

¡NO SE PUEDE BAJAR LA GUARDIA!

Pese a los importantes avances contra la piratería conseguidos en 2012

Fue la grave escalada de los ataques piratas en la zona de Somalia, especialmente entre 2009 y 2011, la que trajo este problema a los titulares de los medios de comunicación, pero se trata en realidad de un problema antiguo. La piratería marítima, además de un grave atentado a la libertad de los mares y al comercio internacional, es sin duda un drama humano para los tripulantes atacados y secuestrados y para sus familias, con complejas implicaciones jurídicas y que requiere una firme actuación de las instituciones internacionales. ANAVE ya dedicó esta Tribuna profesional al problema de la piratería en noviembre de 2011 (Las coberturas de seguro frente a los actos de piratería) y en abril de 2011 (El sector naviero se vuelca contra la piratería). Este artículo pretende ser una recopilación y actualización de varias materias relacionadas con este candente problema.

1. Introducción

Una de las principales organizaciones marítimas internacionales (BIMCO) se refiere así a la piratería en su informe "Reflections", de enero de 2013:

"La forma más eficaz de reducir o resolver un problema es encontrar y actuar sobre la causa que lo origina". Al aplicar esta máxima al caso de la piratería o del robo a mano armada, el secuestro y el asesinato en la mar, se intuye que las causas lógicas de esta lacra están relacionadas con la pobreza y la inestabilidad social que conducen a la delincuencia. El robo o pillaje no son fenómenos desconocidos para la humanidad, sino que han existido a lo largo de la historia de muchas formas diferentes, en su mayoría cometidos por los "pobres" o por pura codicia.

La piratería en las zonas costeras de Somalia, Golfo de Adén o el Océano Índico Occidental, es un problema complejo que sólo se podrá resolver combinando esfuerzos políticos, económicos, jurídicos y diplomáticos, y probablemente, con el apoyo de una acción militar.

No obstante, el desarrollo de programas de asistencia y una fuerte coordinación internacional de los mismos es una condición previa necesaria para hacer frente a los síntomas y la raíz misma del problema.

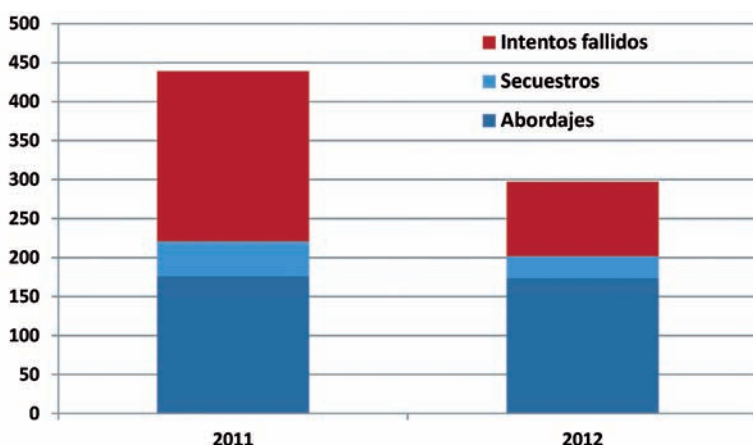
Vista en perspectiva, la forma de piratería a la que estamos expuestos actualmente en esta zona del mundo debe entenderse como una forma de crimen organizado con líderes, financiación, instigadores y bucaneros, y con un "modelo de negocio" muy concreto: la toma de rehenes para pedir rescate y, en ocasiones, cargas muy valiosas a bordo.

Además, los criminales capturados y procesados hasta el momento son, lamentablemente, sólo el final de la cadena.

Por tanto, es vital atacar a este modelo de negocio en sí mismo y aumentar significativamente el numerador de la relación riesgo/recompensa para todos los que se benefician de la piratería. Se han llevado a cabo muchas iniciativas y se están desarrollando otras nuevas, incluyendo el seguimiento e interceptación de los flujos financieros, una mejor coordinación de las investigaciones sobre los sospechosos de piratería y la aplicación más decidida de la ley, todo lo cual está conduciendo a resultados sensiblemente positivos.

Todos los países de la región sufren enormemente el impacto de la piratería, que supone un mayor coste de transporte y de las primas de seguros que afectan a sus propias

Incidentes de piratería



Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



economías. Por tanto, dentro de sus propios intereses estratégicos está contribuir y participar activamente en la lucha contra la piratería. Es imperativo que, a largo plazo, sean los propios Estados costeros del Océano Índico, y no las fuerzas militares internacionales, las que aseguren la región. No obstante, esto sólo podrá lograrse mejorando su capacidad para garantizar la protección bajo un estado de derecho, con estabilidad política y un desarrollo económico sostenido. Inicialmente, hay que centrarse en Somalia y abarcar la estabilidad política, la capacidad de hacer cumplir la ley y el orden, y el desarrollo de unas infraestructuras esenciales, mientras se continúa aportando ayuda humanitaria.

La comunidad internacional, con el apoyo de una presencia continuada y relativamente fuerte, aunque aún insuficiente de los efectivos militares, y una aplicación efectiva de las mejores prácticas de gestión recomendadas por el sector, siguen consiguiendo resultados positivos, y cada vez en mayor medida. Este éxito es reflejo de una acción militar más enérgica, una mejor comunicación y un mayor uso de guardias privados de seguridad armados a bordo de los buques en tránsito.

La estrecha cooperación y coordinación entre los buques mercantes y los de guerra ha proporcionado valiosas lecciones y experiencias que deben ayudar a la comunidad internacional a lidiar mejor con la piratería. Esto es importante, ya que existen otros focos potenciales

| Zona | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
|----------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Somalia | 10 | 31 | 19 | 80 | 139 | 160 | 49 |
| Golfo de Adén | 10 | 13 | 92 | 117 | 53 | 37 | 13 |
| Mar Rojo | 0 | 0 | 0 | 15 | 25 | 39 | 13 |
| Indonesia | 50 | 43 | 28 | 15 | 40 | 46 | 81 |
| Estrecho de Malaca | 11 | 7 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 |
| Malasia | 10 | 9 | 10 | 16 | 18 | 16 | 12 |
| Sur del Mar de China | 1 | 3 | 0 | 13 | 31 | 13 | 2 |
| Filipinas | 6 | 6 | 7 | 1 | 5 | 5 | 3 |
| Estrecho de Singapur | 5 | 3 | 6 | 9 | 3 | 11 | 6 |
| Vietnam | 3 | 5 | 11 | 9 | 12 | 8 | 4 |
| India | 5 | 11 | 10 | 12 | 5 | 6 | 8 |
| Bangladesh | 47 | 15 | 12 | 18 | 23 | 10 | 11 |
| Nigeria | 12 | 42 | 40 | 29 | 19 | 10 | 27 |
| Benín | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 20 | 2 |
| Perú | 9 | 6 | 5 | 13 | 10 | 2 | 3 |
| Otros | 60 | 69 | 51 | 61 | 60 | 35 | 61 |
| Total mundial | 239 | 263 | 293 | 410 | 445 | 439 | 297 |

Incidentes de piratería

de piratería en el mundo como, por ejemplo, el aumento de los ataques en el Golfo de Guinea que, aunque son diferentes a los de Somalia en su concepto, no son menos preocupantes.

Una cosa es segura, el enjuiciamiento y la detención de sospechosos de piratería es una componente clave en la lucha global contra la piratería. En este momento más de 1.000 sospechosos están en espera de juicio en unos 20 países. Y más importante aún, existe legislación suficiente para que cualquier nación enjuicie a los piratas, si tuvieran la voluntad y determinación para hacerlo.

2. Evolución de la incidencia y distribución geográfica de la piratería

Según el último informe de la Cámara de Comercio Internacional y la Oficina Marítima Internacional (de enero 2013) sobre la piratería mundial, en 2012 se registraron 297 incidentes de piratería (incluyendo ataques reales e intentos fallidos), casi un tercio menos que en el año anterior, en el que se registraron 439 incidentes.

Los incidentes de piratería en la costa de Somalia se redujeron de forma muy importante y alcanzaron el valor más bajo desde 2008. Por el contrario, aumentaron de forma muy notable en la costa occidental de África y en Indonesia.

En 2012, prácticamente la mitad de los incidentes de piratería (150 en total) se produjeron en las costas de África, no obstante, los incidentes en esta zona se redujeron casi a la mitad respecto al año anterior, en el que se contabilizaron 293 casos.

Incidentes de piratería registrados en 2012

De los 297 incidentes registrados en todo el mundo el año pasado, los piratas consiguieron abordar el buque en 174 ocasiones, 2 menos que en el año anterior, y lo-

graron secuestrar 28 buques, un 37,8% menos que en 2011. Esto conduce a una "tasa de éxito" de $28/297 = 9,4\%$ en 2012, frente al 8,99% de 2011 (en el conjunto mundial). El sureste asiático fue la zona que más abordajes registró, con un total de 94 casos (el 54,0% del total), mientras que en África se registraron 24 de los 28 secuestros notificados en 2012.

En 2012, un total de 662 tripulantes sufrieron algún tipo de violencia por parte de los piratas (amenazas, agresiones, heridas, secuestros o resultaron muertos). El número de rehenes tomados a bordo cayó un 27%, de 802 en 2011 a 585. Perdieron la vida 6 tripulantes (todos en aguas africanas) y otros 32 fueron heridos o sufrieron agresiones, 23 de ellos en Indonesia, Malasia y Nigeria.

Tendencia

El director del IMB, Pottengal Munkundan afirma que: "*Estos datos sobre piratería muestran una positiva reducción de los secuestros y los ataques a los buques. Sin embargo, las tripulaciones deben mantenerse muy alerta, especialmente en las aguas altamente peligrosas de África, tanto oriental como occidental.*"

El IMB afirma que las fuerzas militares están consiguiendo resultados muy positivos en la represión de la piratería frente a la costa este de



África, lanzando ataques preventivos contra buques piratas nodrizas. Además, el enrole de vigilantes privados de seguridad armados y la aplicación por parte de las tripulaciones de las mejores prácticas de gestión también han tenido un efecto muy notable.

No obstante, la amenaza y la capacidad de los piratas somalés, fuertemente armados, sigue siendo importante. El Director del IMB, Mukundan, afirma: "*La presencia continuada de las fuerzas militares navales es vital para asegurar que la piratería somalí se mantenga en niveles bajos. Los recientes avances podrían revertirse si los buques de guerra se retirasen de la zona.*"

Se han identificado buques nodriza y esquifes piratas en el Golfo de Omán, al sur del Mar Rojo y en la cuenca somalí, junto con varios ataques cerca del Estrecho de Ormuz y las rutas del petróleo y gas natural desde el Golfo Pérsico. A fecha de 31 de diciembre de 2012, los piratas somalés mantenían 104 rehenes en 8 buques y otros 23 en tierra, en espera de las negociaciones para su liberación.

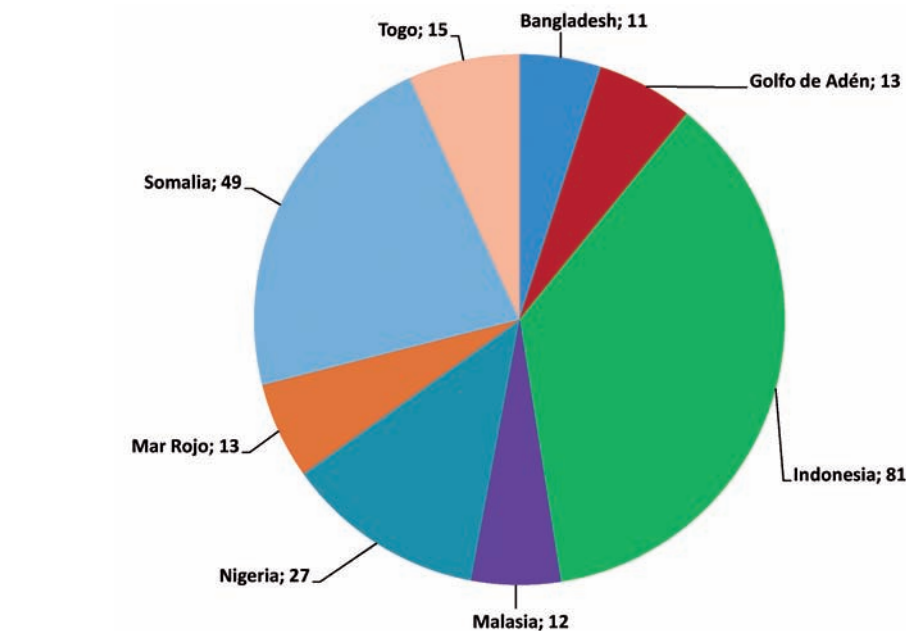
3. Protección por fuerzas navales militares

Fuerzas navales en la zona (Operación Atalanta)

A comienzos 2008, el importante aumento de los actos de piratería en la zona del Cuerno de África impulsó a la comunidad internacional a adoptar una serie de acciones para proteger al tráfico marítimo.

El Consejo de Seguridad de la ONU emitió diversas Resoluciones y la OTAN, la UE y la coalición de Fuerzas Marítimas Combinadas, liderada por los EEUU, desplegaron misiones internacionales para luchar contra la piratería. Otros Estados, como Rusia, China, Malasia, India, Japón, Australia, Irán, Turquía, Indonesia, Malasia y Arabia Saudí, decidieron actuar de forma unilateral enviando medios militares aéreos y navales a la zona.

En noviembre de 2008, el Consejo de la UE aprobó la Acción Común 851, en apoyo de las Resoluciones 1814, 1816 y 1838 del Consejo de Seguridad de la ONU, que autori-



Distribución de la piratería en las principales regiones (que abarcan el 75% de los incidentes).

zaba la puesta en marcha de la operación europea Atalanta para luchar contra la piratería en aguas somalés, inicialmente de forma preferente para contribuir a la protección de los barcos del Programa Mundial de Aliamientos que transportan ayuda humanitaria a Somalia.

Pero la operación Atalanta también se autorizó para la disuasión, prevención y lucha contra los actos de piratería y robo a mano armada frente a las costas de Somalia. Atalanta es la primera operación marítima de la UE que se pone en marcha en el marco de la Política Europea de Seguridad y Defensa.

Subsiguientemente, el 23 de enero de 2009, el Consejo de la UE ordenó la puesta en marcha de la misión, a la que España acordó contribuir con un contingente máximo integrado por dos buques, un avión de patrulla marítima basado en Djibouti y hasta 395 militares. España es, junto a Francia, la mayor contribuyente a la misión.

Esta activa participación española vino motivada por el secuestro, en abril de 2008, del atunero español "Playa de Bakio", lo que puso de manifiesto que el problema de la piratería en Somalia no sólo era una amenaza para la seguridad del comercio marítimo internacional, sino también para los intereses españoles en la zona, representados por la actividad de la flota atunera española en el Índico.

En 2009 se ampliaron los cometidos de la operación Atalanta a contribuir a supervisar las actividades pesqueras frente a Somalia, cooperar con las organizaciones y Estados que luchan contra la piratería (en especial con la Combined Task Force 150) y, cuando se desarrolle la capacidad marítima de Somalia, ayudar a las autoridades de ese país facilitando datos sobre la actividad pesquera.

Desde principios de diciembre de 2012 y durante 4 meses, España asumió, por cuarta vez desde el inicio de la misión, el mando de la fuerza de Atalanta (por medio de un contralmirante de la Armada). Durante este periodo, España aporta unos 300 hombres, repartidos entre la fragata Mendez Nuñez y el destacamento del Ejército del Aire en Djibouti.

La Resolución 2077/2012 del Consejo de Seguridad de la ONU, prorrogó, por un periodo de 12 meses, la autorización para la lucha contra la piratería en las aguas frente a las costas de Somalia. Igualmente, el Consejo de la UE ha decidido pro-





rogar el mandato de la Operación Atalanta hasta diciembre de 2014.

Protección militar mediante Grupos de Tránsito.

Dada la enorme extensión de la zona de riesgo en Somalia-Golfo de Adén (mayor que toda Europa) y los limitados recursos militares desplegados en la zona, no es posible en general la protección mediante la técnica de los convoyes. En su lugar, en 2009, el Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI refrendó el establecimiento del llamado Corredor de Tránsito Recomendado Internacionalmente (IRTC) en el golfo de Adén, que está sujeto a modificaciones de sus coordenadas en función de las circunstancias imperantes, por lo que se debe consultar la web del Maritime Security Center Horn of Africa (MSCHOA) en el último momento antes de iniciar un tránsito.

Este corredor consta de dos vías de tránsito separadas, cada una con

una anchura de 5 millas y separadas entre sí por una zona de 2 millas. La vía sur la utilizan los buques que se dirigen hacia el este y la norte los que navegan hacia el oeste, pero no se ha marcado o definido mediante medios de navegación visuales, ni se utiliza como dispositivo de separación de tráfico.

En el corredor se distinguen varias zonas. La posición de la zona de alto riesgo se revisa constantemente. Suele incluir un periodo de navegación nocturna y los momentos en los que existe una mayor posibilidad de que se produzca una tentativa de ataque pirata, que suelen ser al anochecer y amanecer.

En dicho corredor, las fuerzas navales del MSCHOA han organizado un programa de "grupos de tránsito", según el cual, los buques que participan en cada grupo de tránsito deben:

- Calcular cuidadosamente el momento de su llegada para aproximarse al punto de agrupamiento.
- Evitar tener que esperar en ese punto, ya que los buques son especialmente vulnerables a los ataques piratas si se aproximan lentamente o esperan en dichos puntos de agrupamiento.

El estudio de los ataques con éxito y tentativas por parte de los piratas indica que no son habituales los ataques nocturnos, por lo que los grupos de tránsito se han organizado de modo que los buques más vulnerables naveguen por las zonas más peligrosas durante la noche. Navegar en un "grupo de tránsito" no es navegar en convoy, ya que

los buques no tienen necesariamente por qué ir escoltados por un buque de guerra ni a la misma velocidad. Pero ello no significa que la protección que ofrece sea menor. El objetivo de este sistema de tránsito en grupo es agrupar a todos los buques posibles aproximadamente al amanecer, de modo que, en estas primeras horas de luz, en las que existen mayores posibilidades de que se produzca un ataque, los buques en tránsito estén agrupados, pero cada uno navegando a su propia velocidad. Estos factores permiten a la fuerza militar situar mejor sus efectivos en esa zona para disuadir a los piratas y proteger más eficientemente a un mayor número de buques contra un eventual ataque.

Aunque un buque observe que no hay ningún barco buque mercante en sus proximidades al inicio de su tránsito por el corredor, otros buques que participan en el mismo grupo se irán aproximando durante la etapa más sensible de la navegación. Por esta razón, es importante que cada buque no se detenga para esperar la llegada de otros en los puntos de entrada al corredor y que cada uno mantenga la velocidad que se le haya indicado.

Aunque un buque participe en un grupo de tránsito, también debe poner en práctica todas las medidas de protección posibles contra la piratería y mantener la escucha en los canales 16 y 8 de VHF durante toda la navegación de tránsito en el corredor.

4. Medidas de autoprotección

Las cifras antes analizadas demuestran que el número de ataques piratas se ha reducido considerablemente en Somalia, incluso a cifras anteriores al 2009. Pero, además, se están reduciendo significativamente las "tasas de éxito" de los ataques piratas en la zona de Somalia-Golfo de Adén, en el Golfo de Guinea, y en otras zonas.



Mientras la reducción de los ataques se atribuye a la protección por unidades militares y al inicio de acciones sobre los asentamientos de los piratas en tierra, las reducción de las tasas de éxito de los ataques se debe, sobre todo, al efecto conjunto de la puesta en práctica por los buques de las prácticas recomendadas: Best Management Practices (BMP) y al embarque de vigilantes de seguridad armados.

Embarque de vigilantes de seguridad privada a bordo.

Dadas las complejidades jurídicas que esta práctica supone, la actitud frente a la misma, tanto de la mayoría de los gobiernos como de las principales organizaciones navieras internacionales (como ICS, BIMCO o ECSA) fue inicialmente de oposición o al menos escepticismo. Pero, posteriormente, a la vista de los resultados, han ido evolucionando hacia una actitud tolerante y, más recientemente, hacia su aceptación (aunque sea como mal menor) y a promover su regulación.

España fue uno de los primeros países en autorizar y regular esta práctica, por medio del RD 1628/2009, a raíz del secuestro del atunero español Alakrana. Este RD modificó el Reglamento de Seguridad Privada y de Armas, permitiendo embarcar en buques de bandera española (tanto mercantes como pesqueros) vigilantes privados armados para prevenir y repeler ataques cuando se encuentren fuera de aguas territoriales españolas y en situaciones de especial

riesgo para personas y bienes. Este RD se desarrolló mediante dos órdenes ministeriales:

- Orden PRE/2914/2009: Regula las condiciones para la tenencia, control, utilización y adquisición de armas de guerra por las empresas de seguridad privada, así como las características del armamento autorizado. Solo podrán prestar estos servicios las empresas de seguridad de ámbito estatal, inscritas en el registro del Ministerio del Interior y autorizadas para prestar servicios y actividades de vigilancia y protección.
- Orden DEF/467/2011: Establece normas para la colaboración del Ministerio de Defensa en la formación de los vigilantes de seguridad privada y para el apoyo logístico en el transporte del material imprescindible empleado en su servicio.

Los resultados de la aplicación de estas normas españolas han sido muy positivos, habiéndose demostrado su eficacia en varios ataques posteriores a buques atuneros.

Con arreglo a los últimos datos disponibles, además de España actualmente disponen de regulación nacional que autoriza el embarque de guardias armados al menos los siguientes países: Alemania (*), Bélgica (*), Chipre, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Italia (*), Luxemburgo (*), Polonia, Reino Unido y Suecia (*). Los países indicados con (*) han regulado esta materia en los últimos meses.

Por su parte, aunque no lo autoricen expresamente tampoco lo prohíben y en la práctica lo toleran: Malta, Noruega, Portugal, Francia, Holanda y Lituania.

Esta creciente regulación o consentimiento por parte de países de bandera ha conducido a varias organizaciones, entre ellas ICS y BIMCO, a promover el desarrollo de una propuesta de Norma internacional sobre Reglas para el Uso de la Fuerza (RUF) por parte de los guardias armados a bordo. Es evidente que la existencia de tal Norma internacional (análoga a las normas ISO), podría suponer una ventaja, por cuanto estable-

cería un marco de referencia a la que podrían hacer atenerse las regulaciones nacionales.

Esta propuesta recoge una respuesta escalonada en los siguientes pasos:

- a. Vigilancia. Aviso al capitán en caso de embarcación sospechosa.
 - Debe notificarse con la máxima celeridad la identificación de una embarcación sospechosa, así como el proceso de toma de decisiones por parte del capitán/Oficial de guardia y el jefe de equipo.
 - Las posibles amenazas deben confirmarse como tales por los guardias armados, el capitán, oficiales o tripulación antes de aplicar medidas de autodefensa, para evitar una identificación errónea y minimizar el riesgo de ataque a personas inocentes.
 - La no presencia del capitán en el puente no debería evitar que los guardias armados puedan, de forma independiente, poner en práctica estas Reglas para proteger el buque y las personas a bordo.
 - En todo caso, se debe enviar un mensaje por radio al UK Maritime Trade Operations (UKMTO), así como a la central de operaciones de los guardias armados, informando de la situación.

b. Avisos "no violentos".

Si es posible, antes de hacer uso de la fuerza contra un contacto sospechoso, embarcación y/o amenaza potencial, los guardias armados



deben emitir señales y/o advertencias verbales utilizando todos los medios disponibles, incluyendo, entre otros: radio VHF, sirenas de alta potencia operadas por control remoto, megáfonos de alta potencia acústica, láser deslumbrantes, botellas de gas lacrimógeno, granadas detonadoras (que emiten un intenso destello de luz acompañado por un sonido de hasta 175 dB), mangueras contra incendios y cañones de agua a presión y de disparos de advertencia, etc.

La finalidad de estas advertencias es que los sospechosos o atacantes sean conscientes de que han sido detectados y se les considera una amenaza para el buque mercante y, en consecuencia, desistan su comportamiento amenazante.

- c. Extraer de su lugar de almacenamiento y cargar las armas de fuego.
- d. Exhibir las armas a la vista de los piratas.
- e. Disparos disuasorios.

Todos los incidentes, tanto amenazas como ataques reales, quedaran registrados por el personal del buque y los guardias armados y se notificarán al UKMTO, MSCHOA, al centro de operaciones de los guardias armados, al estado de bandera y otras Autoridades si la situación así lo exige. En caso de cualquier acto real o amenaza de ataque pirata o de captura por terceros, el jefe del equipo de guardias armados informará al capitán o al oficial de guardia de que tiene la intención



de aplicar las Reglas para el Uso de la Fuerza. El capitán conservará en todo momento la responsabilidad final sobre la navegación segura y el mando general del buque. Si bien los agentes de seguridad serán los únicos responsables de las decisiones tomadas por su cuenta y riesgo en el uso de la fuerza, el capitán tiene potestad para ordenar al personal de seguridad cesar el fuego en cualquier circunstancia sin comprometer el derecho de defensa propia del personal de seguridad, de conformidad con la legislación aplicable.

Prácticas recomendadas por el sector (Best Management Practices 4).

El 4 de agosto de 2011, las principales organizaciones empresariales

del sector naviero revisaron y publicaron la cuarta versión de sus Prácticas Recomendadas para la prevención de ataques piratas en la zona de Somalia y Golfo de Adén (Best Management Practices, BMP4), recomendadas por ICS, Intertanko, Intercargo, BIMCO, etc. y que cuentan con el pleno apoyo de la EURONAVFOR, OTAN, INTERPOL y otras instituciones.

En esta versión de las BMP se reforzó el concepto de "ciudadela", que se define como *"una zona designada, planificada con antelación y construida para ese fin en los buques, donde toda la tripulación se refugiará en caso de que los piratas estén a punto de subir a bordo del buque"*.

Están proyectadas y construidas para impedir el acceso a los piratas durante cierto tiempo y deben contar, entre otras cosas, con su propia unidad autónoma de aire acondicionado, raciones de agua y comida de emergencia, buenas comunicaciones con el exterior, mando de parada de emergencia para los motores principales y auxiliares y cámaras de televisión de circuito cerrado accionadas a distancia.



En muchas ocasiones esta ciudadela ha servido para dar refugio a la tripulación el tiempo suficiente hasta la intervención de los buques de guerra y evitar el secuestro del buque.

Las BMP4 también se refieren, por primera vez, al embarque de equipos armados de seguridad para proteger los buques en tránsito por las zonas de peligro. Cita dos posibilidades: que los guardias armados sean miembros de las fuerzas armadas del Estado de bandera (Destacamentos de Protección de Buques, DPV), o bien empresas privadas de seguridad contratadas. Las implicaciones legales son muy diferentes en uno y otro caso, ya que, al menos en principio, el armador debe tener autorización del Estado de bandera y de todos y cada uno de los estados por cuyas aguas territoriales transite para llevar personal armado a bordo. El uso de DPV militares es bastante limitado por el momento, ya que sólo unos pocos Estados (por ejemplo, Francia) despliegan a su personal militar para la protección de un buque en tránsito. Además, existe gran preocupación sobre la responsabilidad en caso de accidente (por ejemplo, un pescador inocente confundido con un pirata).

Las BMP4 se orientan a 6 objetivos o recomendaciones (más bien, situaciones a evitar), que se resumen en la siguiente tabla, junto con las medidas para evitar cada una de ellas. Actualmente, se estima que los buques que aplican correctamente las BMP4 tienen una probabilidad de más del 90% de eludir el ataque.

En todo caso, es importante incidir en que una preparación adecuada previa al viaje y al tránsito por la zona de riesgo es fundamental.

BMP4: Fase previa. Evaluación del riesgo

- Determinar la probabilidad de un ataque y las consecuencias previsibles.
- Prioridad máxima: seguridad de los tripulantes
- Factores a considerar (valores razonablemente seguros):
 - Tipo de buque, velocidad (>18 n) y francobordo (> 8 m)
 - Condiciones meteorológicas

| | |
|--------------------|---|
| No estar SOLO | Registrarse con MSCHOA y UKMTO Navegar por el corredor recomendado (IRTC) Se recomienda mantener encendido el sistema AIS |
| No ser DETECTADO | Hacer seguimiento de los avisos a navegantes (NAVWARNS) Utilizar únicamente las luces de navegación |
| No ser SORPRENDIDO | Aumentar las vigilancia de serviolas y radar |
| No ser VULNERABLE | Emplear las medidas de protección Visibles y Disuasorias Pueden incluir alambres de espino, mangueras a presión, etc. Protección del personal de puente (chalecos y cascos kevlar) |
| No ser ABORDADO | Navegar a la máxima velocidad En caso de ser atacado, maniobrar en zig-zag |
| No ser CONTROLADO | Seguir procedimientos preestablecidos y comprobados Definir y utilizar zonas seguras a bordo como Ciudadelas Dificultar todo lo posible que los piratas utilicen herramientas, equipos, y vías de acceso al buque |

Situaciones a evitar según las Best Management Practices, BMP4.

(monzones) (Beaufort > 3)

- Grado de peligrosidad de la carga
- Actividad pirata reciente en la zona
- Viabilidad comercial/económica de utilizar ruta alternativa por El Cabo

BMP4: Preparación del viaje

- Registrarse en la web de MSCHOA al menos 4 o 5 días antes e informar al entrar en zona de riesgo
- Disponer de una relación actualizada de puntos de contacto
- Informar a fletadores y aseguradores
- Revisar procedimientos de protección en los manuales del Código ISPS:
 - Añadir UKMTO como receptor alarmas de protección del Código ISPS
 - Analizar técnicas típicas en ataques piratas.
 - Disponer o reforzar medidas de autoprotección.
 - Considerar refuerzo de las guardias y/o personal adicional
- Informar y preparar a las tripulaciones. Que cada tripulante conozca su papel y sus responsabilidades en cada situación.
- La alarma por piratería debe ser inconfundible con otras.
- Hacer ejercicios antes de entrar en zona de riesgo
- Aprovisionarse de combustible, agua y alimentos suficientes
- Establecer plan de comunicaciones de emergencia
- Visitar web MSCHOA para actualizar las últimas derrotas y métodos de tránsito recomendados. Informar al capitán
- Determinar política a seguir respecto al AIS.

En el golfo de Adén se recomienda mantenerlo en funcionamiento. Si se desconecta, se debe reconectar en caso de ataque. En muchos casos, estas precauciones tan simples han marcado la diferencia entre ser capturados o escapar de un ataque pirata.

5. Conclusión

A pesar de que las estadísticas demuestran que en 2012 se ha reducido de forma notable la piratería, especialmente en Somalia, no debemos bajar la guardia.

Es importante tener en cuenta que este es un fenómeno dinámico, que cambia no sólo de zona, sino que en cada una de ellas los piratas cambian y perfeccionan sus tácticas de ataque y van aprendiendo a superar ciertas barreras.

Todos los esfuerzos que ya se han realizado por parte de gobiernos, armadores y organizaciones internacionales están dando su fruto pero deben continuar para garantizar la continuidad de la positiva tendencia observada el pasado año.

Una cosa es segura, se debe hacer más hincapié en el desarrollo de un marco jurídico internacional y lo más uniforme posible sobre la piratería en materias como tratamiento de guardias armados, pago de rescates, detención y enjuiciamiento de los sospechosos, etc. Contar con dicho marco internacional es una componente clave en la lucha global contra la piratería.

