

Recomendaciones de ICS sobre las mejores prácticas de gestión para luchar contra los actos de piratería perpetrados en los buques

La Cámara Naviera Internacional (ICS) ha elaborado recientemente unas “Recomendaciones sobre las mejores prácticas contra la piratería” (BMP – *Best Management Practice on anti-piracy guidance*), que han sido consensuadas con otras organizaciones sectoriales (Intertanko, Intercargo, BIMCO, OCIMF, etc.) y que se describen, a continuación.

Estas directrices se han redactado tomando como referencia los documentos elaborados por EE.UU. y el Centro de Protección Marítima en el Cuerno de África (MSCHOA - *Maritime Security Centre Horn of Africa*), creado por la UE para emprender la acción de coordinación militar conocida como ATALANTA, con el fin de unificar las recomendaciones en un único texto, adaptándolas en gran medida a la versión europea. Está previsto que la Administración norteamericana presente dicho documento al Grupo de Contacto de la ONU.

A pesar de que en las últimas semanas se ha reducido el número de ataques a buques en el Golfo de Adén, el nivel de amenaza sigue siendo muy elevado y es necesario que las fuerzas navales sigan proporcionando protección en el futuro próximo. Al mismo tiempo, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha establecido un Grupo de Contacto para estudiar la situación, formado por los Gobiernos interesados y fuerzas militares. En este mes de febrero, está previsto celebrar una reunión en Washington entre el Grupo de trabajo y representantes del sector, en la que la ICS estará representada.

Mientras tanto, se recomienda a los buques que tengan previsto transitar por aguas de Somalia se registren en la página “web”: www.mschoa.eu al menos con 72 horas de antelación a la entrada en la zona e informen de sus movimientos en dicha zona, cumplimentando desde la citada página el formulario que se facilita en el enlace “*Register Vessel Movement Form*”. El registro en dicha página web tiene como objetivo incluir a los buques en el dispositivo de vigilancia de la Operación ATALANTA, con el que la Armada española mantiene un estrecho contacto y es independiente de la información del “Formato ALFA”, que se debe seguir enviando a la Armada.

I. Objetivo

El objetivo de este documento es difundir las Mejores Prácticas de Gestión (BMP -*Best Management Practices*) para ayudar a los buques a evitar, disuadir y reprimir un ataque de piratería en el Golfo de Adén y otras zonas costeras en las proximidades del Cuerno de África. Las organizaciones que han consensuado este documento representan a una gran mayoría de los armadores que operan en la región afectada. Se pretende que estas organizaciones insten a sus miembros a utilizar estas prácticas de gestión e intenten difundirlas entre otras compañías navieras como las medidas más idóneas que se pueden aplicar para luchar contra la piratería en la región afectada.

II. Información útil sobre la piratería en Somalia y lecciones aprendidas

- Los ataques de piratería contra buques mercantes comerciales se están concentrando alrededor de la zona norte del Golfo de Adén, ya que los buques utilizan cada vez con más frecuencia el corredor de tránsito establecido por la Oficina de Operaciones Comerciales Marítimas del Reino Unido (UKMTO – *UK Maritime Trade Operations*), y otros ataques se han producido en el Océano Índico.
- El uso de “buques nodriza” piratas (buques de mayor tamaño utilizados para el transporte de personal, equipo y lanchas de asalto más pequeñas), ha facilitado que se amplíe sustancialmente la zona en la que operan los piratas.
- Se debe aumentar la vigilancia en las horas del día previas a la salida y puesta de sol, ya que gran parte de los intentos de ataque ocurren en este periodo.
- Los armadores deben tener presente que aproximadamente un tercio de las tentativas de ataque en el Golfo de Adén ha tenido éxito.
- En numerosos casos, la tripulación ha sido capaz de reprimir numerosos intentos de secuestro empleando medidas de respuesta pasivas que han resultado ser muy eficaces.

III. Mejores prácticas de gestión recomendadas

Para evitar, disuadir y reprimir los ataques de piratería en la región afectada, reconociendo la total discreción del Capitán para adoptar las medidas que estime oportunas en cada momento, ha resultado muy eficaz poner en práctica las siguientes prácticas a bordo:

- Implantar los procedimientos operacionales de la compañía en el Plan de Protección del Buque, adoptando las prácticas recomendadas por la OMI y el sector.
- Conocer cuáles son las regiones costeras y puertos afectados por los ataques de piratería y robos a mano armada.
- Comprobar que el buque dispone de un plan de emergencia y realizar un ejercicio práctico del mismo antes de llegar a la zona. Si es necesario, se debe revisar el plan y resumir a la tripulación cada una de sus obligaciones.
- Verificar que los tripulantes están familiarizados con el sistema de alarma general y señales acústicas.
- Preparar un plan de comunicación de emergencia, que incluya los números de contacto principales en situación de emergencia y un formato de mensaje “tipo”, que deben estar fácilmente localizables o colocados permanentemente cerca del tablón de anuncios en los espacios de la acomodación (por ejemplo, los números de teléfono del MSCHOA, IMB, PRC, CSO).
- Antes de entrar en las zonas de alto riesgo de piratas, el capitán debe informar detalladamente a la tripulación sobre los riesgos y peligros asociados a la travesía y concretar las funciones que cada miembro de la tripulación tiene asignadas durante esta etapa del viaje.
- Cuando sea posible, se aconseja que los buques que naveguen con destino hacia puertos alejados de la costa este de África estudien la posibilidad de navegar hacia el este de Madagascar o (como recomendación) mantener una distancia de más de 450 millas respecto de la línea de costa.
- Utilizar el corredor de tránsito del UKMTO situado dentro de la Zona de la Patrulla de Protección Marítima (MSPA - *Maritime Security Patrol Area*).

- Planificar la navegación por las zonas más peligrosas durante la noche.
- Los buques deben cumplir en todo momento el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, por lo que durante la noche no se deben apagar las luces de navegación. Se recomienda seguir las directrices que, en su caso, hayan elaborado las Autoridades del Estado de Bandera (por ejemplo, para los buques del Reino Unido, el Aviso a los Navegantes n° 298 sobre recomendaciones marítimas).
- Es aconsejable que el buque navegue a la máxima velocidad posible. Los equipos críticos deben estar operativos en todo momento y cualquier tarea de mantenimiento se debe finalizar antes de acceder a la zona.
- Teniendo en cuenta el número reducido de tripulantes que forman los cuadros mínimos de dotación en los buques hoy en día, el capitán debe verificar que las tareas rutinarias a bordo se han organizado con cierta antelación, para que él pueda descansar el tiempo suficiente y dar instrucciones a la tripulación en cualquier momento.
- Mantener una vigilancia adecuada de las embarcaciones sospechosas, especialmente las que se encuentran por la popa (hasta la fecha, la mayoría de los ataques se han producido por la aleta de babor).
- Utilizar luces, alarmas acústicas y dar muestra de que se genera actividad entre la tripulación con el fin de advertir a los piratas sospechosos que se les ha descubierto.
- A la vez que se toman medidas para evitar que los piratas aborden el buque, es igualmente importante velar por la seguridad de la tripulación y pasaje.
- Proporcionar la máxima iluminación posible en la cubierta, cumpliendo las reglas del RIPA sobre la seguridad de la navegación.
- Designar una zona segura en el buque en la que la tripulación se pueda reunir en caso de ataque (un espacio de la acomodación que permita encerrarse por dentro/sala de máquinas).
- Informar a la UKMTO antes de acceder a la zona (departamento de operaciones para registrar la travesía antes de contactar con el Centro de Protección Marítima en el Cuerno de África en la página “web” www.mschoa.org).
- Seguir las instrucciones del UK MTO/MSCHOA en cuanto al rumbo y velocidad recomendados para disponer de una mayor protección.
- Restringir las comunicaciones externas (radios, equipos y la información del sistema AIS) a las necesarias para la seguridad, protección e información relativa al SOLAS durante el tránsito por las zonas de riesgo.
- No realizar trabajos en el exterior de las zonas de acomodación, a menos que sea estrictamente necesario.
- Las bombas contra incendios deben estar alistadas y las mangueras presurizadas descargando agua pulverizada por la borda en las partes del buque de mayor riesgo.
- Se debe procurar tener operativa/en funcionamiento la maquinaria auxiliar, incluidos generadores y servomotores.
- Incrementar la vigilancia/el personal de guardia en el puente.
- Designar personal de guardia en la máquina (casos de máquina desatendida).
- Asegurar y controlar los accesos al puente, sala de máquinas, local de gobierno y zonas de la acomodación de la tripulación.

- En caso de emergencia, se debe contactar con los buques de guerra desplegados en la zona en el canal 16 de VHF (o en el canal 8 alternativo).
- Comprobar que todas las escalas incluida la del práctico están estibadas en cubierta.
- Estudiar la posibilidad de colocar una alambrada, barreras físicas en la zona de popa y en los puntos de acceso más bajos, compatibles con la seguridad de la tripulación y ruta de evacuación.
- Analizar la opción de prolongar la anchura de la regala para dificultar el acceso al buque utilizando escalas y ganchos de rezón (arpeo).

Otras medidas adicionales comercialmente disponibles:

Existen gran variedad de medidas de defensa no violentas, que las compañías deben estudiar en función de las características particulares de cada buque.

Actuación en caso de un ataque pirata:

- Seguir los procedimientos del plan de emergencia.
- Activar el sistema de alarma de protección del buque, que avisará al Oficial de Protección de la Compañía y al Estado de bandera.
- Si el capitán ha optado por desconectar el Sistema de Identificación Automática (AIS) durante la navegación por la zona de especial riesgo de piratas, debe volver a conectarlo si el buque está siendo atacado.
- Hacer sonar la alarma de emergencia e informar a la tripulación de que el buque está siendo objeto de un ataque pirata, según se haya especificado en el plan de emergencia, que toda la tripulación debe conocer antes de entrar en la zona de especial riesgo.
- Reunir a la tripulación en una zona segura dentro de los espacios de alojamiento, preferiblemente, se debe elegir un lugar que esté alejado de los mamparos que dan al exterior y de los portillos.
- Realizar pequeñas maniobras en zigzag, de no más de 7-10° de caída a cada banda para poder mantener la velocidad. Evitar ofrecer socaire a los piratas y, si es posible, aumentar su exposición al viento/olas. Utilizar los trenes de ola que se generan a proa y popa del buque para dificultar la aproximación de pequeñas embarcaciones pirata y el ataque de éstas con armas de fuego.
- Emitir la señal de socorro “*Mayday*” por el canal 16 de VHF (y por el canal 8 secundario, controlado por buques militares). Enviar un mensaje de socorro a través del sistema de “Llamada Selectiva Digital” (DSC – *Digital Selective Calling*) y del equipo de Inmarsat C, en los casos en que se disponga de dicho equipo.
- Aumentar hasta el máximo la velocidad de buque (las informaciones de que se disponen hasta la fecha sobre intentos de ataques fallidos indican que los piratas desisten del ataque si no son capaces de abordar el buque en un plazo de entre 30-45 minutos).
- Conectar las mangueras contra incendios, si todavía no están en funcionamiento.
- El capitán debe intentar realizar una evaluación de la situación tan rápido como sea posible. Tan pronto como intuya que se puede producir una amenaza debe contactar sin demora con el Centro Europeo de Protección Marítima en el Cuerno de África

(MSCHOA – *Maritime Security Centre-Horn of Africa*) y con el Centro de Notificación sobre Actos de Piratería (*Piracy Reporting Centre*), que funciona las 24 horas del día. Los datos de contacto en caso de emergencia se facilitan en el enlace “*Contact Us*” de la página www.mschoa.eu dentro de la zona reservada a usuarios registrados.

- Activar el Plan de comunicación para casos de emergencia/realización de las llamadas según el orden de prioridad (lo ideal es establecer un punto de notificación o realizar una llamada de entre las posibles opciones de notificación que se pueda reenviar automáticamente al resto de autoridades que deben tener conocimiento de la situación):
 - La Oficina de Operaciones Comerciales Marítimas del Reino Unido (UKMTO – *UK Maritime Trade Operations*), con sede en Dubai.
 - El Centro Europeo de Protección Marítima en el Cuerno de África (MSCHOA – *Maritime Security Centre-Horn of Africa*).
 - La Oficina Marítima Internacional (IMB - *International Maritime Bureau*).

Como parte de las medidas para luchar contra la piratería, se recomienda tener a mano los datos de los puntos de contacto a los que se debe avisar en caso de ataque o intento de ataque, así como tener previamente cumplimentados un mensaje “tipo” para evitar perder tiempo en la notificación en caso de emergencia.

Recomendaciones en caso de que los piratas logren embarcar a bordo:

- No oponer resistencia, ya que podría dar como resultado la actuación violenta innecesaria por parte de los piratas y consecuencias negativas para la tripulación.
- Antes de que los piratas consigan llegar hasta el puente de gobierno, se debe intentar informar al Centro de Protección Marítima y, si se dispone de tiempo suficiente, también a la compañía.
- En el caso de que haya que abandonar el puente/cámara de máquinas, se recomienda parar el motor principal y, si es posible, apartarse de la ruta para que el buque navegue claro de las derrotas que realizan otros buques.
- Mantener la calma y cooperar con lo que soliciten los piratas.
- Comprobar que la tripulación y el equipo del puente permanecen juntos en el mismo lugar.
- Si la tripulación se confina en un recinto del buque, verificar que dispone de una protección interior o tapa por si los piratas intentan forzar la entrada. Se aconseja mantenerse apartado de las puertas y portillos, y en último término, no ofrecer resistencia para que los piratas entren al lugar.

Si se realiza una intervención militar:

- En caso de que el personal militar efectúe una intervención en el buque, todo el personal debe situarse bajo cubierta, cubriendo la cabeza con ambas manos (siempre asegurándose de que las manos están libres y visibles) y se deben evitar los movimientos bruscos a menos que los ordenen las fuerzas desplegadas. La tripulación debe estar preparada para contestar a preguntas sobre su identidad y cargo a bordo.

- Se debe advertir a la tripulación de que, en ningún caso, utilicen cámaras con flash cuando se esté realizando la operación militar.
- (Nota: el personal militar debe tener en cuenta que el idioma inglés no siempre es el idioma de trabajo a bordo).

IV. Actualización de las prácticas de gestión recomendadas

Está previsto revisar periódicamente estas “Mejores Prácticas de Gestión Recomendadas”, tomando como base la experiencia operacional y las lecciones aprendidas. Las organizaciones a las que se ha consultado sobre las mismas tienen la intención de reunirse con cierta regularidad para realizar este trabajo y dar la mayor difusión posible de las mismas entre sus miembros y otras organizaciones interesadas.