque los piratas cambien sus métodos de ataque. Principalmente, las medidas a tomar a bordo se pueden llevar a cabo por la tripulación del buque o con alguna ayuda externa. El buque Mar María estuvo una semana en un astillero en el Piraeus para poder preparar la mayoría de las reformas realizadas al buque. Las medidas básicas a tomar son las siguientes:

5.3.1 Guardias reforzadas:

Una guardia apropiada es uno de los métodos más eficaz para la protección del buque, ya que una alerta anticipada de un acercamiento sospechoso o ataque, hace que se tomen otras maniobras de defensa con prontitud, tal vez vitales para evitar dicho ataque.

Antes de entrar en la zona de alto riesgo se recomienda que se organice un aumento de guardias de apoyo. Si las guardias de apoyo son mas cortas que el periodo de guardia normal, se aumenta al máximo la vigilancia. Se ha de asegurar que hay suficientes prismáticos para todos las personas que estén de guardia, y el uso de ópticas de visión nocturna. Muy importante es mantener una eficaz guardia de Radar continuamente. Por ultimo diremos que los maniquís bien contruidos y puestos en sitios estratégicos alrededor del barco pueden dar una impresión de un número mayor de personas de guardia.



Figura 17. Maniquí disuasivo.

Durante la travesía del Mar María por la zona de alto riesgo del Golfo de Aden y Océano Indico, las guardias se organizaron de manera que en los momentos más vulnerables del día, que son el amanecer y el atardecer, las guardias estuviesen reforzadas tanto por la tripulación del buque como por los guardias de seguridad armados. En estos momentos más vulnerables, en el puente se encuentran, el oficial de guardia, dos marineros y dos guardias armados; un total de cinco personas. Vigilan cualquier eco sospechoso en el horizonte. En la siguiente zona de alto riesgo de piratería, SE Asiático, las guardias se organizan de igual modo pero sin los guardias de seguridad armados, que fueron desembarcados en Galle. Por otra parte, el buque realizo varios maniquís que repartió por todo en barco en sitios estratégicos recomendados por los guardias de seguridad, ya experimentados en estas travesías.

5.3.2 Mejorar la protección del puente de mando:

En cualquier ataque pirata, el puente es un punto clave. Al inicio del ataque los piratas lanzan armas de fuego (granadas) al punte para intentar u obligar a detener el barco. Si los piratas abordan el barco, normalmente intentar tomar el puente y con ello, el mando.



Figura 18. Protección del puente del Mar María.

Una de las medidas de protección a tomar puede ser el uso de chaquetas “Kevlar” y cascos para guardia que se encuentran en el puente para protegerse durante el ataque (Si es posible no a de ser de colores militares). Las ventanas del puente se protegen por laminas de protección, esto proporciona una película de protección al los cristales, llamada a menudo “película resistente a la explosión”. Las partes traseras de ambos

aleros del puente pueden ser protegidas por un muro de sacos de arena. Se fabricarán planchas metálicas para las partes traseras del puente, ventanas de puertas, alerones...etc. que se puedan fijar rápidamente en dichos lugares en caso de ataque. Esta zona del puente, alerones y alrededores puede estar protegida con una doble capa de alambre de púas para reducir el acceso al mismo.

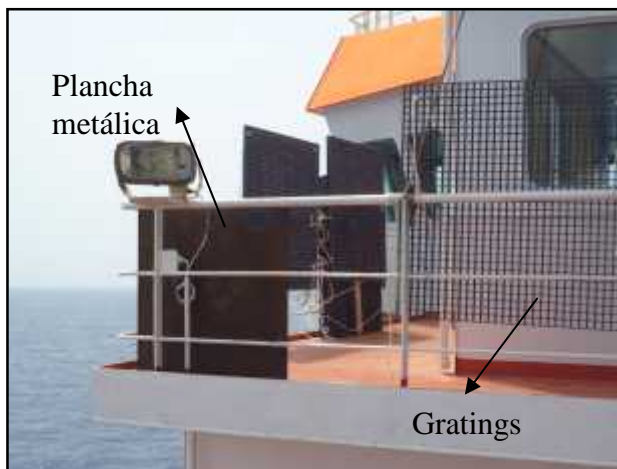


Figura 19. Transformación de la cubierta del puente.

En el buque Mar María alrededor de todo el puente se colocaron gratings de 1.20m x 1.20m, como “película resistente a la explosión”. Se fijaron con cabos al pasamanos, con dos cabos por arriba y otros dos por abajo, fácil de colocar entre un par de personas. Por otro lado, en las partes traseras de los alerones se colocaron unas planchas metálicas en forma de L para proteger el puente de disparos y también para que los guardias tuviesen un refugio en el caso de un ataque.

5.3.3 Impedir el acceso a la habitación, puente de mando y sala de maquinas:

Es muy importante controlar todas las rutas de acceso para evitar o intentar detener la entrada de los piratas en la habitación y sala de maquinas. Si los piratas acceden a subir a la cubierta, principalmente se esforzarán en entrar en la habitación y particularmente en el puente. En las zonas de alto riesgo es muy recomendable que se haga un gran esfuerzo para que los piratas no tengan ningún acceso a la habitación ni al puente.

Todas las puertas y escotillas que proporcionan acceso al puente, a la habitación y sala de maquinas deben de ser cerradas y afianzadas para prevenir que los piratas las abran. Se debe prestar atención a los medios de asegurar las puertas y escotillas para permitir al buque la máxima protección posible. Cuando una puerta o escotilla se encuentra en una ruta de escape es esencial que la pueda abrir cualquier tripulante que desee salir de dicho compartimento. Las puertas y escotillas que estén cerradas con llave, necesitan que dicha llave este disponible y claramente visible. Se recomienda que una vez se cierren y aseguren las puertas y escotillas, se designen un número limitado para ser usadas rutinariamente, a la vez que alguna de ellas tenga un uso exclusivo y estrictamente controlado por el personal de guardia. Se debe de considerar el bloqueo y cierre de escaleras externas para el acceso



Figura 20. Acceso a la sala de maquinas del MV Mar María con una puerta enrejada.

externo al puente. Todas las puertas y escotillas que puedan ser doblemente aseguradas se cerraran con otras cerraduras adicionales siempre que sea posible. El alambre puede mejorar la seguridad de cualquier portillo. El montaje de barras metálicas en las ventanas prevendrá el acceso a piratas aun cuando decidan romperlas. Lo principal al entrar en la zona de alto riesgo de piratas es controlar y establecer los accesos a la habitación, pañoles y sala de maquinas.

En la cubierta principal del Mar María se reforzaron los portillos por el exterior con angulares, los portillos pequeños con dos y los portillos más grandes como el del control de carga con cinco. Todas las puertas de acceso a la acomodación se reforzaron con soportes y dos barras adicionales en cada puerta aparte del cierre que tenia ya cada puerta.



Figura 21. Portillos de la cubierta principal enrejados por angulares



Figura 22. Sistema de barras para asegurar una de las puertas.

En la cubierta A al igual que en la cubierta principal se reforzaron las puertas de acceso con el mismo método y los portillos, al estar muy altos, se les puso un angular pero por la parte de dentro, fijándolo con un tornillo del propio portillo. En la puerta de acceso al tronco de la escalera interior se hizo un soporte con madera para impedir que en caso que accedieran a la cubierta no pudieran acceder a otras cubiertas.

En la cubierta B, al igual que en la cubista A, se reforzaron puertas de acceso a la habitación y al tronco de escalera. Los portillos se reforzaron por dentro con un angular como ya se comentó anteriormente (Figura 25.). También se refuezó con dos barras y otra puerta de malla la puerta de acceso a al maquina (Figura 22) por la chimenea que se encuentra en esta cubierta. A parte de todo esto se hizo un enrejado (Figura 23.) para colocar en el acceso de la escalera exterior, para retardar el acceso al puente en caso de que embarcasen los piratas.



Figura 23. Enrejado de la escalera exterior



Figura 24. Taco para bloquear puerta.

Figura 25. Portillo reforzado.

En el puente, en las puertas de los alerones se pusieron unos tacos para bloquear el giro del sistema de la puerta (figura 26.) y se le sacó el tornillo para anular también el sistema de apertura desde fuera (figura 27). Al ser estas puertas de fibra no se les pudo soldar barras como las de las cubiertas inferiores. La puerta de acceso al puente desde el tronco de la escalera es de contra-incendios y no se le puede realizar ninguna modificación así que también se le hizo un taco de madera para bloquear la manilla además de un cabo para hacerlo firme al pasamanos (Figura 28). A esta puerta también se le dio vuelta al bombín de la llave para que el cierre manual quede por el tronco y así poder cerrar desde fuera el acceso al tronco.



Figura 26. Taco de bloqueo



Figura 27. Puerta del alerón



Figura 28. Bloqueo del puente

5.3.4 Barreras Físicas:

Los piratas suelen usar para embarcar a bordo de los buques escaleras ligeras con ganchos, cabos atados con grapping, y largos cabos de escalada. Las barreras físicas se usan para evitar y/o dificultar el abordaje a la cubierta a los piratas. Antes de construir cualquier barrera física se recomienda hacer un estudio completo de las áreas más vulnerables a que los piratas puedan embarcar.

El alambre de espino crea una eficaz barrera, desplegada cuidadosamente. Se debe tener en cuenta la calidad y cantidad de alambre de espino que se ha de desplegar a lo largo de la cubierta. El alambre en espiral bien afianzado al barco es el más usado a lo largo de los barcos para evitar ganchos y/o escaleras de gato. Algunos barcos usan como barrera verjas metálicas con punta. Las barreras electrificadas no son recomendadas para buques que transporten hidrocarburos, pero realizando una valoración de riesgos adecuada tal vez para otro tipo de buques si pueden ser viables. Se recomienda el uso de señalización de que se está utilizando un cerco electrificado. El uso de tales señales de advertencia también pueden ser disuasivas aun cuando ninguna parte de la barrera está realmente electrificada.

En el buque Mar María se pidieron 360m (180m eran necesarios pero se pidió el doble para poner dos líneas de alambre en vez de una) de alambre de espino para cubrir el perímetro de la popa y la cubierta principal. No se incluyó el castillo de proa. El alambre recibido fue de espirales enlazadas y en secciones cortas para facilitar su colocación tal y como recomienda BMP4.

A bordo se recibió información sobre el alambre de espino por parte de la compañía, dada la experiencia de su colocación en otros barcos de la compañía. La información es la siguiente:

“USO Y COLOCACION DEL ALAMBRE DE ESPINO:

La instalación de alambre de espinos al pasar por el Golfo de Aden y el Océano Índico trae consigo algunos nuevos peligros, sobre todo durante la instalación. Se dan casos de primeros auxilios en los cuales se saca alambre de espinos, por ello su colocación a de ser un trabajo cuidadoso.

Primeramente se a de presentar un alambre de guía a lo largo de la cubierta y luego el alambre de espinos. Las bobinas se enroscan sobre el alambre guía. La bobina de alambre de espinos se extiende por la borda del barco y se va asegurando en intervalos a la barandilla del barco con abrazaderas. Los intervalos cuantos más cortos sean, mejor, más firme quedara el alambre al barco. Un intervalo estándar será de 1m. También se pueden utilizar las bobinas de alambre de espinos en escaleras externas para impedir el paso a los piratas.

En la fijación del alambre a la cubierta se considerará el tiempo actual y la predicción de la fuerza del viento y de la mar.

Al manipular el alambre de espinos hay que tener cuidado, ya que esta diseñado para cortar la piel. La elasticidad del alambre puede hacer que rebote sin aviso. Para realizar el trabajo se a de usar el equipo de protección individual (EPI). Antes de inicial el trabajo se a de realizar una evaluación de riesgos, procedimientos de seguridad estándares.



Figura 29. Alambre de espino para evitar acceso a la habilitación.



Figura 30. Costado de estribor del MV Mar María con alambre de espino.



Figura 31. Alambre de espino y mangueras de agua por la popa del buque.

5.3.5 Rociadores de agua y monitores de espuma:

El uso de rociadores de agua y monitores de espuma es eficaz para detener o atrasar a los piratas en el intento de abordar el barco. Usar el agua puede dificultar el que un esquife pirata permanezca al costado del buque para que el pirata pueda subir a bordo.

No es recomendable que las mangueras de contra incendios y los monitores de espuma se utilicen manualmente, puesto que el que se ponga a operar con ellas queda expuesto al peligro. Se recomienda que tanto las mangueras como los monitores se coloquen en un sitio fijo cubriendo los puntos más vulnerables al acceso de piratas. También se pueden usar siempre que sean posibles las bombas de lastre para inundar la cubierta con agua, proporcionando así una cortina de agua altamente efectiva por el costado del buque. Esto puede lograrse cuando el buque navega en condiciones de lastre, o por una tubería adicional, pero tenemos que tener en cuenta los daños que se pueden producir en los tanques y en el casco. El vapor o el agua caliente también pueden ser muy eficaces en la disuasión de ataques. La espuma puede ser utilizada ya que es muy resbaladiza y dificulta subir a través de ella. No podemos olvidar que la espuma es un medio de extinción y debemos guardar para dicho uso el stock reglamentario.

Una vez fijado en posición el sistema de mangueras de agua y monitores debemos asegurarnos que el sistema está listo para ser usado en cualquier momento, por la activación remota de las bombas de contra incendios. Se debe tener en cuenta que en el paso de la zona de alto riesgo puede que se utilicen todas las bombas de contra incendios y de lastre por lo tanto todos los sistemas deben estar alineados y listos. Se requerirá de prácticas y observación de ejercicios con el fin de asegurarse que los resultados son efectivos para las zonas vulnerables.



Figura 32. Disposición de mangueras contra-incendios de la banda de estribor.

En el Buque Mar María se alinearon dos monitores, pero solo usando el agua, uno a estribor y otro en babor y cuatro mangueras de contra-incendios por banda (figura 32). Por la popa también se pusieron dos mangueras de contra-incendios más (figura 31). Se realizaron pruebas con todas las bombas en marcha para ver su efectividad.

5.3.6 Alarmas:

Las alarmas del barco sirven para informar a la tripulación de que un ataque de piratas a comenzado y también da aviso a cualquier atacante de que la tripulación del buque se ha enterado de que están siendo atacados y que están reaccionando. La sirena de niebla continua u otra alarma del buque pueden distraer también a los piratas, que se darán cuenta de que han sido vistos.

Es importante que la alarma de un ataque pirata se distinga de las demás alarmas de emergencia para evitar confusiones y conducir a la tripulación a una mala ubicación fuera del alojamiento. Los miembros de la tripulación estarán familiarizados con dicha alarma, y para ello se han de realizar ejercicios antes de entrar en la zona de alto riesgo.

En el viaje se tomó como alarma para avisar de un ataque la alarma general seguido de un anuncio “ATAQUE PIRATA, ATAQUE PIRATA, ATAQUE PIRATA”. Durante ejercicios ante de entrar en la zona de alto riesgo se pone en práctica el aviso y también la activación de la sirena de niebla.

5.3.7 Prácticas de maniobra de evasión:

Las prácticas de maniobra de evasión han de realizarse antes de entrar en la zona de alto riesgo. De este modo nos aseguraremos de conocer las características del buque para un mejor manejo.

Las maniobras que se han de llevar a cabo contra los piratas han de mantener la mejor velocidad posible. Cuando la navegación sea segura se ha de practicar el manejo correcto del buque y establecer una serie de órdenes al timón para producir las peores condiciones de mar para los esquifes piratas que estén tratando de embarcar, sin causar una significativa reducción de velocidad.

Durante los ejercicios del plan de contingencia antipirata se pone en práctica.

5.3.8 Circuito Cerrado de Televisión CCTV:

Mientras está ocurriendo un ataque pirata con disparos es difícil y peligroso observar a los piratas, para saber si han logrado subir o no, por ello el uso de un CCTV permite ese seguimiento con una mayor seguridad.

Se ha de considerar el uso de cámaras para garantizar una mejor cobertura de visión en zonas vulnerables, como la popa del buque.

Esta medida no se implantó en el MV Mar María.

5.3.9 Cubiertas iluminadas:

Se recomienda que las luces estén listas y probadas; luces de la cubierta principal, luces de la habitación y luces de la cubista de popa, para el uso inmediato cuando sean necesarias. Los buques han de navegar solamente con sus luces de navegación, y una vez que los piratas se han identificado o un ataque comienza se debe dar la iluminación para demostrar que los piratas han sido observados. Las luces de navegación NO deben ser apagadas por la noche.

5.3.10 Evitar que usen herramientas del barco:

Los piratas generalmente no suben a bordo ninguna herramienta aparte de su armamento personal. Por ello es fundamental que no tengan acceso a ninguna herramienta de a bordo para lograr que entren en la habitación. Todas las herramientas y equipos que puedan ser útiles a los piratas deben de ser guardados en pañoles seguros.

Por ejemplo, en el barco Mar María las hachas que se encuentran en la maniobra de popa y en la maniobra de proa se estiban en un pañol bajo llave. Toda la travesía dura un mes y no será necesario hacer ninguna maniobra, por lo tanto no serán necesarias estas hachas reglamentarias por seguridad durante el viaje por la zona de alto riesgo de piratas.

5.3.11 Proteger los equipos de la cubierta principal y superiores:

El armamento usado por los piratas va dirigido normalmente hacia el punte de mando, la habitación y cubierta principal, por ello se debería de considerar la protección a las botellas de gas (oxígeno, acetileno) o recipientes de líquidos inflamables que pueda tener estibado en las diferentes cubiertas. Antes de comenzar el viaje se debe chequear el exceso de todas las botellas de gas y materiales inflamables que podemos tener para evitarlo.

Las botellas de oxígeno y acetileno, estibadas en cubierta normalmente en un pañol enrejado, son estibadas en otro pañol cerrado completamente bajo llave el caso del buque Mar María.

5.3.12 Punto de Reunión/Ciudadela:

Al navegar por aguas donde la seguridad de la tripulación y del buque esta amenazada, se debe de considerar y planificar todo cuidadosamente para garantizar la seguridad de la tripulación y del buque. Se a de considerar la posibilidad de establecer un punto de reunión o una ciudadela.

El Punto de Reunión, es un área designada y elegida para dar protección máxima a la tripulación, preferentemente dentro del buque. En el caso de una sospecha, la tripulación, no requerida en otro puntos (punte, maquinas...) a de acudir a dicho punto de reunión. Un punto de reunión es un sitio seguro a corto plazo. Lo que debe de ofrecer, frente a los piratas que van armados, es una protección mayor.

La Ciudadela es un área preplaneado designado en el buque en caso de ataque inminente de piratas y donde toda la tripulación encontrará protección. La ciudadela ha de ser un sitio complementario a todas las medidas de protección ya expuestas anteriormente. El establecer la situación de una ciudadela ira más allá de la capacidad de la tripulación, y puede que se requiera ayuda y consejo externo a técnicos expertos.

Una ciudadela esta diseñada y construida para resistir un determinado periodo de tiempo sin que los piratas entren o accedan a ella. Existen guías con los detalles de cómo diseñar y realizar una ciudadela, guías por MSCHOA y la OTAN. Se recomienda a los armadores y capitanes que consulte la pagina Web MSCHOA para asesorarse sobre la construcción de la ciudadela. En esta página Web también incluye los criterios que usan las fuerzas militares navales a la hora de realizar un rescate para liberar a la tripulación de la ciudadela.

La eficacia de la ciudadela se pierde en el momento que alguien de la tripulación ha quedado fuera de ella después de ser cerrada. El uso de una ciudadela no garantiza un rescate militar aunque todos los criterios del rescate estén a favor, como pueden se; 100% de la tripulación en la ciudadela, comunicación autónoma de tripulación y militares mediante 2 vías fiables...etc.

En el M/V Mar María se construyo una ciudadela, ubicada en la zona maquina, en el almacén de respetos de la misma. En la realización de la misma se considero la guía de cómo realizar una ciudadela. Se propuso a la compañía la zona y la acepto ya que tampoco había grandes posibilidades si se tenía en cuenta todo lo que debería de tener. Se instaló en el lugar un teléfono satelitario, al igual que un baño portátil. También se trasladaron allí alimentos, agua, radios VHF, linternas, batería...

Dada la magnitud de este punto, en el siguiente tema se abordará más extensamente como llevar a cabo la construcción y uso de una ciudadela.

5.3.13 Contratar seguridad privada desarmada:

Contratar seguridad privada desarmada es una cuestión individual para los armadores, y ellos evaluarán su propio riesgo del viaje. El embarque de seguridad privada desarmada dependerá de las leyes del estado de abanderamiento del buque. La contratación de gente experimentada y competente puede ser una valiosa protección adicional.

5.3.14 Contratar seguridad privada armada:

Contratar o no seguridad privada armada depende de los riesgos que quiera asumir los armadores de los buques después de realizar su evaluación de riesgos por el paso de una zona de alto riesgo. En este caso se necesita la aprobación del estado del pabellón.

Si se usa guardia privada armada a bordo a de ser como algo adicional, no como una alternativa a todas las medidas anteriormente descritas. Si a bordo hay seguridad privada armada o no armada, ha de incluirse en el informe de UKMTO y MSCHOA. En la página Web de MSCHOA se recoge la opinión actual de la OMI sobre el uso de guardia armada privada en los buques. (www.mschoa.org) (4)

Durante el viaje que realizó el buque Mar María, se dieron dos momentos en los que se entraron en zonas de alto riesgo de piratería, pero solo en una de ellas, en la del Golfo de Aden y Océano Índico, se contrató a bordo guardias de seguridad armados. Desde el Estrecho de Suez (Egipto) hasta Galle (Sri Lanka) 4 guardias armados nos acompañaron durante 15 días.

En el siguiente punto se entrará más en detalle con la empresa contratada por compañía SCF para tener a bordo la guardia armada privada.

5.4 Empresa de seguridad privada armada a bordo.

Para realizar el paso de la zona de alto riesgo la compañía decide embarcar a guardias de seguridad privada armados. La empresa de servicio de seguridad contratada se llama “Rokada Security Services LLC”. Es una empresa de seguridad que tiene dos armerías flotantes (plataformas) propias en las principales aguas comerciales, Mar Rojo y el Golfo de Omán. La empresa tiene un número de personal de seguridad y armas propias que están siempre disponibles en las plataformas y en puertos de la zona de riesgo.

La empresa de seguridad privada es contratada para dar servicio en la ruta del buque Suez a Galle. El primer miembro de seguridad, jefe del equipo, embarca en el puerto de Suez mientras el buque se encuentra realizando operaciones de consumo. Primeramente el miembro de seguridad privada chequea junto al primer oficial las diferentes medidas de seguridad que han sido tomadas para defender el buque ante un posible ataque pirata; alambre de espino, puertas aseguradas, guardias reforzadas, contracción de ciudadela... Con el jefe de seguridad ya a bordo, el resto del equipo embarca desde la plataforma “Sinbad”, que está a la deriva en latitud 19° 13.00 N y

longitud 038° 13.00 E en el Mar Rojo. Embarcan tres miembros más de seguridad privada, con las armas y municiones de los cuatro miembros de seguridad.

Los cuatro miembros del equipo de seguridad privada son ex militares de nacionalidad rusa y disponen de 4 rifles semiautomáticos ZASTAVA PAP y 800 balas (7.62x 39mm) de munición.

En todo momento el personal de seguridad de Rokada esta bajo el control y responsabilidad del capitán. El capitán siempre tiene la responsabilidad de la seguridad de la tripulación y del buque. El capitán y el jefe de la seguridad privada están continuamente en comunicación con todo lo que respecta a la seguridad de abordó.

El equipo de seguridad privada identificará el tipo de fuerza a usa en conjunto con la totalidad de las circunstancias dadas. El personal de Rokada determinará el nivel apropiado de la fuerza a usar basándose en siete niveles.

- Nivel 1, Presencia oficial: Se trata de la presencia física del equipo de seguridad.
- Nivel 2, Ordenes verbales: Son las órdenes verbales de un equipo de seguridad. Las órdenes se darán de una forma clara y autoritaria.
- Nivel 3, Reducir a un desarmado a la fuerza: Puede ser necesario reducir a un sujeto desarmado utilizando solo la fuerza (técnicas de fuerza, patadas y puñetazos, crear dolor...)
- Nivel 4, Uso de la porra: Es una técnica defensiva que se basa en dar golpes con la porra para tener un sujeto bajo control.
- Nivel 5, Disparos de advertencia: Para advertir a un individuo o grupo que su actividad podría provocar algún herido si continúan con la actividad. Los disparos serán despedidos al aire y en una dirección donde no se ponga en peligro a personas inocentes.
- Nivel 6, Disparos de contención: Para disuadir a un sujeto de su actividad a pesar de los disparos de advertencia. Se dispara cerca de la persona pero no a ella.
- Nivel 7, Disparos a dar: Es el disparo para dar/ herir, ya que el sujeto continua con su activar después de los disparos de contención. Siempre que sea posible se apunta a las piernas.

El equipo de seguridad, durante toda la travesía está a guardias continuas en el puente. Y en las horas más vulnerables para producirse un ataque pirata, al amanecer y al anochecer realizan guardias reforzadas al igual que la tripulación del buque. Como toda la tripulación, también realizan ejercicios de entrenamiento.



Figura 33. Miembro del equipo de seguridad privada armada, durante un ejercicio.

Al llegar a Galle (Sri Lanka), fin de la travesía para el equipo de seguridad privado desembarca fuera de límites portuarios (OPL) junto con las armas y la munición.

5.5 Plan de contingencia antipiratería.

Cuando la tripulación de un buque sospecha que se está dando un ataque pirata se deben de tomar unas acciones específicas recomendadas, que han de realizarse antes de la aproximación y durante el ataque. Normalmente los piratas no usan armas hasta que están dentro de un radio aproximado a dos cables, por ello hasta esta fase se da un tiempo muy valioso para activar la defensa y dejar claro a los piratas que han sido vistos y que el buque va a prepararse y poner resistencia al ataque. Para ello se realizará un plan de contingencia antipirata que tendrá al menos dos fases que se irán aplicando así como vayan transcurriendo los acontecimientos, fase de aproximación y fase de ataque.

En la Fase de aproximación: si el buque no está a toda velocidad, ha de ponerse a toda máquina para abrir el CPA. Y se ha de seguir un rumbo recto para mantener la máxima velocidad. Se a de iniciar el plan de emergencia preparado por el buque, y junto a él activaremos el procedimiento preparado para las comunicaciones. Los principales pasos a seguir son los siguientes:

- Se hace sonar la Alarma de emergencia y se anuncia el “Ataque pirata”.
- Se reporta el ataque de inmediato a UKMTO, que es el principal punto de contacto, pero MSCHOA actúa como punto de contacto secundario. Se debe de reportar a UKMTO aunque el buque sea parte de un convoy nacional, para que otros buques mercantes puedan ser advertidos del ataque.
- Se activa el sistema de alerta de protección del buque (SSAS), que hará alertar al oficial de protección de la compañía del buque y al estado de abanderamiento.
- Se realiza una llamada “Mayday Mayday” en el VHF canal 16 (y en el canal 8 del VHF que las fuerzas navales están a la escucha)
- Se envía un mensaje de socorro a través de la llamada selectiva digital (DSC) y del Inmarsat-C.
- Se chequea que el sistema de identificación automática (AIS) esté encendido.

Toda la tripulación, excepto la requerida en el puente y en el control de maquinas debe reunirse en el punto de reunión o ciudadela construida para la protección contra piratas armados. Cuando sea posible, se cambiará el rumbo para evitar que los esquifes y/o buque nodriza se acerquen. Con la alteración del rumbo aumentará la explosión de las embarcaciones piratas al viento y olas. Se continuará activando la autodefensa con las mangueras de agua y cañones de espuma, asegurando puertas exteriores e internas... No olvidar tampoco el activar el tifón del buque y la sirena de niebla continua, para demostrar a los piratas que se es consciente del ataque y que el buque está reaccionando al mismo.

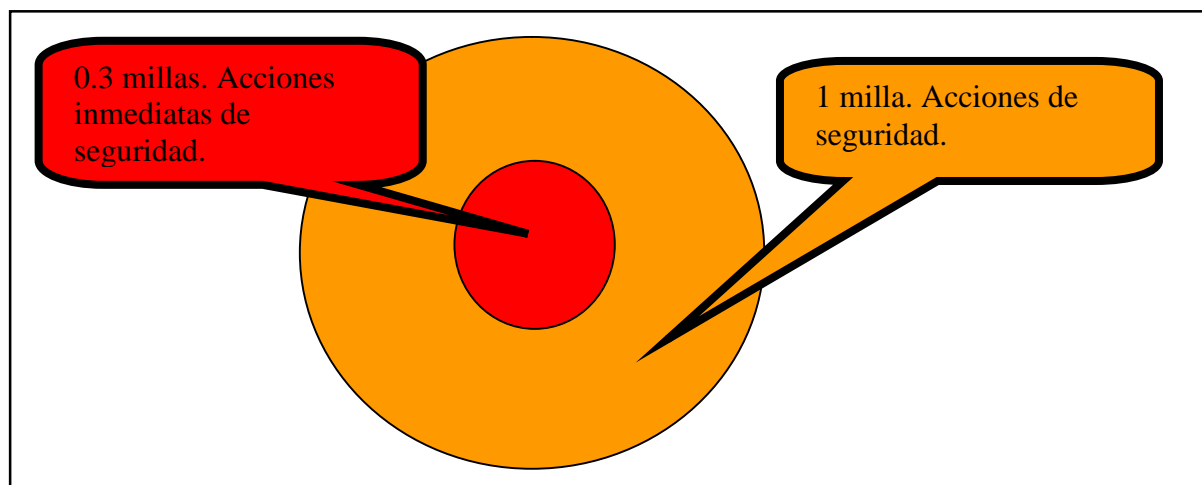
En la Fase de ataque: En todo momento de esta fase de ataque se ha de confirmar que la tripulación de todo el buque está en un lugar seguro. Cuando los piratas estén en el costado del buque, el capitán debe comenzar con pequeñas alteraciones del timón para disuadir a los esquifes y así evitar los intentos de embarque. No se recomienda que las alteraciones del timón sean muy grandes porque esto hace que el buque pierda velocidad.

Cada compañía, y dentro de la compañía cada barco, ha de tener un plan de contingencia para navegar por una zona de alto riesgo determinada. Dentro de la compañía SCF hay un formato estándar SMS EA -06-A01. Cada barco elabora el suyo propio siguiendo el formato estándar. A continuación tenemos el plan de contingencia que se estableció en el buque Mar María, para la zona de alto riesgo. (9)

Antes de entrar en la zona de alto riesgo se realizaron varios ejercicios de antipiratería poniendo el plan siguiente a prueba para ver así cuanto tiempo llevaba realizar cada acción y lo que es mas importante, cuanto tiempo llevaba reunir a toda la tripulación en la ciudadela después de asegurar todas las puertas previstas para ello. Los tiempos fueron mejorando cada vez que la tripulación estaba más familiarizada con todo el entorno antipirata.

Se aplicará al buque (“Mar María”) una milla náutica como radio de seguridad durante el tránsito del buque por la zona de alto riesgo. Todos los buques de alta velocidad no identificados que se acerquen o pasen a 1 milla del buque serán sujetos a ser monitoreados y observados para establecer si son una amenaza o no para el buque. Dentro de ese radio hay una distancia determinada donde si un barco no identificado entra o se aproxima, se iniciaran nuevas acciones antipirata.

El capitán puede aplicar las acciones piratas en cualquier momento, sin importar las distancias predeterminadas, si el ataque pirata es claramente identificado antes de lo previsto. (Ej. Si se observa un barco nodriza en el lanzamiento de botes pequeños, o si se observa dos o más botes con gran velocidad que se acercan al barco...).



5.5.1 Acciones de seguridad antipirata a una milla:

- Poner el timón en modo manual
- Incrementar la velocidad al máximo.
- El capitán y los oficiales de cubierta acudirán al puente.
- La guardia privada adicional será llamada al puente, si no están ya en su lugar (el puente).
- El jefe de máquinas y los maquinistas acudirán al control de máquinas y estarán allí en “Standby”.
- Se activarán las señales de niebla.
- Se dará un anuncio general por el sistema de megáfono del buque alertando a la tripulación de la posible amenaza de un ataque pirata. **ALARMA GENERAL + PUBLICAR EL AVISO.**
- Toda la tripulación que se encuentre fuera de la habitación procederá a entrar sin retraso.
- El contraalmirante y miembro de la tripulación designados se encargarán de chequear que todas las puertas exteriores estén cerradas desde el interior, desde la cubierta principal hasta la cubierta del puente.
- El 1er oficial de máquinas y miembros de la tripulación designados se encargarán de que todas las puertas externas que llevan a la sala de máquinas estén aseguradas desde el interior.
- El electricista se asegurará del funcionamiento continuo de los equipos eléctricos esenciales.
- Activar las bombas de contra-incendios y las bombas de lastre para crear la una cortina de agua alrededor del buque.
- Prepararse para comunicarse con UKTMO, fuerzas militares navales, costeras..., según corresponda. **(9)**

Cuadro de plan de contingencia antipirata de buque “Mar María”.

Rango	Nombre	Obligaciones	Notas
REUNION EN EL PUENTE			
Oficial de Guardia.	R.P.D., I.C.M., E.H.M.	Informar al Capitán. Poner el timón en modo manual. Llamar a la guardia de apoyo al puente.	Informar al Capitán

(OOW)			
Capitán	M.A.Y.	Procede al puente. Toma el mando. Incrementa la velocidad al máximo. Activa la señal de niebla. Informa a la tripulación y solicita que se proceda a bloquear la acomodación sin retraso. Activa la bomba de contra-incendios y de la lastre.	
1er Oficial Cub	R.P.D.	Procede al control de carga. Para coordinar y chequear toda las medidas de seguridad.	El capitán puede redistribuir las funciones si las circunstancias lo exigen. Informar al capitán
2do Oficial Cub.	I.C.M.	Procede al puente. Chequea los equipos y se prepara para comunicarse con UKTMO, Fuerzas navales...etc. según corresponda.	
3er Oficial Cub.	E.H.M.	Procede al puente. Asiste al capitán. Y actúa como un oficial de guardia monitoreando al buque sospechoso	
Timonel	A/B on watch.	Timón a mano.	Informar al capitán
2 marineros restantes A/B	M.A.V. F.C.C. N.T.A.	Proceden al control de carga (CCR). Asegura todas las puertas externas y puertas del tronco. Ayudar al 1er oficial de cubierta y al contra maestre. Vaya a la ciudadela.	Informar al 1er Of. de cubierta y al contra maestre
Contra maestre	M.S.	Procede al control de carga (CCR). Asegura todas las puertas externas y puertas del tronco. Ayuda al 1er oficial de cubierta. Vaya a la ciudadela.	Informar al 1er Of. de cubierta
Cocinero	R.V.B.	Vaya a la ciudadela.	
REUNION EN LA MAQUINA			
EOW	J.P.Q.	Informar al jefe de máquinas sobre la situación de la maquina.	Informar al jefe de máquinas.
Jefe de Máquinas	L.F.N.	Procede al control de máquinas (ECR). Toma el mando de la máquina. Siga las órdenes del puente.	Informar al puente
1er Oficial de Máquina	J.P.Q.	Asiste al jefe de máquinas. Asegurar que todas las puertas externas que llevan a la máquina estén cerradas.	Informar al jefe de máquinas.
Mecánico	R.Z.E.	Asiste al jefe de máquinas. Asegurar que todas las puertas externas que llevan a la máquina estén cerradas.	Informar al jefe de máquinas.
Engrasador	M.S.M.	Asiste al jefe de máquinas. Asegurar que todas las puertas externas que llevan a la máquina estén cerradas.	Informar al jefe de máquinas.
Electricista	A.O.	Ayuda al jefe de máquinas. Garantiza el funcionamiento de los aparatos eléctricos esenciales.	Informar al jefe de máquinas.
NOTAS:			
Los “walkie-talkie” estarán completamente cargados y disponibles en el Puente, control de carga, control de maquinas y ciudadela.			

5.5.2 Acciones inmediatas de seguridad antipirata a 0.3 millas:

Todos los buques de alta velocidad no identificados y/o barcos que se acercan dentro de 0.3 millas y se dirijan hacia el buque serán considerados como una seria amenaza para la seguridad del buque y se tomaran las acciones inmediatas contra el ataque pirata.

- Sonido de alarma: “Ataque pirata”- “Ataque pirata”- “Ataque pirata”
- Activar la alarma de seguridad del buque (SSAS, Ship Security Alarm System)
- Iniciar maniobra agresiva de evasión, reaccionando a los movimientos de los barcos piratas.
- La tripulación procederá a sus puntos de encierro designados “Ciudadela” y comenzaran tareas de bloqueo.
- Contar a todos los miembros de la tripulación.
- Comunicaciones iniciales para alertar a UKTMO y/o a costeras del Estado según corresponda.
- Si fuese necesario, comunicarse con las fuerzas militares navales.
- Actualizar el estado de la tripulación. (9)

Cuadro de plan de contingencia antipirata de buque “Mar María”.

Rango	Nombre	Obligaciones	Notas
REUNION DEL PUENTE			
Capitán	M.A.Y.	Al mando. Da la orden de activar la alarma de protección del buque (SSAS). Inicia maniobra de evasión. Da la alarma por megáfono “Ataque pirata”. Solicita a la tripulación que proceda a la zona de la ciudadela y comienza el bloqueo.	
1er Of. Cub.	R.P.D.	Una vez completados sus deberes, relevar al 3er oficial en el Puente.	El capitán puede redistribuir las funciones si las circunstancias lo exigen. Informar al capitán
2do Of. Cub.	I.C.M.	Activar el sistema de protección del buque. Alerta a UKMTO, a las fuerzas militares navales, a las costeras..., según corresponda.	
3er Of. Cub.	E.H.M.	Ella será relevada por el 1er oficial y procederá a la ciudadela. Una vez allí comenzara con el recuento de la tripulación.	
Timonel	A/B Marinero de guardia.	Timón a mano	Informar al capitán
Contraestre	M.S.	Una vez aseguradas todas las puertas externas e internas procederá a la ciudadela.	Informar al 1er Of. de cubierta
Marinero fuera de guardia	M.A.V. F.C.C. N.T.A.	Una vez aseguradas todas las puertas externas e internas procederá a la ciudadela.	Informar al 1er Of. de cubierta y al contraestre
REUNION DE LA MAQUINA			
Jefe de maq.	L.F.N.	Al mando. Continuará a las órdenes del Puente.	Informar al Puente.
1er Of. Maq.	J.P.Q.	Asistirá al Jefe de máquinas.	Informar al Jefe de máquinas.
Electricista	A.O.	Cuando acabe sus obligaciones procederá a la Ciudadela.	Informar al Jefe de máquinas.
Mecánico	R.Z.E.	Cuando acabe sus obligaciones procederá a la Ciudadela.	Informar al Jefe de máquinas.
Engrasador.	M.S.M.	Cuando acabe sus obligaciones procederá a la Ciudadela.	Informar al Jefe de máquinas.

5.5.3 Piratas al costado del buque:

- Informar a UKMTO y/o a la costera, según corresponda.
- Si es aplicable, informar a las fuerzas militares navales.
- Continuar con la maniobra defensiva, mientras se va recibiendo información del oficial de guardia sobre los intentos de los piratas de abordar el buque.
- Dependiendo de la ubicación exacta de las embarcaciones de los piratas, poner rumbo hacia ellos para desestabilizar sus lanchas y así poder hacer más difícil el embarque.
- Asegurarse que toda la tripulación está en la zona de la ciudadela excepto el personal del puente.
- Mantener a la tripulación actualizada con el ETA de las fuerzas navales. (9)

Cuadro de plan de contingencia antipirata de buque “Mar María”.

Rango	Nombre	Obligaciones	Notas
REUNION DEL PUENTE			
Capitán	M.A.Y.	Al mando. Continúa con la maniobra agresiva de evasión. Informa a la tripulación.	
1er Of. Cub.	R.P.D.	Ayuda al 2do Of. de cubierta y al capitán.	El capitán puede redistribuir las
2do Of. Cub.	I.C.M.	Informa a UKTMO, a las fuerzas navales, a las	

		costeras..., según corresponda.	funciones si las circunstancias lo exigen. Informar al capitán
3er Of. Cub.	E.H.M.	Continúa en la ciudadela. Continúa contando a la tripulación de la ciudadela.	
Timonel	A/B Marinero de guardia	Timón a mano.	Informar al capitán
Contraestre	M.S.	Procede a la ciudadela.	
Marinero fuera de guardia	M.A.V. F.C.C. N.T.A.	Proceden a la ciudadela.	
REUNION DE LA MAQUINA			
Jefe de Maq.	L.F.N.	Al mando. Continuará a las órdenes del Puente.	Informar al Puente.
1er Of. Maq.	J.P.Q.	Asistirá al Jefe de máquinas.	Informar al Jefe de máquinas.

5.5.4 Piratas embarcando en el buque:

- Informar al capitán de las fuerzas navales y si hay tiempo al OPC (oficial de protección de la compañía).
- Antes que los piratas rompan las defensas e invadan el puente, evacuar el equipo del puente y equipo del control de máquinas para la ciudadela e informar al comandante de las fuerzas navales y OPC si el tiempo lo permite.
- Si el puente y el control de máquinas van a ser evacuados, entonces el motor principal ha de ser detenido.
- Asegurarse que todos los tripulantes permanecen juntos en la ciudadela o en un solo lugar encerrado.
- Asegurar una vez en la ciudadela que el área está bloqueado y que la protección interna está en su lugar, en caso de que los piratas traten de forzar la entrada.
- Establecer comunicaciones con el capitán de las fuerzas navales desde la ciudadela.
- Resistir a la entrada de los piratas en la ciudadela. Tratar de ganar tiempo hasta que las fuerzas militares navales lleguen, ya que esto a menudo conduce a los piratas a abortar el ataque.
- Mantener a la tripulación informada con el ETA de las Fuerzas Navales.(9)

Cuadro de plan de contingencia antipirata de buque “Mar María”.

Rango	Nombre	Obligaciones	Notas
REUNION DEL PUENTE			
Capitán	M.A.Y.	Al mando. Evacuar equipo del puente y control de máquinas al área de la ciudadela. Detener el motor principal. Bloquear el puente. Mantener el buque claro de otros buques. A su llegada a la ciudadela asegurarse que todos los tripulantes están en su lugar y candar la zona. Asegurarse que las comunicaciones con UKTMO, las Fuerzas militares navales y costeras han sido establecidas.	
1er Of. Cub.	R.P.D.	Asistir al 2do oficial y al capitán y proceder a la ciudadela.	El capitán puede redistribuir las funciones si las circunstancias lo exigen. Informar al capitán
2do Of. Cub.	I.C.M.	Informa a UKTMO, a las fuerzas navales, a las costeras, OPC..., según corresponda y proceder a la ciudadela. A la llegada establecer y mantener la comunicación según proceda. Activar todos los botones de Socorro (DISTRESS BUTTONS).	
3er Of. Cub.	E.H.M.	Continúa contando a la tripulación de la ciudadela.	
Timonel	A/B Marinero de	Procede a la ciudadela.	Informar al capitán

	guardia		
REUNION DE LA MAQUINA			
Jefe de Maq.	L.F.N.	Detener el motor principal. Bloquear la sala de maquinas. Procede a la Ciudadela.	Informar al Capitán
1er Maq.	Of. J.P.Q.	Asistirá al Jefe de maquinas. Procede a la ciudadela.	Informar al Jefe de maquinas.

5.5.5 Los piratas no pueden penetrar en las defensas de la ciudadela:

- Mantener la calma y asegurarse que todos los tripulantes permanecen juntos en la Ciudadela o en un solo lugar.
- Usar métodos de comunicaciones de emergencia para comunicarse con las fuerzas navales e informar que los piratas controlan el barco pero no a la tripulación. Actualizar la situación con regularidad.
- Mantener a la tripulación informada sobre el ETA de las fuerzas militares navales. (9)

Cuadro de plan de contingencia antipirata de buque “Mar María”.

Rango	Nombre	Obligaciones	Notas
TODA LA TRIPULACION			
1.		El capitán mantendrá las comunicación con las Fuerzas Navales e informara que los piratas controlan el buque, pero no controlan a la tripulación y actualizar la situación regularmente	
2.		En espera a las Fuerzas Militares Navales.	

5.5.6 Los piratas no pueden penetrar las defensas y se marchan del buque:

- Comunicarse con las Fuerzas Navales y comunicarles que los piratas no pueden penetrar las defensas.
- Si las Fuerzas navales han llegado, registrar y confirmar que los piratas se han marchado de abordó y del exterior del buque antes de requerir que las fuerzas navales suban a bordo.
- Al mismo tiempo, desplegar dos grupos de búsqueda por el buque para chequear el interior de la habitación de arriba a bajo, y la sala de máquinas.
- Mantener comunicación constante con las fuerzas navales que pueden abordar el buque y con el equipo de búsqueda del barco según van barriendo nivel.
- Mantener guardias en el puente y el la máquina.
- Mantener a la tripulación informada de la situación actual.
- Informar del desarrollo a las fuerzas navales y al OPC. (9)

5.5.7 Los piratas invaden la ciudadela:

- Comunicar a las fuerzas militares navales que los piratas controlan el buque y la tripulación.
- No ofrecer ninguna resistencia, esto podría llevar a la violencia y daño a la tripulación.
- Mantener la calma y cooperar plenamente con los piratas. (9)

En el capítulo 8 se extiende mas este apartado.

6. LA CIUDADELA

Una ciudadela es un área designada pre-planificada e integrada en el barco para el caso inminente del embarque de los piratas, donde toda la tripulación buscara protección. La ciudadela esta diseñada y construida para resistir un periodo de tiempo fijo y así tratar de ganar tiempo en un posible ataque pirata. (Párrafo 8.13, BMP4, pagina 38). (3)

Se han dado casos en los que los piratas han embarcado en el buque pero no han sido capaces de tomar el control porque la tripulación ha buscado refugio exitoso en una ciudadela pre-planificada. Sin embargo, también se dan casos en los que las ciudadelas no han sido exitosas por la mala construcción y ubicación. La ciudadela puede ser considerada como un refugio final que debe de proteger contra la intrusión, incluyendo un ataque balístico limitado, siendo parte de un nivel de capas de seguridad. La ciudadela estará protegida eficazmente por un periodo de tiempo que estará limitado por una evaluación de riesgo, dependiente de los armadores, la construcción y las necesidades.

Si una vez realizada la evaluación de riesgos se decide realizar una ciudadela se han de tener en cuenta los siguientes criterios:

6.1 Ubicación de la ciudadela.

Los buques son todos diferentes en tamaño y en construcción, por ello es un poco difícil considerar todas las ubicaciones potenciales, y se han de tener en cuenta los siguientes factores.

El lugar debe ser difícil de localizar por parte los piratas. Es útil también si la entrada esta camuflada. El compartimento debe ser asegurado desde todas las entradas, puertas y rejillas de ventilación exteriores.

Es importante que los seis lados del local se tengan en cuenta en cuanto al potencial de seguridad y vulnerabilidad. Como mínimo la ubicación a de negar el acceso a los piratas a la propulsión del buque. (Ideal, el control de maquinas completo). La accesibilidad al compartimento y tiempo necesario para ser asegurado de forma eficaz es otro de los factores para tener en cuenta, así como las condiciones de habitabilidad, teniendo en cuenta tamaño y la ventilación. Y por ultimo pero no por ello menos importantes, el espesor y la naturaleza retardante de fuego de los seis lados de la ciudadela, y si es necesario, la capacidad de reforzar fácilmente el espesor.

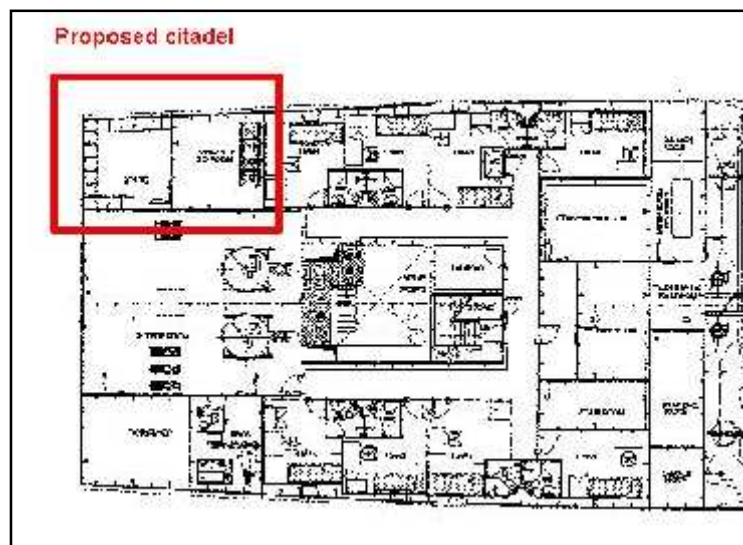


Figura 34. Ubicación de la ciudadela en el MV Mar María.

6.2 Plazo de supervivencia en la ciudadela.

En la ciudadela se a de sobrevivir un tiempo dado. Este lapso de tiempo es una consideración fundamental en la planificación de su construcción. Si el buque navega por el IRTC del Golfo de Aden, donde hay una mayor concentración de fuerzas militares el lapso de tiempo será considerado breve, porque hay más posibilidades de una asistencia rápida de los militares. Una supervivencia con el lapso de tiempo más largo se puede considerar para una ciudadela si navega el buque por el océano Índico, donde las fuerzas militares navales tendrán una menor probabilidad de respuesta, ya que su número es limitado. Una buena táctica para obtener mayor tiempo de supervivencia es el endurecimiento y sujeción de los accesos a la ciudadela. Cuanto más fuerte sea la seguridad de las puertas exteriores de la ciudadela, más tiempo tardarán los piratas en violarla, con el aumento de probabilidad de que abandonen el intento de secuestro del buque. Es muy importante que todas las herramientas y equipos que puedan ayudar a los piratas a entrar en la ciudadela estén guardados donde ellos no puedan acceder.

6.3 La construcción de la ciudadela.

Los materiales que se usan hoy en día para la construcción de puertas a bordo ofrecen poca resistencia física a un asalto, a excepción de las puertas estancas, y ninguna resistencia a un asalto balístico con un AK47. Del mismo modo el espesor de los mamparos dentro de la superestructura del buque, no son resistentes a armas de fuego pequeñas. Si las modificaciones implican cambios importantes en la estructura, la sociedad de clasificación del buque debe ser consultada para tales cambios.

Asegurarse que todos los accesos, puertas, cerraduras, escotillas, pestillos, ventanas, rejillas de ventilación...son seguros ante un ataque físico sostenido, es uno de los factores a tener en cuenta. Las bisagras de cualquier puerta deben ser internas, y la puerta debe ser lisa para que los piratas no puedan adjuntar ninguna herramienta y tirar de ella (esto puede tener la ventaja de poder camuflar la puerta). Cuando un compartimento no es estanco al agua, es susceptible a combustibles tales como la gasolina, por eso el uso de un sellador plástico puede neutralizar esta amenaza. Un medio de extinción de incendios dentro de la ciudadela es considerado como esencial para la tripulación. Los extintores portátiles ofrecen la solución más rápida y sencilla, pero hay que evaluar el tamaño de la amenaza. Se hace aconsejable que si la ciudadela dispone de un sistema de detección de fuegos fijo se aisle temporalmente. Por ultimo añadir que a los mamparos, puerta y acristalamientos se les puede dar una protección adicional contra un ataque con armas y para ello los materiales utilizados deben de ser “resistentes a las balas”. (4)



Figura 35 Teléfono instalado en la ciudadela.

Debe considerarse la instalación de ciertos equipos en la ciudadela, para su uso dentro de ella.

Como equipo esencial tendremos el de las comunicaciones. Sin un equipo de comunicaciones no podemos considerar la intervención de las fuerzas militares navales. El capitán debe comunicarse con el mundo exterior, para garantizar

que él y la tripulación están en un sitio seguro. Un sistema de comunicaciones por satélite en ambos sentidos esta recomendado, al menos con línea abierta durante tres días. Los piratas suelen disparar a las antenas, por ello se recomienda una disposición de antena oculta. Junto al teléfono de la ciudadela se recomienda tener una lista de números de contactos clave (incluyendo, UKMTO, MSCHOA, oficial de protección, armadores, fletadores...).

Un equipo de vigilancia CCTV sirve para varios propósitos; ver como se encuentra el barco (dar un reconocimiento al barco), y saber sobre el paradero y actividad de los piratas. La información obtenida por este sistema se puede dar a las fuerzas militares y además las grabaciones pueden ser utilizadas como evidencia de un futuro procesamiento. El sistema de circuito cerrado de televisión debe de tener una alimentación independiente.

Equipos de ayuda a la navegación nos pueden ser útiles con el fin de proporcionarnos una situación y darnos capacidad para navegar hacia las fuerzas militares. Un GPS, una fuente de un radar esclavo, una fuente del VDR a un ordenador... pueden ser beneficiosos en una ciudadela.

Introducir en la ciudadela un botiquín adicional al obligatorio de abordaje debe ser considerado, junto con un kit de emergencias para dar unos primeros auxilios a heridos de bala.

Debemos considera también el suministro de agua y comida en la ciudadela. La cantidad de comida no perecedera, y de agua, estará basada en el factor tiempo y el número de tripulantes a bordo, según lo determinado por la evaluación de riesgos. Un estándar suele ser como mínimo para cinco días.

Se recomienda que dentro de la ciudadela haya una lista de tripulantes y de todo el personal de abordaje actualizada. Esto asegura el recuento de todo el personal.

Cuando se prevé un periodo de tiempo prolongado en la ciudadela son necesarias las instalaciones sanitarias. Si fuese necesario, un baño químico portátil puede ser instalado.

La ciudadela debe estar provista también de mantas o sacos de dormir, que además de su objetivo principal, proporcionara un poco de consuelo contra la cubierta de metal.

6.4 El uso y funcionamiento de la ciudadela.

Durante la evaluación de riesgo y la planificación se considerara el uso previsto de la ciudadela. Se tendrán el cuenta los siguientes puntos:

Dependiendo de la ubicación geográfica del buque, el uso de la ciudadela puede diferir. Por ejemplo, estará destinado el uso de la ciudadela si se navega por el Golfo de Aden, área IRTC.

Tanto la compañía como el buque deben de tener procedimientos con respecto al uso de la ciudadela. El momento exacto en el que la ciudadela se va a utilizar también debe ser considerado cuidadosamente, teniendo en cuenta que medidas defensivas han sido adoptadas para evitar que los piratas suban a bordo. La hora de utilizar la ciudadela

podría ser, por ejemplo, cuando los piratas estén a bordo. Los procedimientos deben ser específicos en la determinación de este punto, ya que a su vez esto determina cuanto tiempo necesita el barco para asegurar todo eficazmente, es decir, para bloquear el acceso y la propia ciudadela. Cuando la ciudadela esté siendo usada, todos los demás compartimentos deben estar bloqueados, y todos los accesos a la ciudadela bloqueados. Se recomienda que mientras se este en la zona de alto riesgo de piratería todos los pañoles no esenciales permanezcan bloqueados en todo momento cuando no estén siendo usados, para evitar cualquier retraso a la hora del encierro en la ciudadela durante un incidente.

Se debe considerar el uso exacto de la ciudadela cuando el buque tenga a bordo un equipo de seguridad privada. La ciudadela solo será eficaz si todos los tripulantes, los equipos de seguridad o cualquier personal embarcado para el paso de la zona de riesgo se aseguran dentro de la misma. Al determinar las instrucciones de uso para la ciudadela hay que tener en cuenta que las fuerzas militares no tomaran parte de un rescate si todos los tripulantes no se encuentran dentro de la ciudadela bien asegurados.

Es recomendable el uso de un sistema de contraseñas. El capitán solo saldrá de la ciudadela mediante una contraseña verbal acordada anteriormente por la compañía y el buque. La contraseña acordada solo se a de cambiar mediante comunicaciones seguras (teléfono vía satélite). Las fuerzas militares serán sabias de las contraseñas y esto asegurará que cualquier información errónea dada por los piratas vía VHF puede ser ignorada.

En el uso de la ciudadela es esencial que los piratas no tengan acceso a la máquina del buque con el fin de garantizar que el buque no navegue con los piratas a bordo. Puede ser ventajoso maniobrar y controlar el buque desde dentro de la ciudadela, pero en la mayoría de los barcos es imposible. En la mayoría de los casos de uso de la ciudadela, el buque se detiene y se realiza un “black out” con la tripulación reunida de forma segura dentro de ella. Un apagón de la iluminación completa (con la excepción de la ciudadela) también es una táctica dilatoria y eficaz.

La formación de cómo y cuando usar una ciudadela no puede estar sobrestimada. La tripulación debe estar formada, debe saber que hacer y cuando. También tiene que estar familiarizada con alarmas y señales involucradas. Como ya se ha mencionado anteriormente, todo el concepto de una ciudadela se pierde si alguien de la tripulación queda fuera después de ser asegurada. El entrenamiento de la tripulación debe incluir cómo asegurar todos los accesos de la ciudadela y también seleccionar personal para bloquear todos los camarotes y salones comunes como una táctica dilatoria más.

La compañía debe de contar con un procedimiento para los casos en que las fuerzas armadas no pueden responder. En él se detallaran las acciones requeridas a la tripulación en esta situación. Diferirán si los piratas están a bordo o si se cree que los piratas han abandonado el barco. En dicho procedimiento se especificará, el tiempo antes de que la ciudadela se abra, el numero de personal autorizado a investigar, nuevas medidas si se descubre que hay piratas a bordo cuando se creía que no, etc.

6.5 Respuesta de las fuerzas militares navales ante una ciudadela.

Tener una ciudadela no garantiza una respuesta de las fuerzas militares navales. En la página Web de MSCHOA y en el Centro de Transporte Marítimo de la OTAN se pueden encontrar los requisitos previos a una intervención de las fuerzas militares navales.

6.5.1 La tripulación, todos los equipos de seguridad y el personal a bordo que embarcó para el paso de la zona de alto riesgo, debe ser asegurado en la Ciudadela.

6.5.2 La tripulación encerrada en la ciudadela debe de tener dos vías autónomas e independientes para la comunicación externa. La comunicación solo por VHF es insuficiente.

6.5.3 Los piratas no tienen que tener acceso a la maquina del barco.

En algún caso, aunque estos tres factores se cumplan, la respuesta de las fuerzas militares navales no es positiva. Hay más factores que también influyen a la hora de realizar un rescate. La ubicación del buque es un término a tener en cuenta, y los límites geográficos y áreas estrictas de operaciones son a veces un impedimento para una respuesta de las fuerzas militares. En otras ocasiones se requiere tener a bordo de la nave militar un equipo especialmente entrenado para permitir un “abordaje opuesto”. De igual modo las fuerzas navales también necesitan en algunas ocasiones la aprobación del Estado del pabellón del buque que van a rescatar. Las condiciones meteorológicas también pueden llegar a impedir un rescate. Y no cabe duda decir que cualquier “abordaje opuesto” necesita tiempo para ser planificado y requiere la asistencia de los armadores y operadores del buque.

Para finalizar diremos que la seguridad de la tripulación es de suma importancia y el crear una ciudadela o no debe de tener en cuenta todos los factores conocidos y basarse en la evaluación de riesgos. No hay que olvidar que la ciudadela no reemplaza las medidas de seguridad y auto-protección establecidas en el tema anterior.

7. IDENTIFICACION DE PIRATAS

La información detallada y específica proporcionada por marinos es muy valiosa para las fuerzas militares navales. Se han recibido informes después de un acto de piratería fundamental para la interrupción de otros ataques. De estos informes se sabe que los piratas Somalíes utilizan barcos locales. Los piratas abordan barcos locales y mantienen su rehén original. Con el barco local se mezclan entre el tráfico, y se camuflan como si fuesen un barco de pesca o mercante.

Los barcos locales de la zona de alto riesgo (HRA, High Risk Area) a menudo no están registrados y es muy importante tener una buena descripción de los posibles barcos locales, además de fotografías. Los piratas Somalíes usan tres tipos de barcos locales, Dhows, Esquifes y Balleneros. Dentro de cada tipo de barco hay variaciones distinguibles por sus características específicas.

7.1 Dhows

La palabra “Dhow” es probablemente de origen swahili, en referencia al nombre genérico de barcos tradicionalmente construidos y utilizados por comerciantes como modo de transporte a lo largo del Mar Rojo, el Golfo de Aden, el Golfo Pérsico y el Océano Indico. Estos barcos han sido un pilar del comercio regional durante más de mil años. Los puertos Somalíes son tan inseguros que el comercio local depende casi completamente de los Dhows. Los Dhows se diferencian de otros barcos locales por su estructura y forma. Una de las mayores características de estos barcos es que tienen un diseño muy sencillo para maximizar la cantidad de carga y casco abierto. En la actualidad la gran mayoría son alimentados por motores diesel y a menudo complementados con una vela. Los Dhows construidos hoy en día por lo general son de fibra de vidrio en vez de en madera. La tripulación puede variar entre 5-30 dependiendo del tamaño e utilización del Dhows. (6)

Hay diferentes tipos de Dhows, de aguas profundas y aguas poco profundas, y se utilizan para todo tipo de transporte y pesca. También se diferencian en función del tamaño y el diseño del casco, así como en la variación de colores y decoración dependiendo de la región. Los distintos países de la región tienden a construir y decorar sus Dhows con un patrón característico.

- Dhows Indios: Tienen el casco redondeado, a menudo sin pintar, y la superestructura blanca. Los números de registro generalmente pintado en el costado del barco en blanco y a menudo incluyen el nombre del barco.
- Dhows Paquistaníes: Los casco son más elaborados, un poco menos redondos que los indios y menos profundos. La superestructura a menudo pintada de azul o turquesa. El número de registro como en los Dhows Indios.
- Dhows de los Emiratos Árabes Unidos: Son mas pequeños que los Dhows Indios y son barcos mas adornados. Suelen tener la proa afilada. No se utilizan normalmente para viajes oceánicos.
- Dhows Yemeníes: Son similares a los anteriores. Son barcos fáciles de maniobrar y pueden ser identificados por el casco cuadrado de la popa.

Es difícil identificar Dhows de acuerdo a su estilo de composición u origen, y además existen muchos tipos dependiendo de su propósito. Cada Dhow es único, con variación en forma, tamaño y color. Pero a pesar del uso de nuevos materiales y usos más flexibles, aún podemos clasificar la mayoría de los Dhows en 5 categorías tradicionales.

7.1.1 SHU'AI: Considerado como el caballo de batalla de las aguas costeras, utilizado para la pesca y para el comercio costero. Tiene de 5 a 15 metros de longitud. El barco tiene un perfil corvado distintivo, alto y con la popa cuadrada. Su popa se levanta en puntiaguda.



Figura 36. Dhow Shu'ai



Figura 37. Esquema del Dhow tipo Shu'ai.

7.1.2 YEMENI: Se utilizan para la pesca y son muy comunes en la costa Yemení. Aproximadamente tienen 15 metros de longitud. El buque tiene como un tipo de espejo en popa, es una popa alta y la proa va levantándose, es un arco muy señalado en proa pero no tiene apenas proa.



Figura 38. A la izquierda Dhow tipo Yemeni y a la derecha su esquema.

7.1.3 JELBUT (o JALIBUT): Se utiliza para la pesca y el comercio y en la historia fue utilizado como buque de pesca de perlas. El tamaño de el va hasta los 15 metros. Tenemos dos tipos diferenciados por su popa:

Jelbut de popa cuadrada; tiene una proa montante, con una corta proa junto a una quilla que se eleva verticalmente desde la línea de flotación. Su perfil es arco rectangular.

Jelbut de popa redonda; es igual que la anterior, solo que con la diferencia de la que la popa es redonda.



Figura 39. Barco local, Dhow Jelbut de popa cuadrada.

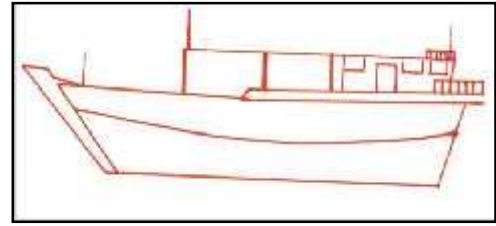


Figura 40. Esquema del Jelbut de popa cuadrada.



Figura 41. Dhow Jelbut de popa redonda.

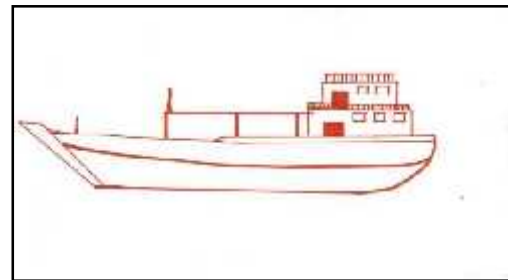


Figura 42. Esquema del Jelbut de popa redonda.

7.1.4 BOUM: Es una de las clases mas grande, junto a las Dhows Sambuq (siguiente tipo). Su tamaño típico esta entre 15 y 35 metros, son oceánicos. Normalmente operan en el Golfo de Arabia meridional y son utilizados para el trasporte de mercancías y pasajeros. Tiene una popa cónica y en arco y su popa es alta, hoy en día mas corta. Tiene para el gobierno un codaste tipo yugo, fuera de la borda.

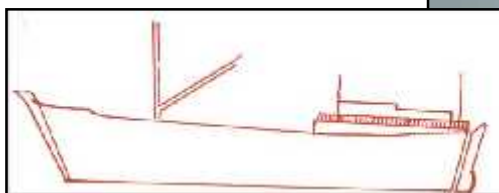


Figura 43. Esquema del Dhow Boum



Figura 44. Dhow Boum

7.1.5 SAMBUQ (SANBUK): Es el más grande de los Dhows mide aproximadamente 38 metros y se pueden transportar más de 500 toneladas. Se utilizar para el transporte de pasajeros y carga en el Oriente Este. Comúnmente tienen una popa cuadrada o un espejo y también en algún caso redondeada. Tradicionalmente un Sambuq tenía uno o dos mástiles pero hoy en día la mayoría están motorizados. Su quilla es característica por una fuerte curva por debajo de la parte superior de la proa.



Figura 45. Dhow Sambuq

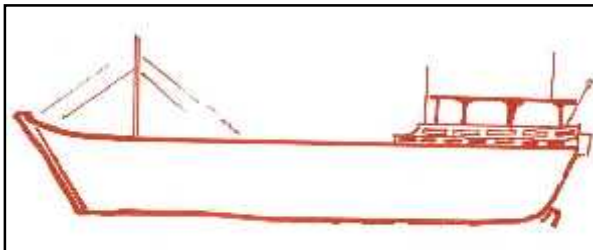


Figura 46. Esquema del Dhow Sambuq

Otros tipos de Dhows como el Baggala, el Ghanjah o el Jahazi también nos los podemos encontrar por la zona. El Dhow Baggala era un buque de alta mar construida con la popa cuadrada tallada y una proa curvada. El Dhow Ghanjah, muy similar también al anterior. Y el tipo Jahazi, que era de casco similar al Jelbut, común en la costa de Omán.

7.2 Esquifes (Skiffs)

El Esquife es un barco pequeño. Tradicionalmente estas embarcaciones son costeras y de ríos, utilizadas para el ocio y la pesca, pero también utilizadas para el comercio tanto legal como ilegal. Normalmente los ataques piratas se llevan a cabo desde estas embarcaciones, esquifes, que son lanzadas desde un buque nodriza (Dhows). Con este tipo de barcos los piratas alcanzan a los buques mercantes, intimidan a la tripulación disparando y finalmente abordan el buque mercante. (6)



Figura 47. Un barco nodriza Dhow remolcando una ballenera y dos esquifes.

7.2.1 Esquife Yemení: Son largos y estrechos, para poder ir más rápido. Por lo general están equipados con dos motores fuera borda. Tiene una proa levantada puntiaguda. Es utilizado en el Golfo de Aden y en la costa Somalí.



Figura 48. Esquife Yemení

7.2.2 Esquife Somalí: No es tan rápida como la Esquife Yemaní. Es una lancha ancha y corta. Es sin duda una rápida planeadora. El esquife Somalí es mas corto que un ballenero pequeño.



Figura 49. Esquife Somalí



Figura 50. Esquife Somalí

7.3 Balleneros

Un barco ballenero es conocido tradicionalmente como un tipo de barco abierto y relativamente estrecho y puntiagudo en ambos extremos para que pueda moverse hacia delante o atrás por igual. Fue desarrollada para la caza de ballenas. En el Océano Indico se utiliza este término de balleneras para amplias y grandes lanchas de hasta 10 metros de longitud. Normalmente son utilizadas para



Figura 51. Ballenera

la recogida de peces, pero los piratas las utilizan para llegar mas lejos y a veces también como buque nodriza secundario de un grupo de ataque de Esquifes. (6)

Otros tipos de barcos locales son el Huri y Shashah.

El Huri es una pequeña piragua entre 3 y 6 metros de largo. Generalmente se usa para la pesca y transporte de poco recorrido. Es uno de los barcos más pequeños y comunes de las aguas de Omán.



Figura 52. Piragua Huri



Figura 53. Dibujo de piragua Huri

El Shashah es una embarcación de pesca primitiva hecha con palos de palma. Su longitud esta sobre los 3 metros.



Figura 54. Piragua Shashah

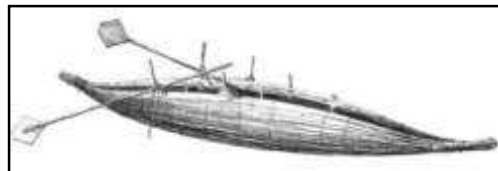


Figura 55. Dibujo de piragua Shashah

8. LOS PIRATAS CON EL CONTROL DE BUQUE

Hay que tener en cuenta que la piratería en la región de Somalia es diferente a otras regiones en dos cosas principalmente. La primera es que los piratas atacan los barcos principalmente a cambio de un rescate del buque y de la tripulación, pero también de saqueos o robos de pertenencias y equipos de abordaje. Así que cualquier ataque pirata exitoso se traducirá inevitablemente en un prolongado periodo de cautividad para la tripulación de abordaje. La segunda diferencia es que los piratas somalíes consideran la piratería como un negocio y reconocen que herir o lesionar a la tripulación es un daño contraproducente que puede dañar sus negociaciones o la cantidad del rescate recibida. Hasta la fecha el nivel de violencia contra la tripulación del buque es relativamente bajo en comparación con otras regiones de alrededores de África.

Recopilando información de víctimas que han sufrido algún ataque de piratas Somalíes, y analizado las experiencias ya vividas, se recomienda seguir los siguientes pasos en caso de caer en manos de piratas:

8.1 Mantener la calma.

Hay que mantener la calma, ya que las armas pueden ser utilizadas durante un ataque. Hasta la fecha, todos los ataques han sido para intimidar principalmente a la tripulación del buque y no violencia contra el buque o tripulación. Si el barco es atacado por piratas, una cooperación en calma con los piratas puede reducir el nivel de violencia y el potencial de accidentes. No se debe olvidar que los piratas estarán nerviosos por que las fuerzas militares navales pueden intentar retomar el buque. Ellos estarán dispuestos a establecer su autoridad y reforzaran su número lo más rápidamente posible. Es importante en esta fase no causar ningún aumento de tensión en los piratas, para no resultar ser heridos o lesionados.

8.2 Aceptación.

Si el buque ha sido secuestrado por piratas, hay que aceptar que puede ser un cautiverio durante un largo periodo de tiempo. Normalmente los periodos de secuestro van de 6 a 12 meses, pero puede durar un tiempo considerable dependiendo del éxito de las negociaciones.

- 8.2.1 Se a de tranquilizar a los piratas, haciéndoles ver que no serás una persona que les cause problemas.
- 8.2.2 Tratar de mantener las mejores condiciones de vida a bordo, y negociar con los piratas si fuese necesario. Cincuenta o más piratas pueden vivir a bordo durante el periodo del secuestro. Los piratas tomaran espacios para vivir, pero se pueden mantener buenas condiciones para la tripulación, si se es razonable.
- 8.2.3 Establecer unos ejercicios mentales y físicos es positivo. Esto ayuda a hacer frente al secuestro, mantiene el bienestar y ayuda a pasar el tiempo productivamente. Es bueno llevar unas pautas de sueño regular.

8.3 Cooperar siempre que sea posible.

Hay que cooperar con lo que te digan los piratas. No se a de olvidar que las negociaciones continúan mientras el tripulante esta secuestrado. Como parte de las negociaciones los piratas pueden actuar con violencia para intimidar, para reforzar o aumentar las peticiones. Los piratas también pueden solicitar a la tripulación que posen en una fotografía o que se reúnan en cubierta, en un punto visible. Con esto demuestran que aún los tripulantes están vivos y en buen estado. Estas acciones forman parte del proceso de las negociaciones y la tripulación no se debería negar ni presentar resistencia a tales peticiones. La tripulación secuestrada debe de mantener una mente con actitud positiva y de buen humor así como les sea posible. Hay menos posibilidades de que el secuestrado sufra violencia si es “querido” por sus captores.

8.4 No interferir.

La tripulación no ha de entrar en discusiones con los piratas. Los piratas captores pueden tener temores de otro grupo pirata y una tensión añadida por la experiencia en la región. Tales tensiones y temores pueden ser resultado de una disputa o pelea entre piratas. La tripulación secuestrada ha de mantenerse al margen de estos argumentos.

8.5 Estar preparado.

La tripulación ha de avisar a su familia y parientes del posible peligro que existe. Esto puede causar alguna inquietud, pero discutiendo estos asuntos abiertamente antes del transito del área, ayuda a los familiares en el secuestro si el buque es secuestrado. La tripulación puede ser obligada a establecer contacto con su familia durante el secuestro, informando que las condiciones a bordo son peores de lo que realmente son. Hablando de estos temas por adelantado el imparto sobre los seres queridos de la tripulación será menor a si no están preparados y no entienden lo que está sucediendo.

8.6 Evitar Drogas.

El “Khat” es una droga común que se usa en la región de Somalia. Si los piratas secuestradores están bajo la influencia de esta droga u otras, se ha de evitar cualquier confrontación. La tripulación no debe de tener la tentación de probar drogas mientras el secuestro, excepto para condiciones medicas legítimas. Tomar drogas puede ofrecer temporalmente un desahogo, sin embargo los efectos negativos como los síntomas de abstinencia y aumento de tensión debido a la ansiedad podría resultar una violencia innecesaria de los piratas.

8.7 Ser Paciente.

Hay que tener en cuenta que el proceso de pago de un rescate es muy estresante para los piratas y que estos pueden estar más alterados de lo normal. La tripulación en estos momentos ha de evitar el contacto con los piratas, continuar con las rutinas establecidas y seguir con una conducta normal para no llamar la atención innecesaria. Después de que se realiza el pago del rescate puede haber unos días antes de ser puestos en libertad, no esperar la libertad de inmediato. **(13)**

8.8 Acción militar.

Puede darse el caso que las fuerzas militares navales intervengan en un rescate. Si esto ocurre, todo el personal debe ir a la cubierta y subir con las manos en la cabeza, con ambas manos visibles. En ningún caso nadie debe hacer movimientos bruscos ya que podrían ser mal interpretados, como agresivos. Nadie debe utilizar una cámara fotográfica con flash. La tripulación tiene que estar preparada para cooperar plenamente durante cualquier acción militar a bordo. Se debe tener en cuenta que el inglés puede que no sea el idioma de trabajo de las fuerzas navales militares de la región.

Las fuerzas militares se esforzarán para responder rápidamente los actos de piratería. Sin embargo, debido a las grandes distancias de la zona de alto riesgo, la respuesta puede no ser posible.

8.9 Una vez a salvo la tripulación de los piratas.

Después de cualquier ataque pirata o de una actividad sospechosa es vital el realizar un informe detallado de lo ocurrido. Se debería de enviar el informe a UKMTO y MSCHOA con copia a IMB. Es importante que el informe contenga descripciones y diversas características de las embarcaciones sospechosas que se han podido observar. Esto garantiza las advertencias apropiadas a otros buques mercantes de los alrededores. Hay formularios estandarizados para crear este informe de la piratería. Algunas compañías tienen dicho formulario dentro de su sistema de gestión de seguridad. Los armadores en algún caso, también están obligados a enviar copia de dicho informe a su Estado del pabellón.

Una muestra del informe de SCF a realizar en caso de un ataque pirata la podemos encontrar en 2 capítulo (Figura 15).

Una vez liberada la tripulación de un secuestro, se recomienda que realice declaraciones de todo lo ocurrido tan pronto como sea posible. La información facilitada podría ayudar a las autoridades con una imagen clara en cuanto a las tácticas y métodos empleados por la piratería, para prevenir o hacer frente a futuros ataques. Se debe recordar tanto como sea posible acerca de los piratas, sus acciones, equipos, gestos, armas llevadas a bordo, rutinas, cambios de personal, las comunicaciones a bordo, etc. para ayudar a las autoridades.

9. CONCLUSIONES

Es posible que exista una imagen romántica de los piratas, pero la piratería está teniendo impactos económico, medio ambiental, y de estrés en marinos.

Cuando la tripulación es informada de que se va a realizar un viaje por una zona de alto riesgo de piratería, pasan por la fase de asumir tal situación, ya que todos los marinos que transitan estas zonas viven con el peligro de ser objeto de un ataque. Cuando un buque es asaltado por piratas, la tripulación sufre el estrés de que le disparen, y los que son capturados como rehenes, de estar detenidos durante meses. La tripulación que ha estado involucrada en algún caso de piratería puede resultar seriamente afectada por un estrés postraumático.

Al sector marítimo se le han disparado los costos. Las navieras se enfrentan a primas de seguros en aumento al navegar por una zona de riesgo, que actualmente abarcan las vías más transitadas del mundo. Otros costes que asumen los barcos son; la instalación de medidas preventivas para la protección del buque, la contratación de personal de seguridad privada y el pago del rescate en algunos casos.

Las zonas más afectadas son sitios estratégicos. Alrededor de 7,5% del comercio mundial pasa por el canal de Suez. Egipto es uno de los países perjudicados por estos ataques, ya que la mayoría de la economía se sostiene por el cobro del peaje del canal. Aproximadamente unos 20.000 barcos transitan el canal anualmente, entre el Mediterráneo y el Mar Rojo. Gracias al aumento de las pólizas de seguro, las principales navieras europeas prefieren navegar en torno a Cabo de Buena Esperanza, aunque esto suponga dos semanas más de travesía. El 20% de todo los cargamentos de petróleo del mundo también pasan por los estrechos que llevan al Mar Árabe.

Por último mencionaremos también el riesgo medioambiental que se puede dar por culpa de ataques piratas. Existe el riesgo de que las granadas utilizadas por los piratas puedan ocasionar daños al caso de los buques, especialmente a los buques tanque provocando una grave contaminación marítima o explosión fatal.

Por estas grandes problemáticas es preciso adoptar una serie de medidas para evitar la piratería, y los peligros que ponen en riesgo a todos los marinos. Para luchar contra la piratería es necesaria la asistencia internacional a aquellos países que no tienen medios, pero que quieren luchar contra la misma, al igual que la adopción de medidas de los estados costeros cuando sean solicitadas. También se hace necesaria la asistencia a los estados tanto del pabellón del buque como de los marinos víctimas de los actos de piratería. Y no olvidar una concienciación de la problemática, notificando inmediatamente todos los incidentes, cooperando con todas las partes asociadas al sector marítimo y usando todos los equipos necesarios para detener un ataque.

Para los marinos que se ven expuestos a esta amenaza, la piratería no es cosa de risa ni de películas como algunos creen fuera del mundo marítimo.

10. BIBLIOGRAFIA

1. Actualidad Jurídica 22/2009. La piratería marítima en el derecho internacional. Julio López Quiroga y Tomas Fernández Quirós. 2009.
2. Análisis de los ataques piratas Somalíes en el Océano Indico (2005-2011): Evolución y modus operandi. Fernando Ibáñez Gómez, Miguel Ángel Esteban. Enero 2013.
3. BMP4 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy. Versión 4. Agosto 2011
4. Citadel Guide. Julio 2011
5. Disminuye la piratería en el transporte marítimo y crece el secuestro de buques. Enero 2015. Revista T21
6. Identification Guide for Dhows, Skiffs and Whalers in the High Risk Area. Nato Shipping Centre.
7. IFC weekly report May- June July 2015.
8. La Lucha Internacional contra la Piratería Marítima Somalí y la operación Atalanta. Ministerio de Defensa. Octubre 2010.
9. Manual de gestión de seguridad de la compañía SCF
10. Obstáculos legales a la represión de la piratería: el caso de Somalia. Fernando Ibáñez Gómez. Sep 2009. Revista CIDOB. nº 99
11. Piratería en el cuerno de África (2005-2009). Ministerio de Defensa. Febrero 2010.
12. Piratería y terrorismo marítimo. D. Julio Albert Ferrero. Asesmar
13. Surviving piracy. European Union Naval Force.
14. Tug Boat and Barges (TaB) Guide. Against Piracy and sea robbery. ReCAAP Regional Cooperation Agreement on combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia. Singapore.
15. UKMTO weekly report May- June July 2015
16. www.neptunemaritimesecurity.com/category/piracy
17. www.corsarios.net/pirateiadehoy/piratas-maritimos.php
18. www.recaap.org
19. www.interpol.int/es/crime-areas/maritime-piracy

20. www.mschoa.org
21. www.phistoria.net/reportajes_de_historia/PIRATAS_61.html
22. www.Shopping.nato.int
23. www.eunavfor.eu
24. www.icc-ccs/piracy-reporting-centre.
25. www.emad.mde.es/MOPS/novoperaciones/noticias/2013/12/131208