

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 3 de diciembre de 2021
Ref: SMA 37/2021/AB

Asunto: Piratería: Informe sobre riesgos y amenazas para la seguridad marítima.

Muy Srs. nuestros:

La DGMM nos ha enviado el 'Informe de Seguridad Marítima 21-01' elaborado por la Célula de Información y Análisis de Riesgos y Amenazas para la seguridad marítima (CIARA), organismo dependiente del Consejo Nacional de Seguridad Marítima, que les adjuntamos en un **Anexo**.

El documento incluye una valoración de la situación actual y de las previsiones para los próximos meses en las siguientes zonas:

- Golfo de Guinea.
- Estrecho Bab el Mandeb.
- Somalia.
- Canal de Mozambique.
- Estrecho de Gibraltar.
- Mediterráneo central.
- Canal de Suez.
- Golfo Pérsico.
- Mar Árabe.

La DGMM nos ha pedido que informemos a nuestras empresas asociadas, pero que **no tenemos autorización para publicar el informe** en páginas web de acceso público. Asimismo, invitan a las empresas a contribuir con cualquier información que consideren de interés incluir o a informarles de si consideran que se deberían incluir otras posibles zonas de navegación. La persona responsable en la DGMM es:

D. Francisco Javier Castillejo Reyes
Jefe de Área de Seguridad Marítima
Tél.: 91 597 9277
Email: fcastillejo@mitma.es

Muy atentamente,

Elena Seco
Directora General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>-----
--



USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

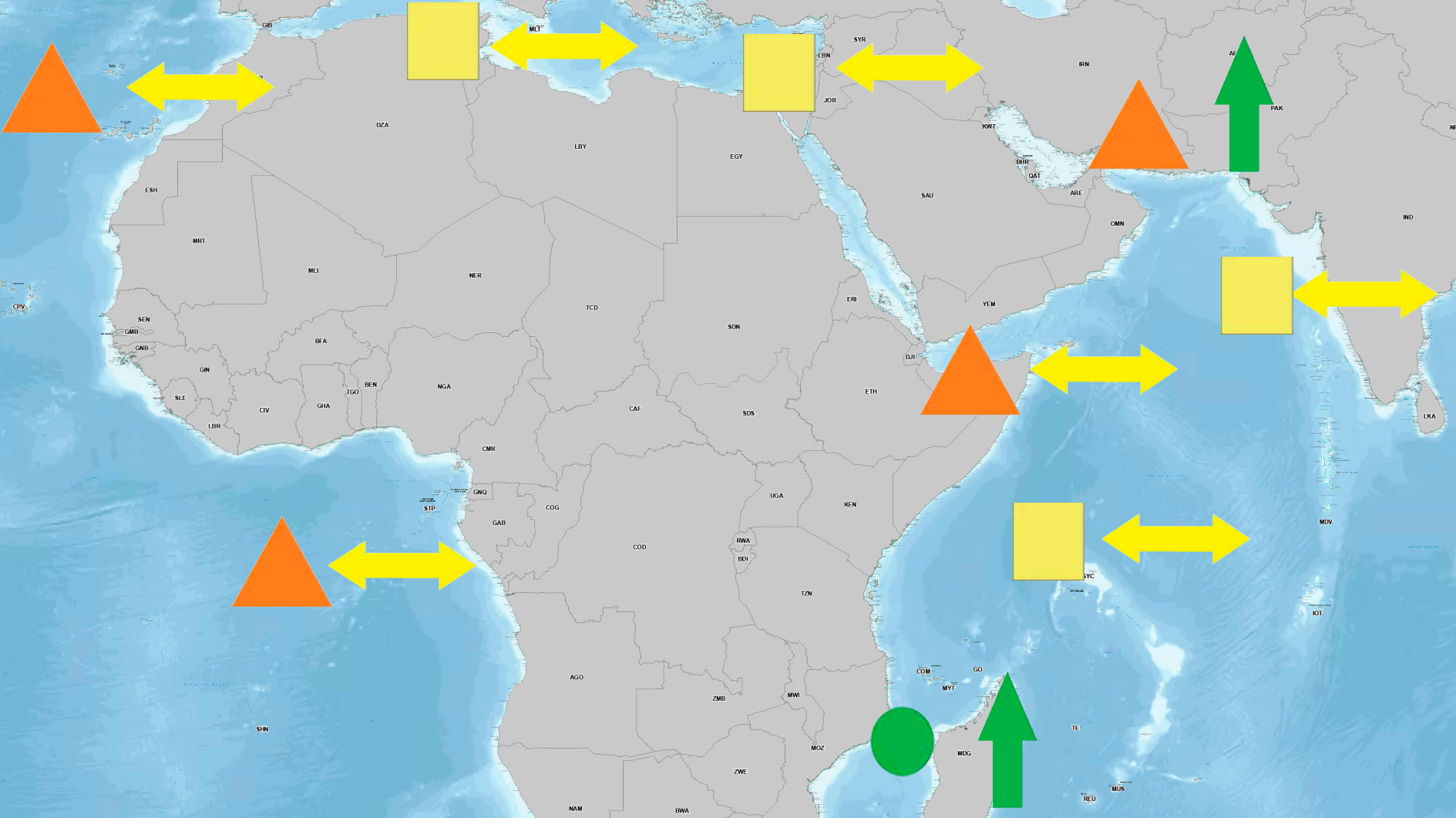
INFORME DE SEGURIDAD MARÍTIMA 21-01

SITUACIÓN

- NORMAL
- INESTABLE
- CRISIS
- CONFLICTO

TENDENCIA

- MEJORA
- SIN CAMBIOS
- DETERIORO



USO OFICIAL



INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARÍTIMO 21-01

“Ruta Marítima 1.2 Golfo de Guinea”

1.- SITUACIÓN ACTUAL

El golfo de Guinea puede ser considerado uno de los espacios marítimos más peligrosos en cuanto a secuestros de personas. En 2021 hasta la fecha se han producido un total de 24 incidentes relacionados con la piratería que ha resultado en un total de 58 marineros secuestrados.

Se mantiene la tendencia iniciada en 2019 donde el objetivo principal de los ataques eran las dotaciones, realizando ataques rápidos con uso de armamento, incluso antes de intentar abordar el buque hostigado.

Durante el semestre comprendido entre el 01 de abril de 2021 y el 30 de septiembre de 2021, debido al periodo de la estación húmeda, se han producido menos incidentes que el semestre anterior. En comparación con el mismo periodo del año anterior, se observa que el número de incidentes que han finalizado en secuestro es inferior (3 secuestros de 7 incidentes, frente a 11 de 13) y el número de marineros secuestrados disminuye (11 frente a 64).

2.- VALORACIÓN

Las medidas tomadas por las autoridades nigerianas referente a la asignación de responsabilidades en materia de seguridad marítima a la agencia NIMASA y al aumento de la presencia en la mar de la marina de Nigeria en aguas territoriales, aproches y fondeaderos, junto con la presencia marítima coordinada de la Unión Europea en la Región están contribuyendo a la mejora de la piratería en la zona.

Se observa una mejoría en el número de incidentes, no obstante, el periodo coincide con la estación monzónica y no se aprecia una mejoría real de los orígenes del problema. Se considera que el nivel de seguridad en la zona se mantiene en **CRISIS**.

3. TENDENCIA

No se prevé para los próximos meses una alteración de las tendencias descritas en el ámbito de la seguridad marítima y se considera que la amenaza procedente de la piratería para los buques y tripulaciones españoles en el Golfo de Guinea sigue siendo **MODERADA**. Muy probablemente, el fin del periodo monzónico (estación húmeda) pueda provocar un aumento de actividad pirata como ha ocurrido en años anteriores.

Es poco probable que se produzcan cambios a corto plazo, por tanto, la tendencia se estima **SIN CAMBIOS**.



PRESIDENCIA
DEL
GOBIERNO

USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL
DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 2.1 Estrecho de Gibraltar”

SIN CAMBIOS RESPECTO AL INFORME ANTERIOR

USO OFICIAL

IR AL MAPA



PRESIDENCIA
DEL
GOBIERNO

USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL
DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 2.2 Mediterráneo Central (MEDCEN)”

SIN CAMBIOS RESPECTO AL INFORME ANTERIOR

USO OFICIAL

IR AL MAPA



PRESIDENCIA
DEL
GOBIERNO

USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL
DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 2.3 Canal de Suez”

SIN CAMBIOS RESPECTO AL INFORME ANTERIOR

USO OFICIAL

IR AL MAPA



INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO 21-01 “Ruta Marítima 3.1 Estrecho Bab el Mandeb”

1. SITUACIÓN ACTUAL

La seguridad marítima en el estrecho de Bab el Mandeb sigue marcada por la guerra de Yemen. Los hutíes continúan desarrollando una estrategia de presión militar contra Arabia Saudí, que incluye el uso de ataques marítimos contra embarcaciones de esta nacionalidad o que pertenezcan a la Coalición liderada por Riad. Los ataques más frecuentes consisten en el uso de barcos bomba dirigidos por control remoto no tripulados (RCWBIED), RPGs y esquifes con tripulantes equipados con armas cortas. Además, sigue existiendo la posibilidad de encontrar minas navales de orínque a la deriva en las costas de Yemen. Por otro lado, el buque «Safer» sigue encallado y sin recibir asistencia para la reparación que precisaría para evitar que su cargamento de petróleo sea vertido al mar.

2. VALORACIÓN

En el conflicto de Yemen, los hutíes reciben el apoyo de Irán, que a menudo utiliza el estrecho de Bab el Mandeb para proporcionarles armamento. En este sentido, la República Islámica acusó a Israel de atacar el 7 de abril de 2021 al MV «Saviz», un carguero perteneciente a la Guardia Revolucionaria que llevaba años anclado en el mar Rojo y que había sido objeto de las acusaciones de Arabia Saudí por realizar labores de inteligencia y servir de base encubierta a Teherán. Posteriormente Israel, por primera vez en su historia, ha realizado maniobras navales conjuntas con EE. UU. en el mar Rojo; lo que podría indicar una mayor implicación israelí en la zona para contrarrestar la presencia iraní.

3. TENDENCIA

Por todo lo anterior, se considera que la amenaza para la seguridad marítima en esta zona sigue siendo **ALTA**. El indicador se establece en **CRISIS** y la tendencia es **ESTABLE**.



INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO 21-01 “Ruta Marítima 3.2 Somalia”

1.- SITUACION ACTUAL

Durante el periodo de este informe la principal amenaza para el tráfico marítimo en esta ruta sigue originada por la piratería marítima de origen somalí. Las estadísticas confirman que los efectos de esta actividad criminal se encuentran controlados, teniendo lugar, de forma esporádica, aproximaciones a barcos y ataques que pudieran estar relacionados con la piratería, pero sin que ningún intento haya podido vincularse claramente con la piratería o el terrorismo.

2. VALORACIÓN

La actividad de piratería marítima en la cuenca de Somalia sigue sin erradicarse, pero que de momento está bajo control por las medidas adoptadas en el plano internacional, las buenas practicas tomadas por los barcos, la presencia naval como la operación ATALANTA y sobre todo por la presencia de los equipos de seguridad a bordo de los barcos.

Las organizaciones terroristas de Al Shabaab y DAESH-Somalia, suponen un riesgo para la seguridad marítima en el Cuerno de África, no sólo por la amenaza que proyectan de forma directa a través de su actividad terrorista, sino también de forma indirecta por los tráfico ilícitos que realizan, drogas, armas o redes de trata de seres humanos, y que suponen una fuente de ingresos que permite su subsistencia, posibilitando su actividad insurgente.

Otro factor que sigue contribuyendo a cierta inseguridad en la ruta son las derivadas de las actividades de pesca, tanto legal como ilegal (IUU fishing), especialmente ante la confusión generada por las licencias emitidas por distintas autoridades somalíes, e incluso la interrelación existente con los propios piratas.

Se considera que el nivel de seguridad en la zona es **INESTABLE**.

3. TENDENCIA

No resulta previsible un cambio notable en la tendencia descrita, ya consolidada durante varios años, salvo algún incidente aislado, cuya probabilidad será menor cuanto más se cumplan las buenas prácticas en la navegación por parte de las embarcaciones que transitan por la ruta. Los escasos progresos de Somalia en materia de seguridad y estabilidad siguen determinando que la contención de la piratería marítima descansa en gran medida en las iniciativas internacionales, ya que los piratas siguen disponiendo de intenciones y medios.

La tendencia para los próximos seis meses se considera **INESTABLE** y la tendencia **SIN CAMBIOS**.



INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 3.3 Canal de Mozambique”

1.- SITUACION ACTUAL

La situación de seguridad marítima en el canal de Mozambique se ha visto marcada por una importante estabilización impulsada por la organización de esfuerzos multinacionales organizados. Por una parte, el SADC ha empezado un despliegue de fuerzas mediante la formación de la SAMIM, apoyando a las fuerzas de Ruanda y Mozambique ya presentes desde hace meses en Cabo Delgado. Las fuerzas de la SAMIM que apoyan al Gobierno de Mozambique, continúan creando las condiciones necesarias para un retorno a la vida normal en la provincia de Cabo Delgado mientras persigue a los terroristas. Por otra parte, la UE ha creado la misión de formación militar EUTM Mozambique a cargo del General de Brigada portugués Nuno Lemos Pires. Esta misión será la herramienta de la UE para atajar la crisis en Cabo Delgado.

Gracias a este empuje combinado se ha conseguido recuperar la ciudad portuaria de Mocimboa da Praia, enclave fundamental para las operaciones de Ansar al-Sunna en la zona (tanto terrestres como marítimas). Los próximos pasos serán la toma de las dos principales bases insurgentes en la zona situadas en el valle del río Messalo en las proximidades de la localidad de Mbau, que es su principal zona santuario. Por parte de la insurgencia, pese a su evidente incremento de capacidades tanto en factor humano como en equipo y material, no han podido continuar con la iniciativa y empuje hasta ahora mostrados. Se ha visto que, con sus procedimientos actuales no pueden hacer frente a fuerzas organizadas. Desde hace unas semanas han variado sus TTP¹, basadas en estrategias de hit & run, hacia ataques IED con emboscada. Mediante estas nuevas TTP, han conseguido causar cierto número de bajas entre las fuerzas de la SAMIM.

2. VALORACIÓN

No se conoce la existencia de factores determinantes que afecten a la navegación en la zona y menos aún con la recuperación de Mocimboa da Praia. Este hecho no limita la posibilidad de que pueda existir cierta amenaza y se pueda producir de forma puntual algún acto más relacionado con delincuencia común que con piratería organizada en la zona. En el pasado, la insurgencia ha abordado embarcaciones de cabotaje tradicionales de la región y pero se sigue sin tener constancia de capacidad para realizar asaltos al tráfico mercante internacional en mar abierto.

El nivel de seguridad en el Canal de Mozambique se estima como **NORMAL**.

3. TENDENCIA

Aunque no se ha llevado a cabo abordajes a buques de entidad, no puede descartar la posibilidad de nuevos ataques en el futuro debido a la persistencia en la presencia de insurgencia en la zona. A este hecho se suma la adaptación mediante cambios de TTP por parte de la insurgencia en el escenario cambiante por la aparición de fuerzas multinacionales organizadas.

Por ello, la tendencia a corto plazo se considera que la tendencia **MEJORA**.

¹ Tácticas, Técnicas y Procedimientos.



PRESIDENCIA
DEL
GOBIERNO

USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL
DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 4.1 Golfo Pérsico”

SIN CAMBIOS RESPECTO AL INFORME ANTERIOR

USO OFICIAL

IR AL MAPA



PRESIDENCIA
DEL
GOBIERNO

USO OFICIAL

CONSEJO NACIONAL
DE
SEGURIDAD MARÍTIMA
CELULA DE INFORMACIÓN
Y ANALISIS DE
RIESGOS Y AMENAZAS

INFORME DE SEGURIDAD PARA EL TRAFICO MARITIMO 21-01 “Ruta Marítima 4.2 Mar Árábigo”

SIN CAMBIOS RESPECTO AL INFORME ANTERIOR

USO OFICIAL

IR AL MAPA