



Ref.: T2-MSs/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1334  
23 junio 2009

## **ACTOS DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA PERPETRADOS CONTRA LOS BUQUES**

### **Orientaciones para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada contra los buques**

1 En su 86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009), el Comité de Seguridad Marítima aprobó la revisión de la circular MSC/Circ.623/Rev.3 (Directrices para propietarios y armadores de buques, capitanes y tripulaciones sobre la prevención y represión de actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques) que figura en el anexo.

2 La revisión se llevó a cabo basándose en los resultados del examen amplio de las orientaciones facilitadas por la Organización para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, y en ella se tuvo en cuenta la labor del Grupo de trabajo por correspondencia constituido en el MSC 84 para el examen y la actualización de las circulares MSC/Circ.622/Rev.1 y MSC/Circ.623/Rev.3 y de la resolución A.922(22).

3 Se recomienda a los Gobiernos Miembros y organizaciones que gozan de carácter consultivo ante la OMI que distribuyan la circular a los propietarios y armadores de buques, compañías navieras, capitanes y tripulaciones y a las restantes partes interesadas.

4 La presente circular revoca la circular MSC/Circ.623/Rev.3.

\*\*\*



## ANEXO

**ORIENTACIONES PARA PROPIETARIOS DE BUQUES, COMPAÑÍAS<sup>1</sup>, ARMADORES DE BUQUES, CAPITANES Y TRIPULACIONES SOBRE LA PREVENCIÓN Y REPRESIÓN DE ACTOS DE PIRATERÍA\* Y ROBOS A MANO ARMADA\*\* CONTRA LOS BUQUES**

**Introducción**

1 La presente circular tiene por finalidad señalar a la atención de los propietarios de buques, compañías, armadores de buques, capitanes y tripulaciones las precauciones que deben adoptarse para reducir los riesgos de piratería en alta mar y los robos a mano armada perpetrados contra los buques cuando éstos se encuentren fondeados, frente a los puertos o navegando en las aguas territoriales de un Estado ribereño. Además contiene un resumen de las medidas que deberían adoptarse para reducir el riesgo que plantean tales ataques, las posibles medidas para combatirlos y la necesidad imperiosa de notificarlos, hayan tenido éxito o no, a las autoridades del Estado ribereño en cuestión y la Administración marítima del propio buque. Los informes deben ser enviados tan pronto como sea posible para permitir así que se adopten las medidas necesarias.

2 Es importante tener presente que los propietarios de buques, compañías, armadores de buques, capitanes y tripulaciones pueden y deben adoptar medidas para protegerse ellos mismos y sus buques de los piratas y de los ladrones armados. Si bien las fuerzas de seguridad pueden a menudo brindar asesoramiento sobre estas medidas y se requiere que los Estados de abanderamiento adopten las medidas necesarias para que los propietarios y capitanes de buques acepten sus responsabilidades,

---

<sup>1</sup> El término "compañía" se define en las reglas IX/1 y XI-2/1 del Convenio SOLAS.

\* La siguiente definición de piratería figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982:

"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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

\*\* La reunión subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, el golfo de Adén y la zona del mar Rojo, celebrada en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) del 14 al 18 de abril de 2008, acordó modificar esta definición. De manera coherente con respecto a lo dispuesto en el ReCAAP, se ha añadido el motivo de "fines privados" en la definición. La fórmula "dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial" sustituyó a "dentro de la jurisdicción de un Estado". La fórmula nueva refleja las opiniones de Francia, apoyada por otros Estados participantes en la reunión, de que la definición de robos a mano armada perpetrados contra los buques no debería ser aplicable a actos cometidos más allá del mar territorial. La nueva definición dice lo siguiente: "Robos a mano armada perpetrados contra buques: son cualesquiera actos ilícitos de violencia o detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación que no sean actos de piratería, cometidos con fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipelágicas y mar territorial".

en última instancia incumbe a los propietarios de buques, compañías, armadores de buques y capitanes adoptar precauciones en el ámbito marítimo cuando sus buques navegan en zonas expuestas a actos de piratería y robos a mano armada. En la planificación debería tomarse en consideración el bienestar de los tripulantes durante un periodo de cautividad en manos de piratas o ladrones armados, y posteriormente. Antes de adentrarse en aguas donde se sabe que hay ataques, es imperativo que los propietarios de buques, compañías, armadores de buques y los capitanes en cuestión compilen información precisa sobre la situación en la zona. A tal efecto, la información sobre ataques y tentativas de ataques compilada, analizada y distribuida por la OMI, por el Centro de notificación de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional, el Centro de intercambio de información del ReCAAP (ReCAAP ISC)<sup>2</sup>, el Centro de protección marítima del cuerno de África, los Gobiernos y otros es de vital importancia, y en ella deberían basarse las medidas de precaución.

3 Estas recomendaciones se han extraído de diferentes fuentes. En caso de opiniones contradictorias, se han indicado las razones por las cuales se eligió la medida recomendada.

### **El objetivo de los piratas y ladrones**

4 Además del secuestro del buque, la toma como rehenes de los tripulantes y el robo de la carga, otros objetivos de los atacantes son el dinero en efectivo que se encuentre en la caja fuerte del buque, las pertenencias de los tripulantes y cualquier equipo desmontable del buque. Cuando haya pruebas de manipulación indebida de contenedores, esto puede constituir una indicación de que los asaltantes podrían haber accedido al buque cuando éste se encontraba atracado en el muelle y haber escapado después por el costado, con lo que pudieran llevarse consigo. La aplicación del Código PBIP constituye una medida importante de precaución, y una comprobación exhaustiva de los compartimientos del buque y su cierre antes de zarpar del puerto es por tanto una medida que se recomienda enfáticamente.

### **Disuasión de la piratería y los robos a mano armada**

#### **Dinero en efectivo en la caja fuerte del buque**

5 La convicción de que la caja fuerte del capitán contiene gran cantidad de dinero en efectivo constituye un atractivo para los atacantes. En algunos casos, esta creencia estaba justificada y se sustrajeron grandes sumas. Si bien a veces puede ser necesario transportar dinero en efectivo para el funcionamiento del buque y las necesidades de la tripulación, así como para salvar las restricciones que impone el control de cambios en algunos Estados, ese dinero constituye también un atractivo para los atacantes, que intimidarán y tomarán como rehenes al capitán o a los tripulantes hasta que revelen su emplazamiento. Los propietarios de buques deberían estudiar los medios para eliminar la necesidad de llevar a bordo grandes cantidades de dinero en efectivo. Cuando esto sea necesario debido a las restricciones en el control de cambios impuestas por los Estados, este hecho debería ponerse en conocimiento de la Administración marítima del buque para que considere si se deberían realizar gestiones a fin de que se imponga un criterio más flexible como parte de las medidas adoptadas internacionalmente para acabar con los ataques de piratas y ladrones armados.

---

<sup>2</sup> El Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP) es un acuerdo Gobierno-Gobierno que aborda el acaecimiento de actos de piratería y de robos a mano armada perpetrados contra los buques en Asia. La condición jurídica del ReCAAP ISC es de organización intergubernamental.

## **Discreción del capitán y los tripulantes**

6 Los capitanes deberían tener presente la posibilidad de que los atacantes intercepten las comunicaciones buque-tierra y se sirvan de la información obtenida para elegir los objetivos. Asimismo, los capitanes deberían tener presente que desconectar el sistema de identificación automática (SIA) en zonas de alto riesgo reduce la capacidad de los buques de apoyo de la armada para dar seguimiento y localizar a buques que pueden necesitar auxilio. También debería procederse con cautela cuando se transmita por radio información sobre la carga u objetos de valor a bordo en zonas donde hay ataques.

7 El capitán habrá de hacer uso de su pericia profesional para decidir si el sistema de identificación automática se ha de desconectar, a fin de que el buque no sea detectado, cuando se entre en aguas donde los actos de piratería constituyen una amenaza inminente. El capitán debería sopesar el riesgo de un ataque y la necesidad de mantener la seguridad de la navegación y, en especial, dar cumplimiento a las prescripciones de la regla 7 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, relativa a los riesgos de abordaje, y actuar de conformidad con la orientación incluida en las resoluciones A.917(22) y A.956(23). El capitán también debería tener presente que otros buques que naveguen en zonas de alto riesgo pueden haber tomado la decisión de desconectar el sistema de identificación automática. En caso de ataque, los capitanes deberían asegurarse en la medida de lo posible de que se vuelva a conectar el sistema de identificación automática y que transmite datos, a fin de que las fuerzas de seguridad puedan localizar el buque.

8 Se debería recomendar a los tripulantes que desembarquen en puertos de zonas afectadas que no hablen sobre los pormenores del viaje ni de la carga con personas que no tengan relación con las actividades del buque.

## **Tripulaciones más pequeñas**

9 El hecho de que actualmente los buques cuentan con tripulaciones más pequeñas también constituye un factor que favorece a los atacantes. Una tripulación pequeña, cuyo objetivo es garantizar la navegación segura de su buque en aguas congestionadas o restringidas, tendrá a cargo la ardua tarea adicional de mantener un alto grado de vigilancia durante periodos prolongados. Los propietarios de buques harían bien en considerar la posibilidad de mejorar las guardias de seguridad cuando sus buques estén navegando o anclados en aguas de puertos donde se producen ataques, y de proporcionar equipos de vigilancia y detección adecuados para ayudar a sus tripulantes y proteger a sus buques.

## **Prácticas recomendadas**

10 Las prácticas recomendadas que se resumen a continuación se basan en informes sobre sucesos, instrucciones publicadas por organizaciones comerciales y medidas concebidas para mejorar la protección del buque. Corresponde únicamente a los propietarios o capitanes de buques que naveguen en aguas donde se producen ataques determinar en qué medida se observan o aplican las recomendaciones. También sería conveniente que el sector naviero consultara otras recomendaciones existentes tales como las facilitadas por el ReCAAP ISC<sup>3</sup>, el Centro de notificación de actos de piratería, dependiente de la Oficina Marítima Internacional, BIMCO, la ICS y otros órganos del sector.

---

<sup>3</sup> El ReCAAP ISC compila y analiza información relativa a actos de piratería y a robos a mano armada perpetrados contra los buques y publica informes periódicos en los que se señalan tendencias y pautas, se reseñan prácticas adecuadas y se recomiendan medidas preventivas.

11 Dado que con frecuencia se exige a los capitanes que en estas circunstancias difíciles sigan múltiples procedimientos de notificación, es necesario simplificar estos procedimientos en tanto sea posible desde un punto de vista operativo. Por tanto, se recomienda que, en caso de que se produzca un suceso, los capitanes informen sobre toda tentativa de ataque de piratas y de robo a mano armada, o de amenazas de comisión de estos actos, a las siguientes instancias:

- i) el RCC más cercano o el punto regional de contacto para actos de piratería, donde así proceda (por ejemplo, el ReCAAP ISC en la región de Asia<sup>4</sup>);
- ii) el Estado de abanderamiento; y
- iii) el Centro de notificación de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional<sup>5</sup>.

12 Las medidas recomendadas se definen como fases relacionadas con cualquier viaje que se realice por una zona donde exista la amenaza de actos de piratería o de robos a mano armada. Esas fases constituyen las principales etapas en todas las situaciones anteriores a los actos de piratería o robos a mano armada, tentativas de piratería o robos a mano armada y actos de piratería o robos a mano armada confirmados. Dependiendo de cómo se desarrolle la situación en cuestión, dichas etapas podrán o no concretarse. En el apéndice 3 figura una lista de fases.

#### **Fase previa a la comisión de actos de piratería/robos a mano armada**

13 En el sistema de gestión de la seguridad del buque o en el plan de protección del buque debería haber procedimientos por escrito acerca de cómo prevenir o reprimir los ataques de los piratas y los robos a mano armada.

14 La entrada en vigor del Código PBIP y del Código IGS ha hecho que las evaluaciones de la protección y las evaluaciones de los riesgos formen parte integral de las precauciones en materia de seguridad y protección. Las medidas para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada contra los buques deberían ser parte de los procedimientos de respuesta en caso de emergencia en el sistema de gestión de la seguridad o, como una situación que exige un nivel de alerta superior, de los procedimientos del plan de protección del buque.

15 Todos los buques que naveguen en aguas o arriben a puertos donde se producen ataques deberían llevar a cabo una evaluación de la protección como preparación para la elaboración de medidas para evitar ataques de piratas o robos a mano armada contra los buques, así como para saber cómo se ha de proceder si se produce un ataque. Esto debería incluirse en el sistema de gestión de la seguridad como parte de los procedimientos de respuesta en caso de emergencia o como parte de los procedimientos del plan de protección del buque. En la evaluación de la protección se deberían tomar en consideración los parámetros básicos de la operación, incluidos los siguientes:

- .1 los riesgos que puedan presentarse, incluida toda información facilitada sobre las características de los actos de piratería o de los robos a mano armada en una zona específica;

---

<sup>4</sup> Véanse los apéndices 1 y 2 de la presente circular con respecto a los procesos de intercambio de información y de notificación de sucesos en general y en la región de Asia.

<sup>5</sup> El Centro de notificación de actos de piratería de la Oficina Marítima Internacional está atendido por personal las 24 horas del día y recibe y difunde informes de ataques o de tentativas de ataques en todo el mundo.

- .2 el tamaño real, el francobordo y la velocidad máxima del buque, y el tipo de carga que se transporta;
- .3 el número de tripulantes disponibles, su capacidad y formación;
- .4 la capacidad de establecer zonas protegidas a bordo del buque; y
- .5 el equipo de a bordo, incluido el equipo de vigilancia y detección del que se disponga.

16 El plan de protección del buque\* o los procedimientos de respuesta en casos de emergencia deberían elaborarse partiendo de la evaluación de riesgos, pormenorizando las respuestas predeterminadas para abordar los aumentos y descensos en los niveles de amenaza.

Estas medidas deberían abarcar, entre otras cosas:

- .1 la necesidad de establecer una vigilancia más estricta y la utilización del equipo de alumbrado, vigilancia y detección;
- .2 el control del acceso al buque y a las zonas restringidas del mismo por el personal del buque, los pasajeros, visitantes, etc.;
- .3 la prevención de intrusiones no autorizadas mediante dispositivos y medidas activas y pasivas, tales como redes, alambrados, barreras eléctricas, dispositivos acústicos de largo alcance, así como la utilización, cuando sea apropiado, de personal de seguridad en los buques que transiten en zonas de alto riesgo, y la adopción de otras medidas para que sea más difícil para los piratas embarcar en los buques. La seguridad del personal a bordo se debería tener siempre en cuenta cuando se instalen dispositivos pasivos y se debería facilitar información al respecto;
- .4 supervisar la protección de los buques;
- .5 la respuesta de la tripulación en caso de que se detecte un posible ataque o se esté produciendo un ataque;
- .6 los procedimientos que se hayan de seguir para emitir por radio la alarma; y
- .7 los informes que deban presentarse después de un ataque o de una **tentativa de ataque**.

Los planes de protección del buque o los procedimientos de respuesta en casos de emergencia deberían garantizar que los capitanes y los tripulantes sean plenamente conscientes de los riesgos que entrañan los ataques de piratas o ladrones armados. En especial, deberían abordar los peligros que puede conllevar el hecho de que un miembro de la tripulación responda de manera agresiva a un ataque. El descubrimiento por anticipado de un posible ataque constituye **el factor disuasivo más eficaz**. Las respuestas agresivas, cuando se está produciendo un ataque y, en particular, una vez que los atacantes se encuentran a bordo, pueden aumentar notablemente los riesgos que corren el buque y las personas a bordo.

---

\* Se pueden encontrar orientaciones en el Código PBIP.

17 De acuerdo con el plan de protección del buque, todas las puertas que den acceso al puente, la cámara de máquinas, los compartimientos del aparato de gobierno, los camarotes de los oficiales y los alojamientos de la tripulación deberían protegerse y vigilarse en las zonas afectadas e inspeccionarse periódicamente. La utilización de equipos de vigilancia para supervisar las zonas, así como las patrullas periódicas, puede ser eficaz. El objetivo debería ser la creación de zonas protegidas en las que los atacantes no puedan penetrar fácilmente. Proteger mediante dispositivos de cierre, o por otros medios, el acceso a las zonas adyacentes a los espacios sin dotación permanente también puede ser de utilidad.

18 El propietario del buque, la compañía, el armador y el capitán deberían tener presente la necesidad de la gente de mar de gozar de permisos en tierra y de acceder a las instalaciones de asistencia social y cuidados médicos en tierra.

19 Es importante planificar y ejecutar correctamente las medidas destinadas a hacer frente al suceso, y todos los participantes deberían estar tan familiarizados como sea posible con el entorno del buque. Por consiguiente, los agentes de las fuerzas de seguridad que sean responsables de la lucha contra los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, ya sea en el mar o en un puerto, deberían recibir la pertinente formación sobre la configuración general y las características de los distintos tipos de buques en los que sea más probable que tengan que intervenir, y los propietarios de los buques, previa consulta con el Estado de abanderamiento, deberían colaborar con las fuerzas de seguridad facilitándoles el acceso a sus buques para permitir la necesaria familiarización con el entorno de a bordo.

### **Desvío del buque y retraso del fondeo**

20 Cuando sea posible, los buques deberían desviarse de la zona donde se sabe que se han producido ataques y, en especial, se deberán evitar los atascamientos. Al decidir la ruta de un buque, la compañía debería tomar en consideración el tipo de buque, su tamaño y su velocidad máxima, así como el francobordo y la naturaleza peligrosa de la carga. Si se ofrece navegar en convoy, también se debería examinar esta posibilidad a fin de evitar ataques graves a los buques en la zona. Si el buque está aproximándose a un puerto donde han tenido lugar ataques contra buques fondeados, más que contra buques en movimiento, y se sabe que el buque deberá fondear en las proximidades de dicho puerto durante algún periodo, debería considerarse la posibilidad de retrasar el fondeo prolongando la derrota a fin de permanecer lejos de la costa, o por otros métodos mediante los cuales se reduzca el periodo en el que el buque esté expuesto a riesgos. El contacto con las autoridades portuarias debería garantizar que la prioridad para el atraque no se vea afectada. En las pólizas de fletamento se debería reconocer la posibilidad de que los buques necesiten retrasar su llegada a los puertos en los que se produzcan ataques, ya sea cuando no se disponga de puesto de atraque para el buque o bien cuando la carga o descarga en alta mar se retrase durante un periodo prolongado.

### **Prácticas para la ejecución del plan de protección del buque**

21 Antes de entrar en una zona donde se han producido ataques, la tripulación del buque debería haber puesto en práctica los procedimientos establecidos en el plan de protección del buque. Se deberían haber ensayado en profundidad todas las señales y procedimientos de alarma, debería haberse impartido formación y deberían haberse realizado ejercicios. Si se deben facilitar instrucciones a través del sistema de altavoces del buque o de aparatos de radio personales, dichas instrucciones deben ser comprendidas de manera inequívoca por quienes no tengan un dominio total del idioma en el cual se transmitan.



22 A fin de garantizar una mayor vigilancia cuando se entra en la zona donde se producen ataques, se debería informar a todo el personal del buque sobre aspectos de protección más específicos tales como las amenazas detectadas en relación con la piratería, haciendo hincapié en los procedimientos para notificar la presencia de personas u objetos sospechosos y las actividades sospechosas. Se deberían hacer registros totales o parciales del buque de manera periódica mientras se esté en la zona con amenazas elevadas de ataques.

23 Nunca se insistirá demasiado en la necesidad de que todos los posibles puntos de acceso al buque y todas las zonas clave y protegidas del mismo estén libres de peligro y bajo control cuando esté en puerto, fondeado o navegando en zonas afectadas. La tripulación debería recibir la formación adecuada sobre el uso de todo equipo adicional de vigilancia o detección instalado a bordo. La planificación y formación se llevarán a cabo dando por seguro que se producirá un ataque y no suponiendo que, con un poco de suerte, no se producirá. Hacer saber a los atacantes que el buque cuenta con una tripulación vigilante y capacitada, que está ejecutando un plan de protección del buque, contribuirá a disuadirlos del ataque.

### **Precauciones cuando el buque está fondeado o en puerto**

24 En las zonas donde se producen ataques, los capitanes de buques deberían mantenerse vigilantes cuando sus buques se están preparando para fondear o están fondeados. Asimismo, es importante limitar, registrar y controlar a las personas que tienen acceso al buque cuando éste se encuentre en puerto o fondeado. La toma de fotografías de quienes embarcan puede constituir un medio útil de disuasión o de ayuda para identificar a los atacantes que pueden haber tenido acceso al buque antes de llevar a cabo el ataque. Habida cuenta de que los atacantes pueden valerse de su conocimiento de los manifiestos de carga para elegir sus objetivos, deberían realizarse todos los esfuerzos posibles para limitar la distribución de documentos que proporcionen información sobre las cargas a bordo o su ubicación en el buque. Precauciones similares deberían adoptarse con respecto a la circulación de información sobre los objetos de valor de los miembros de la tripulación y el equipo del buque, dado que los atacantes se centran en estos objetos.

25 Antes de que se haga a la mar, el buque debería registrarse exhaustivamente y deberían cerrarse o vigilarse todas las puertas o puntos de acceso. Esto es particularmente importante respecto del puente, la cámara de máquinas, el puesto de gobierno y otras zonas vulnerables. Posteriormente, se deberían vigilar periódicamente las puertas y los puntos de acceso. Se examinarán cuidadosamente los medios de vigilancia de las puertas o puntos de acceso que vayan a utilizarse en caso de una emergencia a bordo. No se debería comprometer la seguridad del buque ni de la tripulación. El registro a bordo en busca de intrusos se debería llevar a cabo de forma que no se comprometa la seguridad de los tripulantes que lo efectúen.

26 Los guardias de seguridad empleados en el puerto o en el fondeadero a bordo de distintos buques deberían comunicarse entre sí y con las autoridades portuarias durante su guardia. La responsabilidad de verificar la competencia de los guardias corresponde a las compañías del personal de seguridad, las que, a su vez, deberían ser objeto de dicha verificación por parte de las autoridades pertinentes.

## **Guardias y vigilancia**

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

28 Cuando los buques se encuentran en aguas donde se producen ataques, o acercándose a las mismas, se debería aumentar el número de guardias y vigías en el puente, teniendo presente que muchos ataques se inician por la popa. Se debería considerar la necesidad de apostar vigías adicionales a popa o para cubrir los "puntos ciegos" del radar. Las compañías deberían examinar la conveniencia de adquirir prismáticos para condiciones de baja visibilidad para el personal del puente y los vigías. El radar debería contar con dotación permanente, aunque puede resultar difícil detectar embarcaciones de perfil bajo que se muevan rápidamente en las pantallas de radar de los buques. Un radar de yate, instalado a popa, puede proporcionar una cobertura radárica adicional que permita detectar pequeñas embarcaciones que se acerquen por detrás cuando el buque esté navegando. Cuando el buque esté fondeado, la utilización de un radar de yate adecuadamente emplazado también podría alertar acerca de la proximidad de una embarcación pequeña.

29 Es particularmente importante mantener una guardia de radar y visual sobre las naves que pueden seguir al buque, cuando éste está navegando, y acercársele rápidamente para llevar a cabo un ataque. Las embarcaciones pequeñas que se acomoden a la velocidad del buque en una derrota paralela o lo sigan siempre deberían ser consideradas sospechosas. Cuando se haya detectado la presencia de una embarcación sospechosa, es importante que se mantenga una guardia todo horizonte eficaz debido a la posibilidad de que la primera embarcación sea sólo un señuelo y de que se tenga el propósito de subir a bordo del buque desde una segunda embarcación mientras se centra la atención en la primera.

30 Además de la utilización de medios no encubiertos para la transmisión de alertas, se podría hacer uso del sistema de alerta de protección del buque en caso de ataque de piratas o robos a mano armada. No obstante, conviene tener presente que algunos aspectos de configuración y ubicación del sistema son confidenciales.

31 Las compañías propietarias o gestoras de buques que visiten con frecuencia zonas donde se producen ataques deberían examinar la conveniencia de adquirir y utilizar dispositivos visuales y electrónicos más modernos, a fin de mejorar la capacidad de las guardias radáricas y visuales respecto de la detección nocturna de las embarcaciones atacantes, aumentando así las probabilidades de emitir un alerta temprano acerca de un posible ataque. En particular, podría considerarse la instalación de dispositivos de visión nocturna, de radares pequeños para cubrir los sectores ciegos a popa, de circuitos cerrados de televisión y de medios físicos, tales como alambres de espino. En determinadas circunstancias las armas no mortíferas, tales como dispositivos acústicos, también pueden ser útiles. Se pueden utilizar asimismo equipos de alerta y detección de rayos infrarrojos.

## **Procedimientos para las comunicaciones**

32 El capitán debería garantizar que una persona responsable autorizada para encargarse de las comunicaciones esté siempre de servicio mientras el buque se encuentre en zonas donde se producen ataques, o se aproxima a las mismas. Se debería garantizar que los métodos de comunicaciones buque a tierra se someten a prueba y se acuerdan los intervalos de notificación antes de entrar en zonas de alto riesgo. Se debería mantener la frecuencia de las notificaciones.

33 Los propietarios de buques deberían notificar los ataques o las tentativas de ataque a todo sistema nacional, regional o subregional de notificación dispuesto por los Gobiernos, incluidos los gestionados por las fuerzas de seguridad.

34 Cuando sea posible, los buques que emiten un alerta deberían especificar que un acto de "piratería/robo a mano armada" se está produciendo, en consonancia con otras categorías de alertas de socorro tales como "hundimiento" o "incendio". Esto podría ayudar a mejorar el proceso de alerta y acelerar la respuesta.

35 Antes de entrar en zonas donde se han registrado ataques, y cuando el equipo del SMSSM de a bordo no tenga un dispositivo para actualizar automáticamente los datos sobre la situación del buque a partir de una ayuda electrónica a la navegación complementaria, se recomienda enfáticamente que dichos datos se registren manualmente en el equipo de comunicaciones adecuado a intervalos regulares. Se recomienda también que los propietarios inicien el programa de alarma de Inmarsat "C" del SMSSM antes de entrar en las zonas afectadas, para que lo utilicen cuando lo estimen oportuno.

36 Cuando se entre en aguas donde se ha notificado que se producen ataques piratas y robos a mano armada – en especial si el SIA está desactivado por motivos de seguridad – el buque debería transmitir periódicamente su situación a la compañía naviera, a intervalos fijos, con lo cual la compañía naviera tendrá conocimiento en primer lugar de que algo está pasando en el caso de que las transmisiones se interrumpan. Los capitanes deberían actuar de conformidad con la orientación que figura en la resolución A.917(22): "Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo", y en la resolución A.956(23): "Enmiendas a las Directrices relativas a la utilización en el buque del sistema de identificación automática (SIA) de a bordo (resolución A.917(22))", relativas a la desactivación del SIA. En caso de un ataque, los capitanes deberían garantizar en la medida de lo posible que el SIA está activado y transmitiendo, de modo que las fuerzas de seguridad puedan localizar el buque.

## **Escucha radioeléctrica y respuestas**

37 Cuando el buque se encuentre en zonas donde se hayan producido ataques, se debería mantener una escucha radioeléctrica permanente con las autoridades costeras o navales pertinentes. También se debería mantener una escucha permanente en todos los canales y frecuencias de socorro y seguridad que puedan haber determinado las autoridades locales en determinadas zonas. Los buques también deberían asegurarse de que se escuchan todas las transmisiones relativas a la información sobre seguridad marítima para la zona. Habida cuenta de que normalmente se prevé utilizar el sistema de llamada intensificada a grupos (LIG) de Inmarsat, a través del servicio SafetyNET, para tales transmisiones, cuando el buque se encuentre en zonas con riesgo de ataque o aproximándose a las mismas, los propietarios deberían garantizar que se dispone permanentemente de un receptor del LIG adecuadamente configurado.

Los propietarios también deberían examinar la posibilidad de instalar un receptor especializado para este cometido, es decir, un receptor que no esté incorporado a una estación terrena costera utilizada con fines comerciales, a fin de garantizar así que no se pasan por alto transmisiones de carácter urgente.

38 En la circular MSC.1/Circ.1333, la OMI recomienda a los Gobiernos que adopten medidas para que los centros coordinadores de salvamento (RCC) puedan remitir los informes sobre ataques a las fuerzas de seguridad pertinentes. Por lo que respecta a los informes de los buques, véanse los párrafos 11 y del 39 al 44, *infra*.

39 Si se observan movimientos sospechosos que puedan conducir a un ataque inminente, se aconseja al buque que establezca contacto con el correspondiente RCC, el Estado de abanderamiento u otros centros de información pertinentes tales como el Centro de notificación de actos de piratería de la IMB o el ReCAAP ICS. Cuando el capitán considere que estos movimientos pueden constituir un peligro directo para la navegación, se debería examinar la posibilidad de transmitir un "mensaje de peligro" "A todas las estaciones (CQ)" como aviso a otros buques que se encuentren en las inmediaciones, así como para alertar a los correspondientes RCC. Los mensajes de peligro se deberían transmitir empleando un lenguaje claro, utilizando la prioridad de "seguridad". Todas estas medidas deberían ir precedidas de la señal de seguridad (*Sécurité*)<sup>6</sup>.

40 Cuando, en su opinión, existan pruebas irrefutables de que la seguridad del buque está amenazada, el capitán debería ponerse en contacto inmediatamente con el RCC pertinente o con las estaciones radioeléctricas que puedan haber recomendado las autoridades locales en determinadas zonas, y si lo considera adecuado, autorizar la transmisión de un "mensaje urgente" "A todas las estaciones" a través de cualquier servicio de comunicaciones que considere conveniente o que puedan haber recomendado las autoridades locales; por ejemplo, Inmarsat, etc. Todos estos mensajes irán precedidos de la correspondiente señal de urgencia (PAN PAN) y/o de una llamada selectiva digital utilizando la categoría de "urgente para todos los buques". Si se ha utilizado la señal de urgencia y, finalmente, el ataque no tiene lugar, el buque debería cancelar el mensaje tan pronto como se aperciba de que ya no es necesario adoptar medidas al respecto. Este mensaje de cancelación debería estar dirigido, asimismo, "a todas las estaciones".

41 Si se produce un ataque, y el capitán opina que el buque o la tripulación se encuentran en peligro grave e inminente y que requieren ayuda inmediata, debería autorizar inmediatamente la transmisión de un mensaje de socorro, precedido de los correspondientes alertas de socorro (MAYDAY, LSD, etc.), utilizando para ello todos los sistemas de radiocomunicaciones disponibles. Si se utiliza una estación terrena de buque, los buques deberían asegurarse, a fin de reducir al mínimo las demoras, de que se utiliza la estación terrena costera asociada con el RCC. Por lo que respecta a los buques regidos por el Código PBIP, también se debería enviar una señal de socorro al Estado de abanderamiento haciendo uso de los medios más expeditos, como por ejemplo, del sistema de alertas de protección de buque. Todos los buques deberían notificar los ataques al Estado de abanderamiento a fin de ayudar en la investigación de los sucesos en los que estén involucrados buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón.

---

<sup>6</sup> En las circulares MSC.1/Circ.1322 y MSC.1/Circ.1302 se ha facilitado orientación específica en relación con las aguas frente a la costa de Somalia.

42 Es posible que el buque pueda enviar un alerta de piratería encubierto a un RCC. No obstante, dado que los piratas pueden estar a bordo del buque y dentro del alcance audible del equipo de radiocomunicaciones cuando el RCC envíe un acuse de recibo e intente establecer comunicación, podrían estar sobre aviso de que se ha transmitido un alerta de piratería. Dicha información puede servir para poner todavía más en peligro las vidas de los tripulantes que se encuentran a bordo del buque. Los RCC y otros deberían, por lo tanto, ser conscientes de los peligros que conlleva alertar involuntariamente a los piratas de que el buque ha transmitido un alerta de socorro u otra comunicación.

43 Los capitanes deberían tener presente que la señal de socorro sólo debe usarse en caso de peligro **inminente** y que su utilización debido a razones menos urgentes podría resultar en que no se prestara suficiente atención a las llamadas de los buques que realmente necesitan ayuda inmediata. Esta señal deberá utilizarse con mesura y discreción para evitar que se subestime en el futuro. Cuando no se justifique plenamente la transmisión de una señal de socorro, debería recurrirse a la señal de urgencia. Esta última tiene prioridad sobre todas las comunicaciones, excepto las de socorro.

### **Formatos de los mensajes normalizados de los buques**

44 Los formatos de los mensajes normalizados de los buques que figuran en el apéndice 4 se deberían utilizar para todos los informes iniciales o complementarios de alerta sobre piratería o robos a mano armada.

### **Alumbrado**

45 Los buques deberían estar dotados del máximo alumbrado posible en tanto que no comprometa la seguridad de la navegación, teniendo en cuenta particularmente las disposiciones de la regla 20 b) del Reglamento de Abordajes, 1972. Las luces de proa y de los costados deberían permanecer encendidas si no se pone en peligro la navegación. Cuando el buque esté navegando, las luces de cubierta estarán apagadas ya que, de lo contrario, otros buques podrían suponer que el buque en cuestión está fondeado. La zona de popa puede iluminarse mediante reflectores de haz amplio. Se podrán utilizar sistemáticamente los proyectores de luces para señales a fin de localizar embarcaciones sospechosas, utilizando para orientarse, si fuera posible, el radar. En tanto sea factible, los miembros de la tripulación que presten servicio fuera de las zonas de seguridad del buque, cuando éste se encuentra en puerto o fondeado, deberían permanecer a la sombra y evitar aparecer a contraluz de las luces de cubierta, ya que esto podría convertirlos en objetivos de captura por parte de los atacantes que en ese momento se estén aproximando.

46 Partiendo de información específica sobre actos de piratería o robos a mano armada cometidos en el mar en determinadas regiones, los buques podrían considerar la posibilidad de navegar sin ningún alumbrado, a excepción de las luces de navegación obligatorias. De ese modo se podría evitar que los atacantes fijaran puntos de referencia al acercarse a un buque. Además, el hecho de encender las luces en el momento en que los atacantes se estén aproximando podría advertirlos de que han sido vistos, deslumbrarlos y disuadirlos de su cometido. No obstante, es difícil que a bordo de un buque mercante no haya ningún alumbrado. La eficacia de esta propuesta dependerá en última instancia, en parte, de la claridad de la noche, pero, fundamentalmente, de la vigilancia de la tripulación del buque. Si bien el encendido repentino de las luces del buque puede asustar o deslumbrar a los atacantes, también puede poner en desventaja a la tripulación en un momento determinante, debido a la pérdida temporal de su visión nocturna.

## **Zonas seguras**

47 De acuerdo con el plan de protección del buque, todas las puertas de acceso al puente, a la cámara de máquinas, a los compartimientos del aparato de gobierno, a los camarotes de los oficiales y a los alojamientos de la tripulación deberían estar cerradas y bajo vigilancia en todo momento y ser sometidas a inspecciones periódicas con el propósito de establecer zonas seguras a las cuales los atacantes tengan dificultades para acceder. Se debería examinar la posibilidad de instalar sistemas especiales de control de acceso a las zonas seguras del buque. Las portas, tapas y ventanas que den acceso a tales zonas seguras deberían estar firmemente cerradas y, si es posible, estar provistas de vidrio laminado. Los ojos de buque deberían estar cerrados y ajustados herméticamente. Dentro de las zonas seguras, las puertas que den acceso inmediato a zonas clave tales como el puente, el cuarto de radiocomunicaciones, la cámara de máquinas y el camarote del capitán deberían estar reforzadas y provistas de sistemas de control de acceso especiales y de alarmas automáticas.

48 El cierre de las puertas que dan acceso o permiten salir de zonas clave o zonas seguras puede ser motivo de preocupación por la seguridad en caso de accidente. En toda situación en que se plantee un conflicto entre la seguridad y la protección, las medidas de seguridad deberían considerarse primordiales. No obstante, se debería tratar de incorporar disposiciones de seguridad adecuadas al mismo tiempo que se permita el cierre y la vigilancia de los accesos y las salidas.

49 Los propietarios podrían considerar la posibilidad de instalar un sistema de cobertura y grabación mediante circuito cerrado de televisión en los principales puntos de acceso a las zonas seguras del buque, los pasillos que conducen a las entradas de las zonas clave y el puente. La asignación de personal adicional para guardar y patrullar las zonas de acceso restringido puede ser una medida preventiva útil.

50 Para evitar que los atacantes capturen a miembros de la tripulación – la captura de un tripulante y las amenazas contra el mismo constituyen uno de los medios más comunes que emplean los atacantes para hacerse con el control del buque –, todos los tripulantes que no presten un servicio fundamental fuera de las zonas seguras deberían permanecer dentro de una de tales zonas durante las horas de oscuridad. Los tripulantes que necesariamente hayan de prestar servicio fuera de tales zonas durante la noche deberían comunicarse periódicamente con el puente (si el número de tripulantes permite trabajar en parejas), la primera indicación de un ataque puede ser que el oficial de guardia no se presente, deberían hacer rondas irregulares en la cubierta y deberían haber realizado ejercicios de utilización de rutas alternativas para regresar a una zona segura en caso de ataque. Los tripulantes que teman no poder regresar a una zona segura durante un ataque deberían elegir anticipadamente lugares en los cuales puedan refugiarse temporalmente.

51 Dentro de las zonas seguras del buque se deberían establecer lugares de reunión en los cuales la tripulación pueda agruparse durante un ataque e informar al puente sobre su situación y el número de personas en cuestión.

## **Alarmas**

52 Al aproximarse los atacantes se deberían hacer sonar las señales de alarma, incluida la sirena del buque. Las alarmas y señales de respuesta pueden disuadir a los atacantes. Las señales de alarma o los anuncios del lugar por el cual los atacantes pueden embarcar, o haber embarcado, tal vez ayuden a los tripulantes que se encuentren en lugares expuestos a elegir la ruta más conveniente para regresar a una zona segura. Los anuncios que hagan los tripulantes deberían hacerse en el idioma de trabajo del buque.

53 La lista de comprobaciones iniciales de la tripulación en materia de familiarización debería indicar específicamente las diferentes alarmas utilizadas a bordo del buque, las respuestas y el puerto de reunión con respecto a cada una de estas alarmas. Las alarmas y las señales de alarma deberían normalizarse en toda la flota y no ser específicas.

## **Utilización de bengalas como señales de socorro**

54 Las únicas bengalas que el buque está autorizado a llevar a bordo son las destinadas a utilizarse en caso de que esté en peligro y requiera asistencia inmediata. Como sucede con el uso indebido de la señal de socorro en el sistema de radiocomunicaciones (véase el párrafo 43, *supra*), la utilización de bengalas como señales de socorro para alertar a los buques, más que para hacerles saber que un buque corre un peligro grave e inminente, puede reducir su eficacia en situaciones en que se prevea utilizarlas y actuar en consecuencia. A fin de alertar a los buques acerca del riesgo de ataques se debería recurrir a las transmisiones radioeléctricas en vez de utilizar bengalas como señales de socorro. Únicamente se debería recurrir a las bengalas cuando el capitán considere que las acciones de los atacantes constituyen un peligro inminente para su buque.

## **Medidas defensivas**

55 La experiencia ha demostrado que la adopción de medidas decisivas por parte del buque al que se aproximan piratas puede desalentar el ataque. Dejar atrás a los atacantes puede constituir una medida preventiva adecuada. Si la situación lo permite, debería aumentarse la velocidad al máximo y mantenerla a ese nivel. Siempre que no se comprometa la seguridad de la navegación, los capitanes también deberían considerar la posibilidad de repeler las embarcaciones atacantes que se aproximen mediante medidas bruscas de timón y poniéndose de proa al viento de modo que se prive de protección contra el viento a ambos costados del buque. Las medidas bruscas del timón sólo deberían hacerse cuando los atacantes se encuentren en los costados y sea inminente el embarque. El efecto de las olas y los bigotes producidos por la proa puede disuadir a los posibles atacantes y dificultarles la tarea de fijar postes o hierros de agarre al buque. No se deberían realizar maniobras de este tipo en aguas restringidas, con mucho tráfico o próximas a la costa, o por buques que, debido a su calado, estén obligados a navegar en las derrotas de aguas profundas restringidas de, por ejemplo, los estrechos de Malaca y de Singapur.

## **Empleo de medidas pasivas y no mortíferas**

56 El empleo de medidas pasivas y no letales como las redes, alambrados, barreras eléctricas y dispositivos acústicos de largo alcance puede constituir una prevención adecuada para disuadir a los atacantes y retrasar el embarque.

57 También debería examinarse la posibilidad de utilizar mangueras para agua, aunque puede resultar difícil manejarlas en caso de que al mismo tiempo se estén realizando maniobras evasivas. La utilización de agua a una presión igual o superior a 80 libras por pulgada cuadrada en ocasiones ha permitido disuadir y repeler a los atacantes. En esta situación los atacantes no sólo deberán luchar contra el chorro de agua, sino que su bote se podrá ver inundado y, como resultado de esta inundación, los motores y los sistemas eléctricos quedarían averiados. Se debería considerar la posibilidad de instalar dispositivos especiales para apuntar las mangueras a objetivos determinados que también protejan a quienes las estén utilizando. Se podrían juntar varias mangueras contraincendios de respeto y atarse de modo que puedan recibir agua a presión en un intervalo breve de tiempo en caso de que se detecte un posible ataque.

58 El empleo de maniobras evasivas y de mangueras debe responder a la determinación de disuadir a los atacantes o de retardar su embarco para permitir que todos los miembros de la tripulación se refugien en zonas seguras. La repetición de metidas bruscas de timón mientras los atacantes están a bordo puede minar su convicción de que pueden regresar a sus embarcaciones en condiciones de seguridad y persuadirlos para que desembarquen rápidamente. Sin embargo, respuestas de este tipo pueden dar lugar a represalias por parte de los atacantes si éstos apresan a miembros de la tripulación, y no debería recurrirse a las mismas a menos que el capitán esté convencido de que puede utilizarlas para su beneficio y sin crear riesgos para las personas que se encuentran a bordo. Estas maniobras no deberían utilizarse cuando los atacantes hayan capturado a miembros de la tripulación.

### **Armas de fuego**

59 Con respecto a la posesión a bordo de armas de fuego, los capitanes, propietarios de buques y compañías deberían tener presente que los buques que entran al mar territorial y a los puertos de un Estado están sujetos a la legislación de ese Estado. Se debería tomar en consideración que la importación de armas de fuego está sujeta a las reglamentaciones del puerto y del Estado ribereño. También se debería tomar en consideración que la posesión de armas de fuego puede conllevar un riesgo mayor si el buque transporta carga inflamable o tipos similares de mercancías peligrosas.

### **Oposición al reparto de armas a la gente de mar**

60 Se desaconseja enfáticamente que los tripulantes posean y utilicen armas de fuego con fines de protección personal o del buque. La gente de mar es personal civil y el uso de armas de fuego requiere capacitación y aptitudes especiales y el riesgo de accidentes causados por armas de fuego a bordo de un buque es alto. El que a bordo de un buque se porten armas puede alentar a los atacantes a llevar armas de fuego o armas todavía más peligrosas, con lo cual se agravaría una situación que ya de por sí es peligrosa. Toda arma de fuego a bordo, por sí misma, puede convertirse en un objetivo atractivo para un atacante.

61 También debería tenerse presente que disparar a personas de las que se sospecha que son piratas puede conllevar riesgos jurídicos para el capitán, el propietario del buque o la compañía, tal como pueden ser los daños colaterales. En algunas jurisdicciones, causar la muerte de un nacional puede tener consecuencias imprevistas incluso para quienes estiman que actúan en defensa propia. Asimismo, deberían tenerse en consideración las diversas exigencias en materia de aduanas o de seguridad por lo que respecta a la importación y tenencia de armas de fuego, dado que incluso introducir pistolas de pequeñas dimensiones en el territorio de algunos países puede constituir un delito.



### **Empleo de personal de seguridad no armado**

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

### **Empleo de personal de seguridad armado contratado privadamente**

63 Si se permite a bordo la presencia de personal de seguridad armado, el capitán, el propietario del buque, el armador y la compañía deberían tomar en consideración la posible escalada de la violencia y otros riesgos. No obstante, el empleo de personal de seguridad armado contratado privadamente a bordo de buques mercantes y buques pesqueros es una cuestión que le compete determinar al Estado de abanderamiento, previa consulta con los propietarios de buques, armadores y compañías. Los capitanes, propietarios de buques, armadores y compañías deberían ponerse en contacto con los Estados de abanderamiento y pedir aclaraciones sobre las normas nacionales con respecto al embarque de personal de seguridad armado. Se debería dar cumplimiento a todas las prescripciones jurídicas de los Estados de abanderamiento, rectores de puerto y ribereños.

### **Equipos militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados por el Gobierno**

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

### **Las fases de sospecha o de tentativa de ataque pirata o de robo a mano armada**

#### **Identificación de un buque sospechoso de piratería o de robo a mano armada**

65 La sospecha temprana de que se vaya a producir un ataque debe constituir la primera línea de defensa. Si la vigilancia y observación han sido efectivas, se descubrirá rápidamente la presencia de cualquier embarcación pirata o de ladrones armados. Durante esta fase se deberá informar al respecto, por conducto del RCC, a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño o costero más próximo y, para ello, se utilizará el formato de mensaje de los buques que figura en el apéndice 4. Asimismo, se debería avisar a la tripulación del buque, quienes, si no se encuentran ya en sus puestos de defensa, deberían dirigirse a los mismos. Se debería recurrir sin dudar al empleo de medidas pasivas y activas tales como las maniobras de evasión y al uso de mangueras, tal como se determine en la fase de preparación o en el plan de protección del buque.

66 Los propietarios, compañías, armadores y capitanes de buques deberían conocer las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, de la OMI y otras resoluciones de las Naciones Unidas sobre la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques, así como toda recomendación al respecto pertinente para el propietario del buque, el armador, el capitán y la tripulación cuando naveguen en zonas donde se producen actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

#### **Certeza de una tentativa de acto de piratería o de robo a mano armada**

67 Si todavía no se ha establecido contacto con las fuerzas de seguridad del Estado ribereño, se debería intentar hacerlo en esta fase. Se deberían ultimar los preparativos de la tripulación y, cuando las normas de tráfico marítimo locales lo permitan, los buques que estén siendo objeto de un ataque deberían utilizar una combinación de señales acústicas y luminosas para avisar a otros buques que se encuentren en las proximidades acerca de la inminencia de un ataque. Si las condiciones de navegación lo permiten, se debería seguir maniobrando enérgicamente y manteniendo la máxima velocidad. Nada de lo indicado en las presentes directrices debería interpretarse en el sentido de que se limita la autoridad del capitán para adoptar las medidas necesarias para proteger las vidas de los pasajeros y tripulantes.

#### **La embarcación pirata/de ladrones armados está próxima o en contacto con el buque**

68 En la zona de embarco se deberían seguir utilizando mangueras. Quizás sea posible soltar los arpeos y los postes de agarre, en tanto que no se ponga en peligro a la tripulación del buque innecesariamente.

69 Al mismo tiempo que se otorga la debida consideración a la seguridad de la tripulación, del buque y del medio ambiente, se recomienda que los capitanes no desaceleren ni se detengan, en la medida de lo posible, cuando sean perseguidos por piratas o ladrones armados o les disparen con la intención de embarcar y secuestrar el buque. Si los piratas/ladrones a mano armada operan desde un buque nodriza, los capitanes deberían considerar la conveniencia de apartarse del mismo, aumentando así la distancia entre el buque nodriza y la nave atacante.

#### **Los piratas/ladrones armados comienzan a embarcar**

70 En esta fase el tiempo es fundamental y, tan pronto como se determine que el embarco de los atacantes es inevitable, se ordenará a toda la tripulación que se dirija a las zonas seguras correspondientes y se activarán todos los sistemas para activar las alarmas, incluido el sistema de protección del buque.

#### **Los piratas/ladrones armados han conseguido embarcar**

71 La detección temprana de posibles ataques debe constituir la primera línea de defensa y las medidas para evitar que los atacantes lleguen a embarcar, la segunda; no obstante, habrá casos en que los atacantes consigan embarcar. La mayoría de los piratas y ladrones armados son oportunistas al acecho de un objetivo fácil y es posible que no dispongan del tiempo necesario, particularmente si la tripulación sabe que se hallan a bordo y está dando la alarma.

No obstante, los atacantes pueden intentar compensar la escasez de tiempo agravando sus amenazas o actuando con mayor violencia. Cuando los atacantes se encuentren a bordo, las medidas que tomen el capitán y los tripulantes deberían estar destinadas a:

- .1 conseguir el mayor grado de seguridad posible para las personas que estén a bordo;
- .2 tratar de garantizar que la tripulación siga controlando el gobierno del buque; y
- .3 conseguir que los atacantes desembarquen lo antes posible.

72 Las opciones de que dispongan el capitán y la tripulación dependerán del grado en que los atacantes hayan logrado controlar el buque, por ejemplo, llegando al puente o a la cámara de máquinas o aprehendiendo miembros de la tripulación a quienes pueden amenazar para obligar al capitán o a la tripulación a cumplir sus órdenes. No obstante, aun cuando toda la tripulación se encuentre en zonas seguras, el capitán siempre tendrá que tener en cuenta el riesgo que los atacantes pueden hacer correr al buque fuera de dichas zonas, por ejemplo, utilizando bombas incendiarias para provocar un incendio en un petrolero o quimiquero.

73 Si el capitán está convencido de que toda su tripulación se encuentra en las zonas seguras y de que los atacantes no pueden acceder a las mismas o, de que mediante los actos que puedan cometer fuera de esas zonas, no representan un riesgo inminente para todo el buque, podrá considerar la posibilidad de realizar maniobras evasivas del tipo mencionado anteriormente para incitar a los atacantes a que regresen a su embarcación.

74 La opción de un contraataque por parte de una tripulación bien organizada ha conseguido en el pasado que los atacantes abandonasen el buque, pero esta táctica sólo es apropiada si no entraña riesgos para la tripulación. Para intentar llevar a cabo una medida de este tipo, el capitán tiene que saber con certeza en qué lugar del buque se encuentran los atacantes, que no llevan armas de fuego u otras armas mortíferas y que el número de tripulantes que participan en la operación excede ampliamente del número de atacantes a los que habrán de enfrentarse. Si el grupo de contraataque puede utilizar mangueras de agua, sus probabilidades de éxito aumentarán. El objetivo de la operación debería ser incitar a los atacantes a regresar a su embarcación. Los miembros de la tripulación no deberían intentar interponerse entre los atacantes y su embarcación ni tratar de capturarlos, pues esto podría inducirlos a oponer mayor resistencia, lo cual, a su vez, aumentaría el riesgo que corren los miembros del grupo de contraataque. Una vez fuera de la zona segura, los miembros del grupo de contraataque deberían permanecer siempre juntos. La persecución de un atacante por parte de un solo miembro de la tripulación puede resultar una idea atractiva, pero si, como consecuencia de ello, el tripulante queda aislado y es apresado por los atacantes, serán éstos quienes tengan ventaja. Los tripulantes deberían actuar de manera conjunta y estar en comunicación permanente con el puente, y se les debería ordenar regresar si sus vías de retirada a una zona segura están amenazadas.

75 Si la tripulación apresa a un atacante, éste debería ser recluido en un lugar seguro y tratarse adecuadamente. Asimismo, se deberían tomar las medidas oportunas para ponerlo lo antes posible bajo la custodia de las fuerzas de seguridad de un Estado ribereño. Toda prueba relativa a sus actividades se debería entregar también a las autoridades que se hagan cargo de su custodia.

### **Los piratas/ladrones armados comienzan a imponerse y apresan a uno o varios miembros de la tripulación del buque**

76 Si los atacantes han logrado apoderarse de la cámara de máquinas o del puente, han capturado a miembros de la tripulación o sus actos pueden constituir una amenaza inminente para la seguridad del buque, el capitán o el oficial a cargo no deberían perder la calma y, si es posible, deberían tratar de negociar con los atacantes a fin de lograr que la tripulación siga controlando el gobierno del buque, se libere a los rehenes que hubiesen tomado sanos y salvos, y que los atacantes abandonen el buque lo antes posible. En muchas circunstancias, el cumplimiento de las exigencias de los atacantes constituirá la única alternativa prudente, y la resistencia u obstrucción de cualquier tipo puede resultar tanto inútil como peligrosa. En el apéndice 4 figura un fragmento de las orientaciones de las Naciones Unidas sobre la supervivencia en caso de secuestro.

77 En caso de que los atacantes logren apoderarse temporalmente del buque, la tripulación debería dejar funcionando la televisión en circuito cerrado, cuando sea posible y no represente ningún riesgo.

78 Dado que se han presentado situaciones en que toda la tripulación ha sido encerrada, debería examinarse la posibilidad de ocultar equipo en zonas donde se podría retener a la tripulación para facilitar su rápida huida.

79 En caso de secuestro de un buque, la compañía naviera debería recabar asesoría y asistencia especializada facilitadas por profesionales a los efectos del retorno seguro de los tripulantes, dado que la gestión de estas situaciones puede tomar mucho tiempo y generar tensión para todos los involucrados.

### **Los piratas/ladrones armados han robado bienes, dinero, etc.**

80 En esta fase es fundamental que los piratas/ladrones armados estén convencidos de que se les ha dado todo lo que pedían; la certeza de que no se les ha ocultado nada puede persuadirlos a que abandonen el buque.

### **Los piratas/ladrones armados comienzan a desembarcar**

81 Si la tripulación se encuentra en lugares seguros, no sería prudente que salgan de los mismos hasta que se haya confirmado que los piratas/ladrones armados han abandonado el buque.

### **Los piratas/ladrones armados han desembarcado**

82 Una señal emitida por la sirena del buque, y prevista de antemano, puede dar a la tripulación el aviso de "fuera de peligro". Se debería informar al respecto al oficial de la compañía para la protección marítima.

### **Medidas que deben adoptarse después de un ataque y notificación de sucesos**

83 Inmediatamente después de que se haya recobrado la seguridad del buque y de la tripulación se debería enviar un informe del ataque (informe complementario, como se indica en los formatos de los mensajes de los buques que figuran en el apéndice 5) al RCC correspondiente y, a través del mismo, a las fuerzas de seguridad del Estado ribereño interesado. Además de

proporcionar información sobre la identidad y situación del buque, también se debería informar, cuando proceda, acerca de las lesiones sufridas por la tripulación o los daños ocasionados al buque y la dirección en que partieron los atacantes, junto con una breve indicación de su número y, si es posible, una descripción de su embarcación. Si la tripulación hubiese apresado a un atacante, esta circunstancia también debería figurar en el informe.

84 Si, como consecuencia del ataque, se hubiera producido la muerte de alguna persona a bordo del buque o alguien hubiese sufrido lesiones graves, o el buque hubiera resultado significativamente dañado, se debería notificar inmediatamente a la Administración marítima del buque en cuestión. En cualquier caso, es fundamental presentar un informe del ataque para que la Administración marítima del buque pueda adoptar las consiguientes medidas. El propietario del buque, las compañías, los armadores y capitanes de buques y los tripulantes deberían cooperar con los investigadores y facilitar la información que se les solicite.

85 Toda grabación del suceso mediante televisión en circuito cerrado u otro medio debería guardarse. Si es posible, las zonas donde se hayan producido daños o robos se aislarán y los miembros de la tripulación no tendrán acceso a las mismas hasta que las fuerzas de seguridad de un Estado ribereño lleven a cabo un examen forense de ellas. Se debería pedir a los miembros de la tripulación que hayan estado en contacto con los atacantes que preparen un informe individual sobre su experiencia señalando, en particular, toda característica distintiva que pudiera ser de utilidad para la posterior identificación de los atacantes. También se debería preparar un inventario completo, incluyendo una descripción de todos los efectos o equipos personales robados con sus números de serie, en caso de conocerse.

86 Tan pronto como sea posible después del suceso, se debería enviar un informe completo sobre el mismo a las autoridades del Estado ribereño en cuyas aguas se produjo el ataque o, si éste tuvo lugar en alta mar, a las autoridades del Estado ribereño más próximo. Toda petición formulada por las autoridades competentes del Estado ribereño, a fin de que se permita al personal de las fuerzas de seguridad subir a bordo, tomar declaraciones a los miembros de la tripulación y llevar a cabo investigaciones forenses y de otro tipo, debería ser debidamente considerada. Se deberían proporcionar copias de toda grabación efectuada por televisión en circuito cerrado, fotografías, etc., en caso de disponer de las mismas.

87 Los buques deberían tomar las precauciones y aplicar los procedimientos necesarios para garantizar la rápida notificación de cualquier caso de ataque o tentativa de ataque a las autoridades de los Estados ribereños interesados a fin de aumentar las probabilidades de que las fuerzas de seguridad apresen a los atacantes.

88 Todo informe presentado a un Estado ribereño también debería ser remitido, tan pronto como sea posible, a la Administración marítima del buque en cuestión, la cual posteriormente debería recibir, asimismo, un informe completo sobre el suceso, incluyendo los pormenores de las medidas complementarias adoptadas y de las dificultades que puedan haber surgido. Este informe podrá utilizarse en el marco de todo contacto de carácter diplomático que el Estado de abanderamiento entable con el Gobierno del Estado ribereño en cuyas aguas ocurrió el suceso, y también constituirá la base del informe para la OMI.

89 En el apéndice 6 figura el formato de notificación a la OMI a través de las Administraciones marítimas o las organizaciones internacionales. De hecho, la falta actual de informes adecuados y precisos sobre los ataques está repercutiendo directamente en la capacidad de actuación de los Gobiernos y de las organizaciones internacionales. Los informes también pueden ser útiles en el futuro para perfeccionar y actualizar cualquier información destinada a los buques.

90 También debería informarse al RCC, al Estado ribereño y a la Administración marítima del buque, aun cuando el ataque haya sido infructuoso.

91 La utilización de los RCC, con arreglo a la recomendación de la circular MSC/Circ.1073 de la OMI, evitará dificultades en las comunicaciones.

### **Salida de las zonas de riesgo de piratería/robos a mano armada**

92 Al abandonar las zonas de riesgo de piratería/robos a mano armada, los capitanes deberían cerciorarse de que los espacios que, por razones de seguridad, deban estar abiertos, efectivamente lo estén, las mangueras que se hubiesen atado se desaten y se readopten las prácticas habituales de guardia y alumbrado. No obstante, e independientemente de que los buques naveguen fuera de zonas de alto riesgo/alta probabilidad, los capitanes podrán, discrecionalmente, mantener en estado operativo las medidas contra la piratería/ladrones dado que los piratas/ladrones pueden atacar fuera de estas zonas.

### **Seguimiento posterior al suceso**

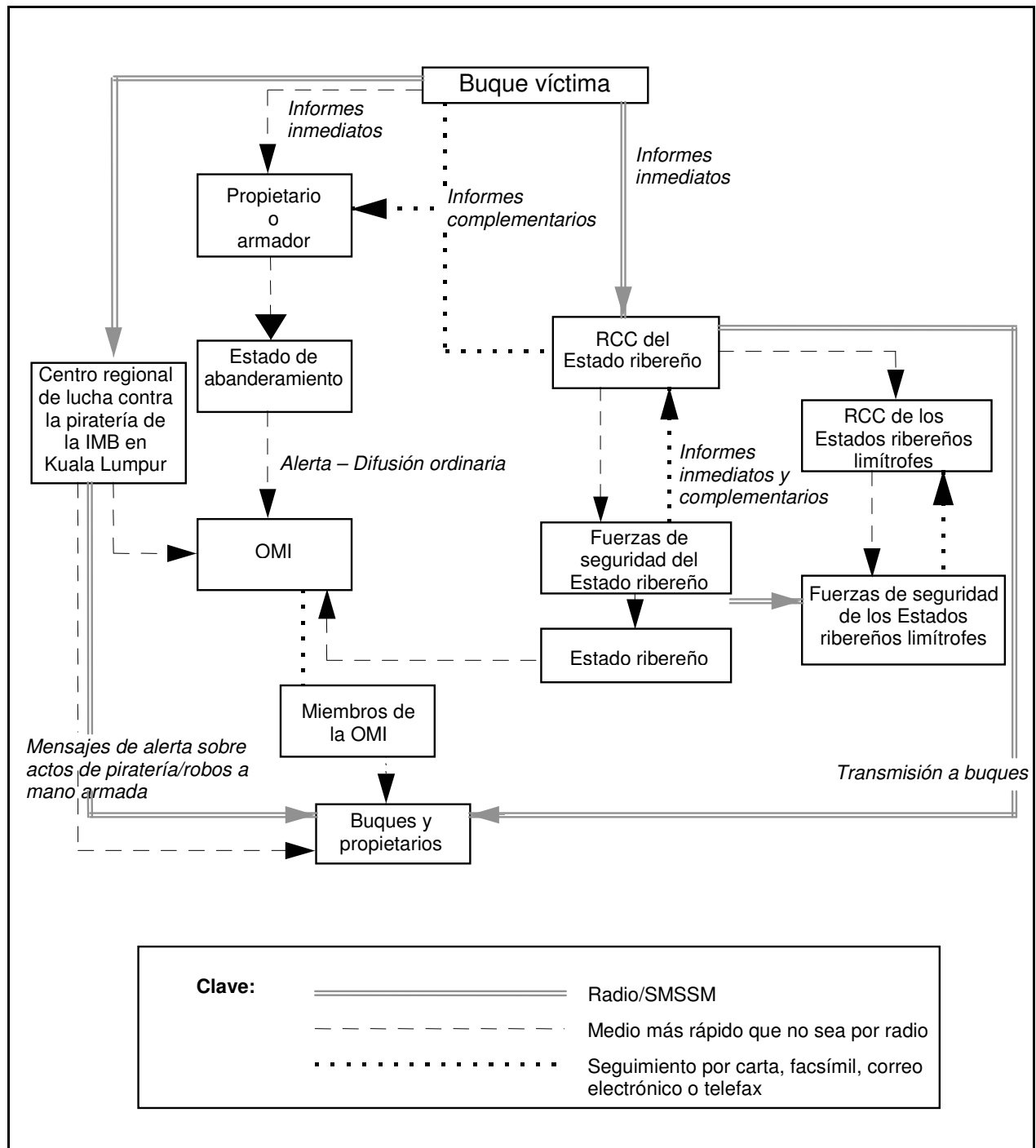
93 El propietario/capitán, el oficial de protección del buque y el oficial de la compañía para la protección marítima deberían compilar información a fin de analizar el ataque y determinar los aspectos en los que se pueden introducir mejoras. Esta compilación de información se debería llevar a cabo inmediatamente después del suceso, de modo que los recuerdos sean frescos, y deberían participar todos los tripulantes.

94 El propietario del buque debería tener presente que la gente de mar puede sufrir traumas o condiciones similares tras haber sido víctima de un ataque por parte de piratas o ladrones armados. El propietario del buque debería ofrecer asistencia por parte de profesionales si así lo solicita la gente de mar. Un primer paso importante para reducir el riesgo de trauma es que el capitán solicite información por parte de los tripulantes inmediatamente después del ataque o la liberación de un buque a fin de que los tripulantes puedan hacer frente a sus experiencias. Un segundo paso importante es que los tripulantes faciliten la misma información a asesores profesionales, tan pronto como sea posible tras el ataque o la liberación del buque, de modo que puedan ayudar a los tripulantes a asimilar sus experiencias.

APÉNDICE 1

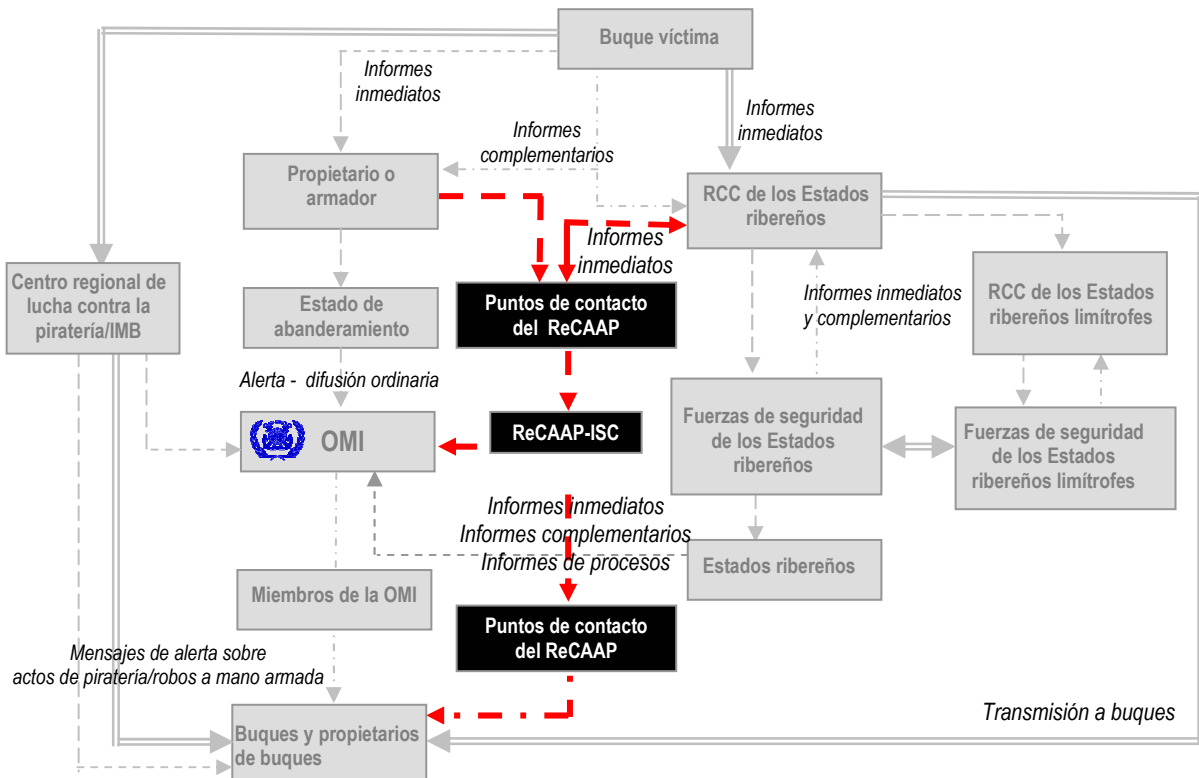
ESTADÍSTICAS, DIAGRAMAS SECUENCIALES Y OTRA  
 INFORMACIÓN PERTINENTE

Diagrama secuencial de los ataques en aguas costeras



## APÉNDICE 2

### Diagrama secuencial de la notificación de sucesos en Asia



**Clave:**

Radio / SMSSM:	=====
Medio más rápido:	-----
Comunicaciones de seguimiento:	-----

#### Notas:

1. En la región de Asia, los RCC de algunas Partes Contratantes del ReCAAP también son los puntos de contacto del ReCAAP. Esos puntos de contacto también difunden información sobre sucesos en el ámbito interno a sus RCC, autoridades marítimas y organismos de vigilancia respectivos, según el caso.
2. Por Estados ribereños (en el contexto de esta adición) se entienden únicamente los que son Partes Contratantes del ReCAAP.
3. El proceso de notificación de sucesos en Asia no afecta a otros procesos de notificación de sucesos ya en práctica.



### APÉNDICE 3

#### "FASES" RELATIVAS A LOS VIAJES EN ZONAS DE RIESGO DE PIRATERÍA Y ROBOS A MANO ARMADA

<b>Símbolo de la fase</b>	<b>Descripción de la fase</b>
A	Aproximación a una zona de riesgo de piratería/robos a mano armada (una hora antes de entrar en la zona)
B	Entrada en una zona de riesgo de piratería/robos a mano armada
C	Navegación en una zona de riesgo de piratería/robos a mano armada, pero sin detección de ningún buque sospechoso de piratería/robos a mano armada
D	Navegación en una zona de riesgo de piratería/robos a mano armada: detección de un buque sospechoso de piratería/robos a mano armada
E	Certeza de una tentativa de acto de piratería/robo a mano armada
F	La embarcación pirata/de ladrones armados está próxima o en contacto con el buque
G	Los piratas/ladrones armados comienzan a embarcar
H	Los piratas/ladrones armados han conseguido embarcar
I	Los piratas/ladrones armados tienen a uno o varios miembros de la tripulación del buque bajo su control/custodia
J	Los piratas/ladrones armados han accedido al puente o a la oficina del capitán
K	Los piratas/ladrones armados han robado bienes/dinero, etc.
L	Los piratas/ladrones armados comienzan a desembarcar
M	Los piratas/ladrones armados han desembarcado
N	La embarcación pirata/de ladrones armados ya no está en contacto con el buque
O	El buque sale de la zona de riesgo de piratería/robos a mano armada

## APÉNDICE 4

### FRAGMENTO DE LAS ORIENTACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA SUPERVIVENCIA EN CASO DE SECUESTRO

#### Introducción

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

#### Normas de supervivencia

Las siguientes técnicas han sido utilizadas con éxito por otras víctimas de secuestros:

- Nadie puede decirle a otro si debe o no oponer resistencia si es secuestrado. Esta decisión debe tomarla cada uno con arreglo a las circunstancias. Resistirse puede ser sumamente arriesgado, el rehén puede resultar herido y pueden drogarlo y vendarle los ojos inmediatamente.
- Ser secuestrado es seguramente una de las experiencias más terribles que puede vivir un marino. Los primeros 15 a 45 minutos son los más peligrosos. Siga las instrucciones de sus secuestradores, que están muy excitados emocionalmente, ya se hallen o no alterados psicológicamente o atrapados en una situación límite. Presentan las características de una descarga de adrenalina y podrían reaccionar violentamente. Para usted el objetivo es sobrevivir. Cuando se disipe la conmoción inicial, los secuestradores estarán en condiciones de evaluar mejor la situación. Asegúrese de que puede explicar todo lo que lleva encima.
- Cuando lo detengan, respire hondo e intente sosegar. En esta situación lo habitual es sentir miedo a morir o a resultar herido. Reconocer sus propias reacciones puede ayudarlo a adaptarse mejor. Por lo general, los rehenes sienten el mayor grado de ansiedad las primeras horas después del incidente. La ansiedad empezará a decrecer cuando la persona se dé cuenta de que sigue viva (al menos de momento) y se establezca cierta rutina. La depresión y la sensación de impotencia proseguirán durante todo el cautiverio y la mayor parte de los rehenes se sienten muy humillados por lo que tienen que padecer durante ese período. No obstante, la mayoría se adapta rápidamente a la situación. Recuerde que su cometido es sobrevivir.
- No trate de convertirse en un héroe; no replique ni se haga "el duro". Acepte su situación. Cualquier acto suyo podría desencadenar una reacción violenta en sus secuestradores. La experiencia demuestra que las personas que reaccionan con agresividad corren un riesgo mayor que las que actúan de forma pasiva.

- Muéstrese discreto. Trate de disimular que observa a sus secuestradores, aunque, en la medida de lo posible, debe tomar notas mentalmente sobre sus peculiaridades, sus ropas y jerarquía. Esto puede ayudar a las autoridades tras la liberación.
- Coopere con los secuestradores y obedézcalos sin mostrarse servil ni hostil. Tenga cuidado con el mensaje que transmite tanto con su cuerpo como por medio del habla. Si le hacen alguna pregunta, responda de manera sencilla. No diga ni haga nada que pueda provocar la hostilidad o las sospechas de sus secuestradores. No discuta. Muéstrese dócil y escuche atentamente. No hable sin que le pregunten y sólo diga lo necesario. Tenga cuidado con las sugerencias que haga a sus secuestradores, pues pueden responsabilizarlo si algo sale mal.
- Acostúmbrase a la idea de que va a estar aislado y de que los secuestradores van a tratar de desorientarlo. Es posible que le quiten el reloj para que no sepa si es de noche o de día. Con todo, trate de establecer una rutina.
- Trate de aparentar desinterés por lo que sucede a su alrededor. Duérmase, lea un libro, etc. Si se mantiene ocupado, la influencia de lo que está ocurriendo a su alrededor será menor; además, los secuestradores no suelen molestar a las personas que no representan una amenaza para ellos.
- Intente mantener la tranquilidad pensando en escenas o recuerdos agradables o rezando. Trate de recordar los argumentos de películas o de libros, de este modo se mantendrá activo mentalmente. Procure pensar positivamente. Intente conservar el sentido del humor, de esta manera reducirá la ansiedad.
- Pida lo que necesite o desee (medicamentos, libros, papel); lo más que podrán hacer es negárselo.
- Establezca una relación positiva con los secuestradores. Busque ámbitos de interés común de índole personal y no político. Un excelente tema de conversación es la familia y los hijos. Si habla su idioma, utilícelo: ello favorecerá la comunicación y el establecimiento de buenas relaciones.
- Tenga en cuenta que, con el tiempo, los rehenes suelen experimentar un sentimiento positivo respecto de sus secuestradores. Este fenómeno se conoce como "síndrome de Estocolmo", por un secuestro que tuvo lugar en un banco sueco. Además, a medida que el rehén se va identificando con sus secuestradores, se puede generar una actitud negativa hacia el mundo exterior.
- Pueden pedirle que firme notas para demostrar que está vivo o en las que confiese que o bien usted o bien la organización han participado en actividades reprobables. La decisión de firmarlas o no debe tomarla usted con arreglo a la situación. Algunos rehenes se niegan a firmar si no se modifica la redacción de la nota. Ello puede ayudarle a recuperar los ánimos y a sentirse menos impotente. También puede servir para infundir cierto grado de respeto en sus secuestradores.

- Haga ejercicio cada día. Fíjese un programa diario de actividad física y sígalo. De esta forma se distraerá de la situación y estimulará su cuerpo. Si es posible, manténgase aseado.
- Como consecuencia de la situación, puede tener dificultades para retener fluidos y experimentar una pérdida de apetito y de peso. Propóngase beber agua y comer aunque no tenga apetito. Es importante mantener la fortaleza física.
- No amenace a los secuestradores ni deje entrever que testificará en su contra. Si los secuestradores tratan de ocultar su identidad, no dé muestras de reconocerlos.
- Intente pensar en motivos convincentes por los que los secuestradores no deban hacerle daño. Aliéntelos a informar a las autoridades de su situación y estado. Indique en qué modo puede beneficiar a sus secuestradores en las negociaciones de su liberación. Es importante que los secuestradores lo vean como una persona digna de compasión y clemencia. No ruegue, suplique ni llore. Debe ganarse el respeto y la comprensión de sus secuestradores.
- Si tiene que actuar como intermediario entre los secuestradores y las autoridades, cerciórese de que los mensajes se transmiten con precisión. Esté preparado para hablar por radio o por teléfono.
- No huya a no ser que esté seguro de su éxito. Si lo descubren, los secuestradores pueden utilizar la violencia para escarmentarlo a usted y a otros.
- Cada vez que pueda, destaque que, como marino, es neutral y no interviene en política.
- En caso de intento de liberación por la fuerza, láncese rápidamente al suelo y busque protección. Cúbrase la cabeza con las manos. Cuando tenga oportunidad, identifíquese. En muchos casos, las personas que han sido víctimas de secuestros se sienten disgustadas por el tratamiento que reciben después de ser liberadas. La mayoría de los rehenes tienen una gran necesidad de relatar su experiencia con detalle. Si no recibe asistencia en este sentido, solicite tratamiento para el estrés postraumático. Tenga en cuenta que los problemas emocionales de las personas que han sido víctimas de secuestros no se manifiestan de inmediato; en ocasiones tardan meses en hacerlo. Ocurra lo que ocurra, el reajuste es un proceso lento que exige paciencia y comprensión. En cuanto el ex rehén se dé cuenta de que es una persona normal que tiene una reacción normal a una situación anormal, podrá comenzar el proceso de recuperación.
- Tenga paciencia.

## APÉNDICE 5

### FORMATOS DE LOS MENSAJES DE LOS BUQUES

#### **Informe 1 – Mensaje inicial – Alerta de ataque pirata/robo a mano armada**

- 1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO, ID Inmarsat (más código de la región marítima) y MMSI

MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO (véase la nota)

SEÑAL DE URGENCIA

ATAQUE PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

- 2 Situación del buque (y hora de la situación UTC)

Latitud                      Longitud

Velocidad                      KTS

- 3 Naturaleza del suceso

**Nota:** Se prevé que este mensaje sea de socorro puesto que el buque o las personas estarán en peligro grave o inminente al ser atacados. Cuando no sea éste el caso, se omitirán las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

La utilización de la prioridad de socorro (3) del sistema de Inmarsat no requerirá la inclusión de las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

#### **Informe 2 – Informe complementario – Alerta de ataque pirata/robo a mano armada**

- 1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO

- 2 Referencia inicial ALERTA PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

- 3 Situación del suceso

Latitud                      Longitud

Nombre de la zona

- 4 Pormenores del suceso, por ejemplo:
  - ¿Estaba el buque navegando, fondeado o atracado?
  - Método de ataque
  - Descripción/número de embarcaciones sospechosas
  - Número y breve descripción de los piratas/ladrones
  - ¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?
  - Otra información (por ejemplo, idioma hablado)
  - Lesiones sufridas por la tripulación y los pasajeros
  - Daños del buque (¿qué parte del buque fue atacada?)
  - Breve descripción de los bienes/carga robados
  - Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación
  - ¿Se notificó el suceso a las autoridades costeras y a quién?
  - Medidas adoptadas por el Estado ribereño
- 5 Últimos movimientos observados de la embarcación sospechosa/pirata, por ejemplo:  
Fecha/hora/rumbo/situación/velocidad
- 6 Asistencia necesaria
- 7 Comunicación preferida con el buque que notifica un ataque, por ejemplo:
  - Radioestación costera correspondiente
  - Ondas decamétricas/ondas hectométricas/ondas métricas
  - ID Inmarsat (más código de la región marítima)
  - MMSI
- 8 Fecha/hora del informe (UTC)

## APÉNDICE 6

### FORMATO DE NOTIFICACIÓN A LA OMI A TRAVÉS DE LAS ADMINISTRACIONES MARÍTIMAS O LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

- 2\*      Nombre del buque y número IMO  
         Tipo de buque  
         Pabellón  
         Arqueo bruto
- 3      Fecha y hora
- 4      Latitud    Longitud  
         Nombre de la zona\*\*  
         ¿Estaba el buque navegando, fondeado o atracado?
- 5      Método de ataque  
         Descripción/número de embarcaciones sospechosas  
         Número y breve descripción de los piratas/ladrones  
         ¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?  
         Otra información (por ejemplo, idioma hablado)
- 6      Lesiones sufridas por la tripulación y los pasajeros  
         Daños del buque (¿qué parte del buque fue atacada?)  
         Breve descripción de los bienes/carga robados
- 7      Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación
- 8      ¿Se notificó el suceso a las autoridades costeras y a quién?
- 9      Estado u organización internacional que presenta la notificación
- 10     Medidas adoptadas por el Estado ribereño

---

\*      Corresponde a los números de las columnas en el anexo de las circulares mensuales de la OMI.

\*\*     La siguiente definición de piratería figura en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982:

"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 el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

## APÉNDICE 7

### DECÁLOGO DE SEGURIDAD

#### **1 Vigilar el buque y la carga**

El capitán tiene la obligación de velar por la carga y de adoptar medidas de precaución para garantizar la seguridad total del buque, así como de las actividades realizadas a bordo por la tripulación u otras personas empleadas en el buque. Todos los miembros de la tripulación deberían cooperar, por su propio interés, en las operaciones de vigilancia, informando al oficial de guardia de toda actividad sospechosa.

#### **2 Alumbrar el buque y su costado**

Se deberá mantener el alumbrado del buque, particularmente en su costado exterior y a lo largo de la cubierta, utilizando reflectores de gran potencia. La mala visibilidad menoscaba la actuación de los encargados de la guardia, favoreciendo así los actos ilícitos. No se deberán olvidar las recomendaciones que figuran en las reglas 2 y 30 del Reglamento internacional para prevenir los abordajes (COLREG).

#### **3 Establecer comunicación para recibir asistencia exterior**

Siempre que sea posible, se deberá instalar una línea telefónica de fácil acceso para el encargado de la guardia o el miembro de la tripulación de servicio. Se pedirá asistencia por teléfono.

También se deberá tener presente la lista de estaciones que tienen un servicio de guardia permanente en el canal 16 de ondas métricas. Estas estaciones pueden transmitir la petición de asistencia a las autoridades competentes.

#### **4 Controlar los accesos a la carga y a los lugares habitables**

El camarote del capitán es uno de los objetivos principales de los asaltantes que buscan dinero y la llave maestra de otros lugares habitables, para robar los efectos de valor personales de la tripulación y el equipo náutico del puente. Los camarotes y otros lugares habitables se deberían mantener cerrados siempre que sus ocupantes estén ausentes.

Normalmente, la carga sólo será objeto de robo o hurto si los delincuentes conocen previamente el contenido, a través de información recogida por personas poco escrupulosas que tienen acceso al conocimiento de embarque. Se deberá tratar de estibar los contenedores con carga valiosa de modo que se obstruyan sus aberturas, y aislar los medios de acceso al buque, así como los accesos a las zonas interiores, a fin de establecer una única vía de entrada y salida por la plancha de desembarco, garantizando así su control por el encargado de la guardia allí apostado.



## **5 Mantener los portillos cerrados**

Los portillos abiertos pueden constituir un medio de fácil acceso al buque para los delincuentes hábiles. Por consiguiente, siempre se deberán cerrar al salir del buque. También se deberá tratar de mantener cerrados los accesos a las zonas interiores, garantizando así que la entrada y salida se efectúan por la plancha de desembarco, vigilada por el encargado de la guardia.

## **6 No dejar objetos de valor a la vista**

Se deberá tratar de limitar las oportunidades de robo guardando todo el equipo portátil que no se esté utilizando. Los objetos de valor que se dejen a la vista incitarán al robo a los ladrones oportunistas, razón por la cual deberán guardarse en un lugar seguro bajo llave.

## **7 Mantener levantadas las planchas de desembarco**

Cuando el buque esté fondeado y en puerto, se deberá dificultar el acceso al mismo manteniendo las planchas de desembarco y las escalas de gato levantadas. En el puerto, sólo se deberá bajar la plancha de desembarco hacia el muelle.

## **8 En caso de ataque**

- I – no se dudará en hacer sonar la alarma general del buque en caso de amenaza de ataque;
- II – se tratará de mantener un alumbrado adecuado para deslumbrar a los atacantes, en caso de que personas extrañas al buque intenten escalar por el costado;
- III – se dará la alarma, a través del canal 16 de ondas métricas, a los buques que se encuentren en la zona y al sistema de guardia permanente de las autoridades en tierra (se deberá mencionar la infraestructura existente en el puerto). La eficacia de la asistencia que presten las fuerzas de seguridad estará en función de la prontitud con que se dé la alarma;
- IV – se dará la alarma con golpes intermitentes de la sirena y se utilizarán los sistemas visuales, sirviéndose de reflectores y de cohetes de señalización;
- V – si corresponde, y a fin de proteger las vidas de quienes se encuentren a bordo, se tomarán medidas para repeler el embarco de los atacantes, utilizando para ello reflectores potentes a fin de deslumbrar a los agresores o arrojando chorros de agua o cohetes de señalización en dirección de las zonas de embarco; y
- VI – no se tratará de realizar actos heroicos.

**9 Mantener a los encargados de la guardia contratados bajo la supervisión del oficial de guardia**

El servicio de guardia deberá ser bueno. Los encargados de la guardia deberán pedir identificación a todas las personas que suban y bajen del buque. La tripulación deberá cooperar en las operaciones de vigilancia. No se deberá permitir que el encargado de la guardia abandone la plancha de embarco, a menos que sea sustituido por otro o por un miembro de la tripulación.

**10 Notificar a la policía cualquier suceso de robo, hurto o ataque**

Los sucesos relacionados con asaltos o robos se deberían notificar a las fuerzas de seguridad, a fin de que se adopten las medidas jurídicas pertinentes.

Esta información permitirá que se estudien las medidas que deban adoptarse para prevenir y combatir estos delitos, contribuyendo así a garantizar la seguridad de la tripulación y del buque.

---