

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 14 de noviembre de 2014
Ref: SMA 45/2014/AB

Asunto: Nuevas directrices de protección contra la piratería en el golfo de Guinea

Muy Srs. nuestros:

La "Mesa Redonda de Asociaciones Internacionales de Transporte Marítimo", constituida por BIMCO, ICS, INTERTANKO e INTERCARGO, ha desarrollado una versión actualizada de las "Directrices dirigidas a los armadores y capitanes para la protección contra la piratería en el golfo de Guinea", que cuentan con el apoyo del Centro de Transporte Marítimo de la OTAN, y que les adjuntamos en el **Anexo 1**.

La piratería y los robos a mano cometidos contra buques mercantes en el golfo de Guinea son una actividad delictiva que suscita una gran preocupación al sector marítimo. Los ataques en esta zona se han generalizado y cada vez son más violentos, y también se está produciendo un aumento de los secuestros para exigir rescates, causas por las que el sector marítimo ha reconocido como tarea urgente actualizar las directrices hasta ahora en vigor.

Aunque la piratería en el golfo de Guinea es diferente, desde muchos puntos de vista, de la localizada en Somalia, una gran parte de las Mejores Prácticas de Gestión desarrolladas por el sector (*Best Management Practices*, BMP) para proteger los buques contra la piratería en Somalia también son válidas en el golfo de Guinea. Por tanto, estas directrices tienen como objetivo complementar las recomendaciones de la cuarta versión de las BMP (BMP-4) teniendo en cuenta la situación actual en el golfo de Guinea. Estas directrices se deben leer junto con las BMP-4 y se deben referir a ellas cuando sea pertinente.

Las directrices actualizadas también tienen en cuenta las nuevas iniciativas regionales de protección marítima que se han establecido, en concreto el Centro de Intercambio de Información Marítima (*Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea*, MTISC GOG), que va a coordinar la información para luchar contra la piratería y actos delictivos marítimos en la zona. Las directrices se han lanzado junto con la nueva página web del MTISC GOG que incluye unas orientaciones sobre protección marítima en la región y unos procedimientos de notificación para asegurar un enfoque coordinado entre los buques que operan en el golfo de Guinea.

En el **Anexo 2** les adjuntamos una traducción de las citadas directrices que hemos elaborado en ANAVE.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

Guidelines for Owners, Operators and Masters for Protection against Piracy in the Gulf of Guinea Region

(To be read in conjunction with BMP4)

1. Introduction

Piracy and armed robbery (hereafter referred to as piracy) in the Gulf of Guinea region is an established criminal activity and is of increasing concern to the maritime sector. With attacks becoming more widespread and violent, including the increase in kidnapping for ransom, industry has now identified an urgent need to update these Guidelines. They also now take into account the regionally established Maritime Trade Information Centre (MTISC).

Although piracy in the Gulf of Guinea region in many ways differs from that of Somalia-based piracy, large sections of the Best Management Practices already developed by industry to help protect against Somalia-based piracy are also valid in the Gulf of Guinea region. Consequently, these Guidelines aim to bridge the gap between the advice currently found in BMP4 and the prevailing situation in the Gulf of Guinea region. These Guidelines should therefore be read in conjunction with BMP4 and will make reference to BMP4 where relevant.

The Guidelines have been developed by BIMCO, ICS, INTERCARGO and INTERTANKO and are supported by NATO Shipping Centre. A soft copy of BMP4 can be found on the websites of these organisations.

2. Area for consideration

Pirates in the Gulf of Guinea are flexible in their operations so it is difficult to predict a precise area where a ship might fall victim to piracy. For the purpose of this guidance the area off the coasts of Ghana, Nigeria, Togo, Cameroon and Benin can be regarded as an area in which the counter-piracy management practices should be considered. Attacks and armed robbery have occurred from as far south as Angola and north as Sierra Leone.

In addition, as of 12 June 2014, the LMA Joint War Committee defines the following “Listed Areas for Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils” for the Gulf of Guinea:

- The territorial waters of Benin, Togo and Nigeria, plus
- Nigerian Exclusive Economic Zone north of latitude 3° N, plus
- Beninese Exclusive Economic Zones north of latitude 3° N.
- Togolese Exclusive Economic Zone north of latitude 3° N.

The LMA Joint War Committee listed areas should be checked regularly for changes.

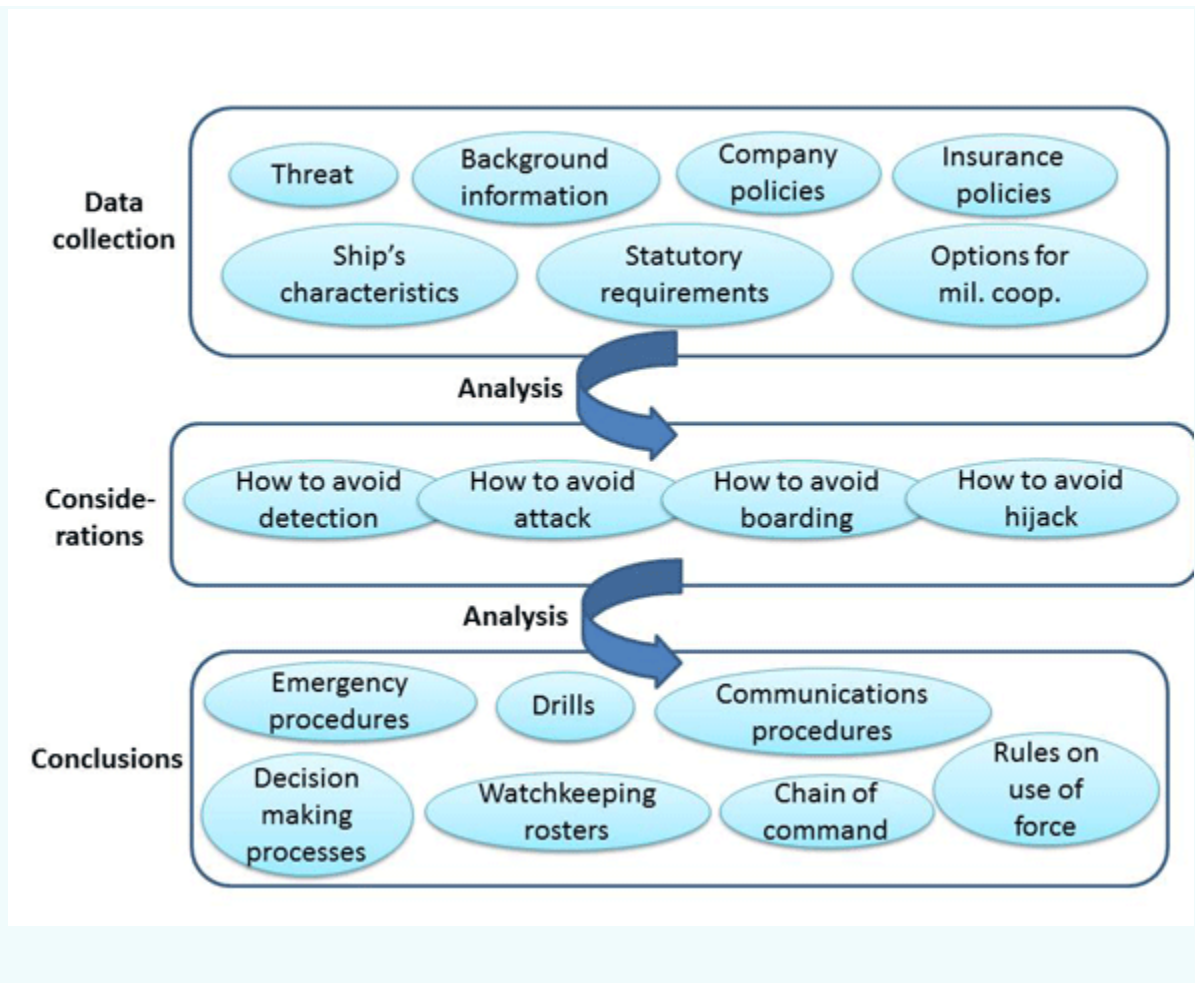
3. Risk Assessment

For the purpose of identifying suitable measures of prevention, mitigation and recovery in case of piracy, a ship and voyage-specific risk assessment as recommended in Section 3 of BMP4 should be carried out prior to entering the area described in Section 2 above . Not unlike the Ship Security Assessment described in the ISPS Code, the risk assessment should include, but may not be limited to, the following:

- The threat (who are the pirates, what do they want to achieve, how do they attack, how do they board, which weapons do they use etc.?)
- Background factors shaping the situation (visibility, sea-state, traffic patterns e.g. other commercial ships, fishermen and human traffickers etc.)
- Possibilities for co-operation with military (escorting, employment of Vessel Protection Detachments, registering with authorities etc.)
- The ship's characteristics/vulnerabilities/inherent capabilities to withstand the threat (freeboard, speed, general arrangement etc.)
- Ship's procedures (drills, watch rosters, chain of command, decision making processes etc.)

In addition to the information found in this document, supplementary information about the characteristics of the threat and regional background factors may be sought from, regional reporting centres, Shipping Association websites, the IMB, commercial intelligence providers or local sources e.g. ships' agents as in the attached Annex.

As also mentioned in BMP4, the risk assessment should take into consideration any statutory requirements, in particular those of the flag state and/or the coastal state. Other requirements dictated by company and insurance policies should also be taken into consideration.



The risk assessment process

Much of this risk assessment already exists in BMP4, since it provides an overall list of which actions to take to defend against pirate attack. However, the guidance in BMP4 must be developed into specific actions to take and self-defence measures to apply on a ship-by-ship and voyage-by-voyage basis. For example, many pirate attacks in the Gulf of Guinea region occur whilst ships are at anchor or drifting, in which case BMP4 self-defence measures like "evasive manoeuvring" are not readily applicable. Thus, the risk assessment must reflect the prevailing characteristics of the specific voyage and ship, and not just be a repetition of advice relating to a different geographical region and a different pirate modus operandi. Detailed guidance on preparing risk assessments can be found from a variety of sources including the ISPS code, which for example forms the base line for the BIMCO Ship and Voyage Specific Risk Assessment (SVSRA).

4. Typical Pirate Attacks

Currently, the Gulf of Guinea "pirate business model" is primarily aimed at theft and kidnapping for ransom.. Generally speaking, pirates in the Gulf of Guinea are more violent than their Somalia based colleagues. Pirate activity within the Gulf of Guinea can be split broadly into the following categories:

- Armed Robbery – In general this is opportunistic, is violent, and occurs where vessels are approaching, drifting or anchored off ports. There have been instances across the Gulf of Guinea Region e.g. off Lagos, in Port Harcourt, Bonny River, Cotonou and Lome. For the most part the intention is to take valuables from the safe, IT equipment, and personal effects.
- Cargo theft – This occurs throughout the area described and often occurs in or about the STS transfer areas where ships are particularly vulnerable. In the main it is related to product and chemical tankers but there are also regular attacks and thefts on general cargo carriers . Vessels are hijacked for several days and cargo is transferred to a smaller vessel. These incidents are well-organised, often involving a criminal element with commercial interests ashore. Recent cargo thefts have demonstrated that pirates often have a maritime know-how allowing them to disable communications, operate the cargo system, etc.
- Kidnapping – All seafarers are at risk. There have been several instances of offshore supply vessels and tankers being attacked and seafarers taken ashore for ransom.

Methodology: Pirate attacks in the Gulf of Guinea region often share similar characteristics to those of Somalia based pirates (see BMP 4 Section 4), but there are some key differences. For example, The main threat is from approaches made by high-powered speedboats, and a recent incident involved a speedboat launched from an unidentified mothership.

The risk of falling victim to a pirate attack is particularly high when the ship is at anchor or is drifting off a port e.g. close to pilot station. Another vulnerable situation is when conducting STS operations and the two ships are adrift and moored alongside each other.

For the tanker sector, cargo theft results in stolen oil products being sold in the region. For the dry cargo and other sectors, violent robbery is more common. Attacks, both outside and inside territorial waters, appear to be the result of intelligence-led planning by the pirates, with particular products such as gasoil or gasoline being targeted in very well co-ordinated and executed operations. Companies and ships operating regularly in the region are likely to be at increased risk of falling subject to pirate intelligence collection operations and subsequent pirate attack.

5. Ship Movement Reporting Procedures

Although this may change in future, at present there is no formal, centralised international ship movement reporting procedure in place in the Gulf of Guinea region. There are however a number of options for reporting incidents and particularly:

The Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf of Guinea (MTISC – GoG):

It is based in Ghana and aims to develop, maintain and share details of the maritime domain picture of the waters off Africa's western seaboard. The MTISC-GoG administers a Voluntary Reporting Area (VRA) scheme under which merchant vessels are encouraged to report position information while operating in the VRA.

The VRA as shown on Admiralty Chart Q6114, has been issued to clearly define an internationally recognised area, so ship operators and vessels transiting, trading or operating in West Africa can join a trusted reporting scheme. The provision of Admiralty Chart Q6114 to all vessels operating in the VRA is strongly recommended

Position data: suspicious activity and incidents reported to MTISC-GoG by shipping in the VRA, using the forms on the Chart and repeated at Annex B, assist in the creation of a detailed and accurate regional maritime domain picture. The analysis is used to produce security recommendations that are shared with seafarers, ship operators and law enforcement agencies to enhance risk awareness and improve incident response.

MTISC-GoG: provides a 24-hour manned service of military and industry experts. The MTISC-GoG receives reports, shares important updates and provides guidance on vessel operating patterns, security risks with the Gulf of Guinea maritime community.

- The MTISC-GoG has no influence over the deployment of military assets to assist merchant vessels which are attacked, but is linked with national and regional maritime operations centres and may be able to help direct them to the scene of an incident.
- Dedicated staff from regional military authorities and industry collate data from a variety of sources to aid their understanding of the maritime environment. The voluntary position reports from vessels operating within the VRA are an important input to greater understanding of maritime activity - the information reported is used to inform other regional governmental organisations and inform recommendations to enhance security planning, incident response and investigations.
- MTISC-GoG has dedicated experts from the Merchant Navy and INTERPOL to help support this process

The MTISC – GoG website contains updated guidance and advice in addition to this document, as well as guidance on the centre's operations. Owners and operators should bring this reporting centre to the attention of their ships to encourage vessels entering the VRA to report to the centre, make daily reports during transit and log a departure report when leaving. The contact details and details of the report format are shown at Annex B.

Reporting:

Vessels are encouraged to send regular reports, using the MTISC-GoG reporting forms as below:

WHEN	WHAT
On entering the VRA	Initial Report
Daily**	Daily Position Report
On Departing the VRA	Final Report
By Exception	By Exception Report

** At 0800 if convenient to daily routine**

How to Report?

The MTISC-GoG reporting forms(see Annex C), should be used to make the reports described above.

Email is the preferred method of communication but alternatively telephone or fax, (see Annex A for contact details). The MTISC-GoG will respond to all email but cannot respond to reports sent by SAT C.

Regional Maritime Rescue Coordination Centres:

These are established at Monrovia and Lagos and are important points for safety reporting. See Section 13

International Maritime Bureau (IMB):

Ships should report all incidents to the IMB reporting centre in order to accurately reflect the number and types of incident . See Section 13

There are a number of other reporting centres in the process of being established and it is expected that the Inter-regional coordination centre in Yaounde will be operational in the second half of 2014.

Individual flag states may well have their own national ship movement reporting procedures. Any flag state reporting requirements should be clarified and complied with.

The above guidance is the best available at the time of publication, but is likely to change as reporting centres become operational and regional coordination and cooperation increases. Owners and Operators should monitor the developing situation in order to ensure that vessels operating in the region are aware of reporting options available to them. It is essential that each and every incident is reported in order to maintain pressure on coastal states to meet their obligations under UNCLOS and encourage the international community to support infrastructure and capacity building in the region.

6. Company Planning

The Gulf of Guinea is not subject to an established policing mechanism by international navies, and neither the UKMTO nor MSCHOA play a role in the region. The NATO Maritime Reporting Centre monitors the situation but plays no formal part.

Company planning procedures outlined in Section 6 of BMP4 should be applied in the Gulf of Guinea. The following important advice should be noted:

- Communications with external parties should be kept to a minimum, with close attention paid to organising rendezvous points and waiting positions. For e-mail correspondence to Agents, Charterers, Chandlers etc. it is strongly recommended that address lists are controlled and that information within the e-mail is concise, containing the minimum that is legally required in order to fulfil requirements or contractual obligations.
- Contractual arrangements should be put in place with a view to keeping vessels out of harm's way.
- Know your agents and avoid or minimize requirements where possible. Unnecessary interaction with other parties creates opportunities for information regarding the vessel's position to be compromised.
- If the ship trades regularly in the region it is recommended to alter arrangements once in a while to make it harder for criminals to predict where operations might take place.

In terms of the availability of armed escort vessels, the Nigerian Navy are known to offer licences to certain companies to employ naval personnel on board their escort vessels.

Likewise, some agents and PMSCs offer Nigerian security forces as armed guards for deployment on board merchant ships. Such services should anyway only be contracted if a requirement exists following the risk assessment, and only as a supplement to ship protection measures outlined in BMP4.

Using private armed guards in the Gulf of Guinea region is much more problematic than off Somalia, owing to the complex patchwork of legal, security, administrative, command and control interests that need to be addressed, and the following should be considered:

- Care should be exercised when using private armed guards, as they are prevented by law from operating inside territorial waters of coastal states in the region, and authorities are known to enforce these regulations vigorously.
- Local or Government forces subcontracted by PMSCs should only be used if they are legitimate, and trusted (see above). For example it is illegal to use Nigerian Maritime Police beyond the fairway buoy

7. Master's Planning

Many of the Master's planning procedures described in Section 7 of BMP4 also apply to the Gulf of Guinea, although there are no Group Transit schemes or national convoys. Given the modus operandi of the pirates operating in the Gulf of Guinea region, the Master should plan according to the following:

- Rendezvous - Where possible, avoid waiting and slow steaming. Consider offering several alternative rendezvous points and advise rendezvous points at the last minute. If waiting, keep well

off the coast (up to 200nm). Do not give away waiting positions. Do not drift and keep engines ready for immediate manoeuvres.

- Anchoring - Where practicable, a prolonged stay at anchorage is to be avoided.
- Minimize use of VHF and use e-mail or secure satellite telephone instead. Where possible only answer known or legitimate callers on the VHF, bearing in mind that imposters are likely and may even appear in uniform.
- The greatest risks of piracy are at night and these need to be factored into all planning. Where possible, operations should start and end during daylight hours.

8. Ship Protection Measures

The ship protection measures described in Section 8 of BMP4 (except 8.15) also apply in the Gulf of Guinea. When STS operations are expected to be conducted, extra attention should be paid to the use of physical protection measures. Although barbed wire can potentially make it very difficult to complete an STS operation, other protection measures should be considered to protect the ship from attack in these cases.

- Vessel hardening is likely to be quite effective in this region and a moving ship also makes an effective deterrent since, unlike Somalia based pirates, ladders are not often used to board ships.
- During STS operations or when adrift, equipment such as fenders, anchor chains and hawse pipes can potentially provide a vulnerable point of access for attackers, and entry should be physically blocked.
- Pirates detect and target vessels by sight and by the use of AIS. Therefore limit the use of lighting at night and reduce the power or turn off AIS. Unfortunately, this has a major drawback in that it may reduce the likelihood of an intervention by "friendly forces" if attacked. Consequently, **AIS must be switched on immediately if the ship is boarded.**
- The use of citadels is an on owners/master's choice but it should be borne in mind that their successful use in the Indian Ocean was predicated upon their being a strong chance of a Naval Intervention. The principles of their construction and use however remain the same as outlined in BMP4. Given the levels of violence perpetrated by Pirates, and if control of the engines can be maintained from the citadel, many think that this option is the safest and also one that prevents the ship from manoeuvring in order to prevent cargo theft .
- Owners should consider the placement of hidden position transmitting devices as one of the first actions of pirates is to disable all visible communication and tracking devices and aerials.

9. Pirate Attack

The guidelines in BMP4 Section 9 are applicable with the exception of the role described for the UKMTO and MSCHOA.

In the event of a pirate attack in the Gulf of Guinea, the best way of alerting the local authorities of an attack is via the MTISC- GOG. Maintain contact with the MTISC-GoG preferably by telephone for as long as it is safe to do so. On receipt of information in relation to an attack, the MTISC-GoG will inform the appropriate national maritime operations centre and local authorities and will ensure all other vessels in the immediate vicinity are aware of the event.

The following list of actions below should be considered if an attack is imminent:

- If underway speed should be increased as much as possible to open the distance between the ship and the attackers. Try to steer a straight course to maintain maximum speed. Consider evasive actions if the circumstances dictate.
- Initiate the ship's pre-prepared emergency procedures.
- Activate the Emergency Communication Plan.
- Sound the emergency alarm and make an announcement in accordance with the Ship's Emergency Plan.
- Report the attack as soon as possible to MTISC-GoG by Phone and follow up with call to the Company Security Officer if the situation permits.
- Activate the Ship Security Alert System (SSAS) which will alert your CSO and Flag State. Make a 'Mayday' call on VHF Ch. 16.
- Send a distress message via the Digital Selective Calling system (DSC) and Inmarsat-C, as applicable.
- Ensure that the Automatic Identification System (AIS) is switched ON.
- All crew, except those required on the bridge or in the engine room, should move to the Safe Muster Point or Citadel if constructed. The crew should be given as much protection as possible should the attackers get close enough to use guns.
- If possible, alter course away from the approaching craft. When sea conditions allow, consider altering course to increase an approaching craft's exposure to wind/waves.
- Activate water spray and other self-defensive measures.
- Confirm external doors and, where possible, internal public rooms and cabins, are fully secured. If possible pull-up external ladders and fenders.
- Place the ship's whistle/foghorn/alarm on Auto to demonstrate to any potential attacker that the ship is aware of the attack and is reacting to it.

If communication is lost or difficult alternative options include:

- The Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) in Lagos or
- The RMCC Monrovia if in the western extremities of the GoG .

The Lagos centre covering all coastal states from Benin to the DRC is run by the Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) and can be contacted via details shown in Annex A of this Guidance. The Monrovia centre covering from Guinea to Ghana is run by the Liberian Maritime Administration and can be contacted as at Annex A.

When contacted, the Lagos and Monrovia RMRCC will alert the military and/or coast guard forces in the region who will initiate a response if the necessary resources are available at the time of the alert.

10. If Pirates Take Control

The advice in Section 10 of BMP4 is also applicable, again with the exception that UKMTO does not play a role in the Gulf of Guinea. Instead MTISC-GOG, Lagos RMRCC or Monrovia RMRCC should be contacted.

As previously mentioned the pirates operating in the Gulf of Guinea often use violence in order to subdue the crew. Therefore it is extremely important not to engage in a fight with the pirates, because this will entail great risk of the crew getting hurt or killed. *NB: Records exist of an incident where an on-board naval guard detachment engaged in gun battle with attacking pirates leading to the killing of two navy personnel, and the kidnap for ransom of the remaining crew.*

Violent shipboard robberies can take place as a result of a previously unsuccessful attack on another vessel. Therefore:

- Great care needs to be taken if your ship is boarded, as life is little valued by robbers. Compliance/submission to attackers is essential once a vessel has been taken.
- Generally minimizing cash carried will make vessels less attractive in the longer run.

Kidnap and Ransom in the Gulf of Guinea and is a growing trend. Experience shows attackers will board a vessel and loot the ship's stores and steal personal belongings. Once this has been done they may kidnap key individuals e.g. the Master and Chief Engineer

Kidnap can serve two key purposes for the attackers:

- Help the attackers escape The presence of hostages may reduce the likelihood of security forces to engage in a firefight and;
- For ransom. To maximise their profits from the attack or hijack.

Each company or organisation will have a policy in place to cover the eventualities of Kidnap and Ransom.

11. In the Event of Military Action

Section 11 of BMP4 fully applies.

12. Post Incident Reporting

Section 12 of BMP4 and the related Annexes containing reporting formats also apply in the Gulf of Guinea, however with the exception of involving the UKMTO and MSCHOA in the reporting.

- As described in BMP4, all piracy incidents should be reported to the IMB in accordance with Annex A to this Guidance (for contact details, see Section 13).
- In addition in the GoG incidents should be reported to Interpol via the West African Police Information System (WAPIS) Regional Bureau in Abidjan. (see Section 13 for contact details)

The relevant reporting format can be found in Annex A .

13. Contact details

MTISC-GoG

- Website: www.mtiscgog.org
- E-mail: info@mtiscgog.org
- Telephone (24hrs): +233 (0) 302 718 227

+233 (0) 248 060789

+233 (0) 260 561633

INTERPOL Command and Coordination Centre

- Website: www.interpol.int
- E-mail: os-ccc@interpol.int
- Telephone (24hrs): +33 (0) 47244 7676

Lagos Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)

NIGERIA

- Telephone (24hrs): +234 (1) 730 6618
- The Lagos MRCC covers nine countries (Benin, Cameroon, Republic of Congo, the Democratic Republic of Congo, Equatorial Guinea, Gabon, Nigeria, São Tomé & Príncipe and Togo).

Monrovia Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC)

LIBERIA

- INMARSAT C Terminals: # 580-460173-111 AOR-E
- INMARSAT C Terminals: # 580-460199-019 AOR-W
- International Fax: # (+231) 2430-0011
- International Landline: # (+231) 770-092229
- International Cellular & SMS: #(+231) 573-0144
- VHF-DSC Radio
- Monrovia covers the territorial waters of Liberia and her four neighbouring countries - Guinea, Ghana, Liberia, Sierra Leone, and Cote d'Ivoire.

International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC)

ICC IMB (Asia Regional Office),
PO Box 12559,
Kuala Lumpur,
50782,
Malaysia.

Tel: + 60 3 2078 5763

Fax: + 60 3 2078 5769

E-mail: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org

24 Hour Anti Piracy HELPLINE Tel: + 60 3 2031 0014

ANNEX A

PIRACY ATTACK REPORT, VESSEL

General Details

01 Name of Ship:

02 IMO No:

03 Flag:

04 Call Sign:

05 Type of Ship:

06 Tonnages:

GRT:

NRT:

DWT:

07 Owner's (Address & Contact Details):

08 Manager's (Address & Contact Details):

09 Last Port/Next Port:

10 Cargo Details: (Type/Quantity)

Details of Incident

11 Date & Time of Incident:

LT UTC

12 Position:

Lat: (N/S)

Long: (E/W)

13 Nearest Land Mark/Location:

14 Port/Town/Anchorage Area:

15 Country/Nearest Country:

16 Status (Berth/Anchored/Steaming):

17 Own Ship's Speed:

18 Ship's Freeboard During Attack:

19 Weather During Attack (Rain/Fog/Mist/Clear/etc, Wind (Speed and Direction), Sea/Swell Height):

20 Types of Attack (Boarded/Attempted):

21 Consequences for Crew, Ship and Cargo:

Any Crew Injured/Killed:

Items/Cash Stolen:

22 Area of the Ship being Attacked:

23 Last Observed Movements of Pirates/Suspect Craft:

24 Type of vessel (Whaler, Dhow, Fishing Vessel, Merchant Vessel)

25 Description of vessel (Colour, Name, Distinguishing Features)

26 Course and Speed of vessel when sighted

Details of Raiding Party

27 Number of Pirates/Robbers:

28 Dress/Physical Appearance:

29 Language Spoken:

30 Weapons Used:

31 Distinctive Details:

32 Craft Used:

33 Method of Approach:

34 Duration of Attack:

35 Aggressive/Violent:

Further Details

36 Action Taken by Master and Crew and its effectiveness:

37 Was Incident Reported to the Coastal Authority? If so, to whom?

38 Preferred Communications with Reporting Ship:

Appropriate Coast Radio Station/HF/MF/VHF/INMARSAT
IDS (Plus Ocean Region Code)/MMSI

39 Action Taken by the Authorities:

40 Number of Crew/Nationality:

41 Please attach with this Report – A Brief Description/Full Report/Master – Crew Statement of the Attack/Photographs taken if any.

42 Details of Self Protection Measures.

Related links

- [Best Management Practices for Protection against Somalia Based Pira...](#)
- [Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection...20.12.12](#)

ANNEX B

MTISC-GoG Reporting Forms

Once a vessel has transmitted an Initial Report to MTISC-GoG, MTISC-GoG will reply and request that Daily Reports be transmitted. Upon exiting the VRA, vessels should complete and transmit a Final Report. The following forms are used:

- Initial Report Format
- Daily Report Format
- Final Report Format
- By Exception Report Format.

Masters and operators should check with the MTISC-GoG website for the latest information regarding the Voluntary Reporting Area. The MTISC-GoG accepts forms by fax and e-mail.

MTISC-GoG Vessel Position Reporting Form - Initial Report

01	Ship Name	
02	Flag	
03	IMO Number	
04	INMARSAT Telephone Number	
05	Time & Position	
06	Course	
07	Passage Speed	
08	Freeboard	
09	Cargo	
10	Destination and Estimated Time of Arrival (including anchorages etc)	
11	Name and contact details of Company Security Officer	
12	Nationality of Master and Crew	
13	Armed/unarmed security team embarked	

MTISC-GoG Vessel Position Reporting Form - Daily Position Report

01	Ship's name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Ship's Position	
05	Ship's Course and Speed	
06	Any Other Important Information	

MTISC-GoG Vessel Position Reporting Form - Final Report

01	Ship's name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Port or position when leaving the VRA	

MTISC-GoG By Exception Report (Suspicious Activity)

01	Own Ship name	
02	Ship's Call Sign and IMO Number	
03	Time of Report in UTC	
04	Own Ship Position	
05	Own Ship Course and Speed	
06	Sightings of Illegal Unlawful Unregulated (IUU) fishing or other assessed illegal activity. Time, Position, brief description of craft and activity witnessed	

Directrices dirigidas a los armadores y capitanes para la protección contra la piratería en el golfo de Guinea

(Para leer junto con las BMP-4)

1. Introducción

La piratería y los robos a mano armada (que en adelante se resumen como “piratería”) cometidos contra buques mercantes en el golfo de Guinea son una actividad delictiva que suscita una gran preocupación al sector marítimo. Los ataques en esta zona se han generalizado y cada vez son más violentos, y también se está produciendo un aumento de los secuestros para exigir rescates, causas por las que el sector marítimo ha reconocido como tarea urgente actualizar las directrices hasta ahora en vigor. La revisión ha incluido el establecimiento de un Centro de Intercambio de Información Marítima (*Maritime Trade Information Sharing Centre*, MTISC) en la zona.

Aunque la piratería en el golfo de Guinea es diferente, desde muchos puntos de vista, de la localizada en Somalia, una gran parte de las Mejores Prácticas de Gestión desarrolladas por el sector (*Best Management Practices*, BMP) para proteger los buques contra la piratería en Somalia también son válidas en el golfo de Guinea. Por tanto, estas directrices tienen como objetivo complementar las recomendaciones de la cuarta versión de las BMP (BMP-4) teniendo en cuenta la situación actual en el golfo de Guinea. Estas directrices se deben leer junto con las BMP-4 y se deben referir a ellas cuando sea pertinente.

2. Zona a examen

Los piratas del golfo de Guinea son flexibles en sus operaciones por lo que es difícil predecir una zona concreta en la que un buque puede ser víctima de la piratería. A los efectos de estas directrices, las costas de Ghana, Nigeria, Togo, Camerún y Benín se pueden considerar como zonas en las que se deben tener en cuenta las BMP. Se han producido ataques y robos a mano armada entre zonas muy al sur de Angola hasta el norte de Sierra Leona.

Además, desde el 12 de junio de 2014, el Comité Mixto de Guerra de la *Lloyd's Market Association* (LMA) define las “Zonas enumeradas para el seguro de casco, piratería, terrorismo y peligros relacionados” para el Golfo de Guinea:

- Aguas territoriales de Benín, Togo y Nigeria.
- Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Nigeria al Norte de la I: 03º N.
- ZEE de Benín al Norte de la I: 03º N.
- ZEE de Togo al Norte de la I: 03º N.

Estas zonas se deben revisar periódicamente por si sufren modificaciones.

3. Evaluación del riesgo

Para establecer medidas adecuadas de prevención, mitigación y recuperación en caso de piratería, se debe llevar a cabo una evaluación de riesgos específica para cada buque y cada viaje específico, como recomienda el art. 3 de las BMP-4 antes de entrar en las zonas definidas en el apartado anterior. De forma parecida a la Evaluación de Protección del Buque que se describe en el Código ISPS, la evaluación de riesgos debe incluir al menos las siguientes cuestiones:

- La amenaza (quiénes son los piratas, qué quieren conseguir, cómo atacan, cómo embarcan a bordo, qué armas usan, etc.).
- Factores subyacentes que configuran la situación (visibilidad, estado de la mar, pautas del tráfico, es decir, la presencia de otros buques comerciales, pescadores y traficantes de seres humanos, etc.).
- Posibilidad de cooperación con fuerzas militares (servicios de escolta, empleo de equipos de Protección de Buques, registro ante las autoridades competentes, etc.)
- Las características del buque: vulnerabilidad o capacidad inherentes para resistir a la amenaza (francobordo, velocidad, disposición general, etc.).
- Procedimientos del buque (ejercicios, listas de guardias, cadena de mando, procesos de toma de decisiones, etc.).

Además de la información de este documento, se puede obtener información adicional sobre las características de la amenaza y factores regionales subyacentes en los centros de notificación regionales, páginas “web” de asociaciones marítimas, el *International Maritime Bureau*, IMB, proveedores comerciales de servicios de inteligencia o fuentes locales, por ejemplo, los consignatarios.

Como se cita en las BMP-4, la evaluación de riesgos debe tener en cuenta los requisitos estatutarios, en concreto, los del Estado de bandera y/o Estado costero, así como los requisitos establecidos por la compañía y las pólizas de seguro.

Proceso de evaluación de riesgos

Una gran parte de esta evaluación de riesgos ya se contempla en las BMP-4, que proporcionan una lista exhaustiva de las posibles medidas a tomar para defenderse de un ataque de piratería. No obstante, se debe desarrollar la recomendación de las BMP-4 en acciones específicas aplicando las medidas de autodefensa más adecuadas a cada buque y viaje. Por ejemplo, muchos ataques piratas en el golfo de Guinea se producen mientras los buques están fondeados o a la deriva, en cuyo caso medidas de autodefensa de las BMP-4 como la “maniobra de evasión” no son fácilmente aplicables. La evaluación de riesgos debe reflejar las características del buque y viaje específicos, y no debe ser sólo una repetición de la recomendación en relación con una región geográfica diferente y un modus operandi pirata distinto. Varias fuentes

proporcionan una guía detallada para la evaluación de riesgos, incluido el Código ISPS, que constituye el punto de partida de la Evaluación de Riesgos para un Buque y Viaje Específicos de BIMCO (*Ship and Voyage Specific Risk Assessment, SVSRA*).

4. Ataques piratas habituales

Actualmente, el modelo del “negocio pirata” en el golfo de Guinea está orientado principalmente al robo y al secuestro para obtener un rescate. En general, los piratas del golfo de Guinea son más violentos que los basados en Somalia. La actividad pirata en el golfo de Guinea se puede clasificar en las siguientes categorías:

- **Robos a mano armada**: en general, este caso es oportunista, violento, y se produce cuando los buques se aproximan a puerto, navegan a la deriva o están fondeados. Se han producido algunos casos en las costas de Lagos, en el puerto de Harcourt, río Hermoso, Cotonou y Lome. En su mayoría, el objetivo del ataque fue robar objetos de valor de la caja fuerte, equipos informáticos y efectos personales.
- **Robo de la carga**: se cometen en toda la zona descrita y se suelen producir en las zonas de transbordo de carga de un buque a otro (*Ship to Ship, STS*), donde los buques son especialmente más vulnerables. En general, estos robos se cometen en petroleros y quimiqueros, aunque también a veces en buques de carga general. Los buques son secuestrados durante varios días y la carga se transborda a buques de menor porte. Estos ataques están bien organizados y suelen implicar la intervención de un elemento criminal con intereses comerciales en tierra. Los robos de carga recientes han demostrado que los piratas disponen de conocimientos marítimos que les permiten desactivar las comunicaciones, poner en funcionamiento los equipos de descarga del buque, etc.
- **Secuestro**: todos los marinos están en peligro. Se han producido ataques a buques de suministro offshore y petroleros que han sido atacados y sus tripulantes apresados y trasladados a tierra para solicitar un rescate.

Metodología: los ataques piratas en el golfo de Guinea comparten características similares con los de la piratería en Somalia (ver art. 4 de las BMP-4), aunque hay algunas diferencias claves. Por ejemplo, la amenaza principal es la aproximación de embarcaciones de alta velocidad (en un incidente reciente se vio implicada una lancha rápida lanzada desde un buque nodriza sin identificar).

El riesgo de ser víctima de un ataque pirata es especialmente alto cuando el buque se encuentra fondeado o a la deriva frente a un puerto, por ejemplo, cerca de la estación de embarque del práctico. Otra situación vulnerable es al llevar a cabo operaciones de transbordo STS, con los dos buques a la deriva y abarloados uno al otro.

Para los petroleros, el robo de la carga da como resultado que los productos del petróleo robados se vendan en la región. Para la carga seca y otros sectores, son más habituales los robos con violencia. Los ataques, tanto fuera como dentro de las aguas

territoriales, son el resultado de una planificación inteligente llevada a cabo por los piratas, siendo el objetivo productos específicos como gasóleo o gasolina en operaciones muy bien coordinadas y ejecutadas. Las compañías y buques que operan con regularidad en la región probablemente corren mayor peligro de ser objeto de operaciones de recopilación de información sensible por los piratas y de un ataque posterior.

5. Procedimientos de notificación de los movimientos del buque

Aún no se ha implantado un procedimiento internacional formal y centralizado de notificación de los movimientos de buques en el golfo de Guinea. No obstante, hay varias opciones para notificar incidentes, en concreto:

El MTISC:

Tiene su sede en Ghana y su objetivo es desarrollar, mantener y compartir detalles de la situación en la costa occidental de África. El MTISC administra un sistema de Notificación Voluntaria (*Voluntary Reporting Area, VRA*) a través del cual se anima a los buques a notificar información sobre su situación mientras transitan por la VRA.

La VRA está representada en la carta náutica del Almirantazgo Inglés Q-6114 y se ha publicado para definir claramente una zona internacionalmente reconocida, en la que los armadores y buques que transitan, explotan u operan en la zona occidental de África se pueden unir a un esquema de notificación de confianza. Se recomienda firmemente incorporar dicha carta a bordo de los buques que operan en esa zona.

Información sobre las situaciones:

La notificación al MTISC de actividades sospechosas e incidentes acaecidos en la VRA, a través del formulario incluido en dicha carta náutica, ayuda a crear una imagen detallada y precisa del ámbito marítimo regional, cuyo análisis se usa para elaborar recomendaciones que se comparten con marinos, armadores y organismos de orden público para reforzar la concienciación y protección ante los riesgos y mejorar la respuesta ante un incidente.

El MTISC proporciona un servicio de vigilancia 24 horas, prestado por expertos del transporte marítimo y personal militar. El MTISC recibe informes, comparte actualizaciones importantes y proporciona instrucciones para que los buques sigan ciertas pautas de operación, riesgos de protección con la comunidad marítima del golfo de Guinea.

- El MTISC no tiene influencia en el despliegue de activos militares para ayudar a los buques mercantes atacados, pero está vinculado a centros de operaciones marítimas nacionales y regionales y puede ayudar a gestionar la situación en un incidente.

- El personal especializado de las fuerzas militares regionales y del transporte marítimo recopila información de varias fuentes para ayudar a entender la situación. Las notificaciones voluntarias de situación de los buques que operan en la VRA son una contribución importante para entender mejor la actividad marítima. La información notificada se usa para informar a otras organizaciones gubernamentales regionales y para proporcionar recomendaciones que refuercen el plan de protección, la respuesta ante un incidente y las investigaciones.
- El MTISC ha formado expertos de Marina Mercante y de la INTERPOL para ayudar a apoyar este proceso.

La página web del MTISC contiene orientaciones actualizadas y recomendaciones, adicionales a las de este documento, así como directrices sobre las operaciones del centro. Los armadores deben llamar la atención a los capitanes de sus buques sobre este centro de notificación e instruirles para informar cuando entren en la VRA mediante notificaciones diarias durante la navegación por la zona, y para que notifiquen cuando salgan de dicha zona.

Notificación:

Se anima a los buques a enviar notificaciones periódicas, usando el siguiente formulario del MTISC:

¿Cuándo?:

- A la entrada en la VRA.
- Diariamente (a las 08.00 h, si fuera compatible con la rutina diaria del buque).
- A la salida de la VRA.
- En casos excepcionales.

¿El qué?:

- Notificación inicial.
- Notificación diaria de la situación.
- Notificación final.
- Informe con carácter excepcional.

Cómo llevar a cabo la notificación:

Se deben usar los formularios que facilita el MTISC y que se pueden descargar de la página web indicada al principio del artículo.

El medio de contacto a utilizar preferiblemente debe ser el correo electrónico, aunque también se puede llamar por teléfono o enviar un fax. El MTISC responderá a los correos electrónicos, pero no puede responder a las notificaciones enviadas por Inmarsat C.

Centros regionales de coordinación de salvamento marítimo:

Están situados en Monrovia y Lagos y son puntos importantes para las notificaciones sobre seguridad.

Oficina Marítima Internacional (IMB):

Los buques deben informar sobre cualquier incidente al centro de notificación de la IMB para registrar con exactitud el número y tipo de incidentes.

Hay otros centros de notificación que se están desarrollando y se prevé que el Centro de Coordinación Interregional de Yaundé esté operativo a finales de 2014.

Los Estados de bandera individuales pueden haber establecido sus propios procedimientos de notificación de movimiento de buques nacionales, que es importante conocer y cumplir.

La recomendación anterior es la mejor disponible en el momento en el que se publica este documento, aunque es posible que cambie a medida que aumenten y estén operativos los centros regionales de cooperación y coordinación. Los armadores deben supervisar dichos cambios para asegurarse de que los buques que operan en la región conocen las opciones de notificación a su disposición. Es fundamental que todos y cada uno de los incidentes se notifique para mantener la presión sobre los Estados costeros en el cumplimiento del UNCLOS y animar a la comunidad internacional para que apoye las infraestructuras y desarrollo de capacidades en la región.

6. Planificación de la compañía

El golfo de Guinea no está sometido a un mecanismo de vigilancia establecido por las armadas internacionales, y ni el *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO) ni el *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) desempeñan una función en la región. El Centro de Notificación Marítima de la OTAN hace un seguimiento de la situación, pero no desempeña ningún papel formal.

En el golfo de Guinea, se deben aplicar los procedimientos de planificación de la compañía incluidos en el capítulo 6 de las BMP-4. Es importante señalar las siguientes recomendaciones:

- Reducir al mínimo las comunicaciones con terceras partes, prestando especial atención a la organización de puntos de encuentro y situaciones de espera. Sobre la correspondencia por correo electrónico con agentes, fletadores, provisionistas, etc., se recomienda encarecidamente controlar las listas de direcciones y que la información del correo electrónico sea concisa e incluya los detalles mínimos imprescindibles para cumplir los requisitos legales y las obligaciones contractuales.
- Acordar cláusulas contractuales para mantener el buque fuera de peligro.

- Sepa quiénes son sus consignatarios y evite o reduzca en lo posible la solicitud de servicios. La interacción innecesaria con otras partes genera oportunidades de información sobre la situación del buque.
- Si el buque opera con regularidad en la región, se recomienda modificar de vez en cuando las medidas para hacer más difícil a los piratas predecir dónde se van a llevar a cabo las operaciones.

En relación con disponibilidad de buques escolta armados, la Armada de Nigeria ofrece licencias a algunas compañías para emplear a personal militar a bordo de sus buques de escolta.

Asimismo, algunos agentes y Compañías de Seguridad Privada Marítima (*Private Maritime Security Company*, PMSCs) ofrecen fuerzas de protección nigerianas como guardias armados para su embarque en buques mercantes. No obstante, dichos servicios sólo se deben contratar si se consideran necesarios tras la evaluación de riesgos, y sólo como complemento de las medidas de protección del buque de las BMP-4.

El uso de seguridad privada en los buques en el golfo de Guinea es mucho más problemático que en Somalia, debido al complejo entramado de intereses legales, de protección, administrativos, de gobierno y control que se deben resolver, y las siguientes cuestiones a tener en cuenta:

- Hay que prestar especial atención cuando se contraten servicios de guardias armados a bordo, ya que está prohibido por ley que operen en aguas territoriales interiores de los Estados costeros de la región y las autoridades hacen cumplir estas normas muy enérgicamente.
- Las fuerzas locales o del Gobierno subcontractadas por las PMSCs sólo se deben emplear si tienen legitimidad y son de confianza. Por ejemplo, es ilegal utilizar los servicios de la Policía Marítima Nigeriana más allá de la boya del canal.

7. Planificación del capitán

Muchos procedimientos de planificación del capitán del capítulo 7 de las BMP-4 también se aplican al golfo de Guinea, aunque no hay dispositivos de tránsito en grupo o convoyes nacionales. Teniendo en cuenta el *modus operandi* de los piratas que actúan en el golfo de Guinea, el capitán debe establecer un plan de acuerdo con lo siguiente:

- Acordar un punto de encuentro: siempre que sea posible, evite tener que esperar y navegar a velocidad reducida. Estudie la posibilidad de ofrecer varios puntos de encuentro alternativos y hágalo en el último momento. Si decide esperar, manténgase bien alejado de la costa (a más de 200 millas). No revele las situaciones

de espera. No se desvíe de la trayectoria planificada y mantenga la máquina del buque lista para maniobrar de inmediato.

- Fondear: cuando sea posible, evite permanecer durante un tiempo prolongado en un fondeadero.
- Reduzca el uso del VHF y en su lugar use el correo electrónico o el teléfono vía satélite. Siempre que sea posible conteste por VHF únicamente a llamadas conocidas o legitimadas, teniendo en cuenta que es posible que se trate de un impostor y que puede incluso presentarse a bordo vistiendo un uniforme.
- Los mayores riesgos de piratería se producen por la noche, lo que se debe tener en cuenta en cualquier planificación. Cuando sea posible, las operaciones deben comenzar y finalizar durante el día.

8. Medidas de protección del buque

Las medidas de protección del buque del capítulo 8 de las BMP-4 (excepto el apartado 8.15) también se aplican en el golfo de Guinea. Si se van a llevar a cabo transbordos STS, se debe prestar especial atención al uso de medidas de protección físicas. Dado que los alambres de púas pueden dificultar un transbordo STS, se deben estudiar otras medidas de protección para proteger al buque de un ataque en estos casos.

- Reforzar las medidas a bordo en esta región puede ser muy eficaz y un buque en movimiento también supone una medida disuasoria eficaz aunque, a diferencia de los piratas de Somalia, no se suelen usar escalas para abordar los buques.
- Durante las operaciones STS o cuando el buque navega a la deriva, las defensas, cadenas del ancla y la bocina del escobén pueden proporcionar un punto vulnerable de acceso a los asaltantes, y por ello se deben bloquear físicamente.
- Los piratas detectan y eligen sus objetivos a la vista y usando el AIS. Por ello, se debe limitar el uso de iluminación nocturna y reducir la potencia o incluso apagar el AIS. Lamentablemente, esto tiene como inconveniente que puede reducir la posibilidad de intervención de las “fuerzas amistosas” si el buque fuese sea atacado. En consecuencia, **si el buque es atacado el AIS se debe conectar inmediatamente.**
- El uso de ciudadelas es una opción para el armador/capitán. Su éxito en el océano Índico se basó en que facilitan la espera de una intervención de las fuerzas navales. Los principios de su construcción y uso, no obstante, se mantienen iguales que en las BMP-4. Dados los niveles de violencia perpetrados por los piratas, y si el control de la máquina del buque se puede mantener desde la ciudadela, muchos opinan que esta opción es la más segura y también la que evita que los piratas hagan maniobrar al buque, evitando el robo de la carga.
- Los armadores deben estudiar la posibilidad de colocar en un lugar oculto dispositivos de transmisión de la posición, ya que una de las primeras acciones de los piratas a bordo es desconectar todos los dispositivos visibles de comunicaciones y seguimiento, y también las antenas.

9. Ataque pirata

Todas las directrices del capítulo 9 de las BMP-4 son aplicables, a excepción de las funciones descritas para el UKMTO y MSCHOA.

En caso de sufrir un ataque pirata en el golfo de Guinea, la mejor forma de avisar a las autoridades locales es a través del MTISC, preferiblemente por teléfono, mientras sea seguro hacerlo así. Al recibir información sobre un ataque, el MTISC informará al centro nacional de operaciones marítimas apropiado y a las autoridades locales, y se asegurará de que todos los buques en las proximidades estén al corriente del suceso.

La siguiente lista de medidas se debe tener en cuenta si el ataque es inminente:

- Aumentar la velocidad a la que navega el buque al máximo posible para ampliar la distancia entre el buque y los asaltantes. Intentar gobernar el buque con un rumbo recto para mantener la máxima velocidad. Contemple la posibilidad de una maniobra de evasión si las circunstancias lo dictan.
- Iniciar los procedimientos de emergencia del buque que previamente se hayan preparado.
- Activar el plan de comunicación de emergencias.
- Hacer sonar la alarma de emergencia y efectuar un aviso por megafonía de acuerdo con el plan de emergencias del buque.
- Notificar el ataque cuanto antes por teléfono al MTISC y a continuación avisar al Oficial de Protección de la Compañía (CSO), si la situación lo permite.
- Activar el Sistema de Alerta de Protección del Buque (*Ship Security Alert System, SSAS*) que avisará al CSO de la compañía y al Estado de bandera. Efectúe una llamada de emergencia por el canal 16 de VHF.
- Enviar un mensaje de socorro a través del equipo de Llamada Selectiva Digital (*Digital Selective Call, DSC*) y por Inmarsat-C, según proceda.
- Asegurarse de que el AIS está encendido.
- Toda la tripulación, excepto el personal en el puente o en la sala de máquinas, debe acudir al lugar de reunión o ciudadela, si se dispone de ella. Se debe proporcionar a la tripulación la mayor protección disponible si los asaltantes se acercan lo suficiente al buque para usar armas.
- Si es posible, se debe cambiar el rumbo para alejarse de la trayectoria de la embarcación que se aproxima. Si las condiciones del mar lo permiten, se debe cambiar el rumbo para aumentar la exposición al viento/olas de dicha embarcación.
- Poner en funcionamiento los cañones de agua a presión y otras medidas defensivas de que se disponga.
- Confirmar que las puertas exteriores y, si fuera posible, los espacios públicos interiores y los camarotes, están totalmente sellados. Si es posible, se deben izar las escalas externas y defensas.

- Colocar el silbato/sirena de señales de niebla/alarma del buque en posición automática para demostrar a cualquier posible pirata que el buque está al tanto del ataque y que reacciona ante él.

Si la comunicación se pierde o es difícil, puede intentar contactar como opción alternativa con el:

- Centro de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo (*Regional Maritime Rescue Coordination Centre*, RMRCC) en Lagos, o
- El RMCC de Monrovia si se encuentra en el límite occidental del golfo de Guinea.

El centro de Lagos cubre los Estados costeros desde Benín hasta DRC y está controlado por la Agencia de Seguridad y Administración Marítima de Nigeria (NIMASA). El centro de Monrovia cubre la zona desde Guinea hasta Ghana y está controlado por la Administración Marítima de Liberia. Se puede contactar con ellos siguiendo las instrucciones del Anexo A de estas directrices.

Cuando se contacte con ellos, los RMRCC de Lagos y Monrovia avisarán a las fuerzas militares y/o del servicio de guardacostas en la región, que iniciarán una respuesta si hay recursos disponibles en el momento de la alarma.

10. Si los piratas se hacen con el control del buque

La recomendación del capítulo 10 de las BMP-4 también se aplica, también con la excepción del UKMTO que no desempeña ningún papel en el golfo de Guinea. En cambio, se debe contactar con el MTISC-GOG, el RMRCC de Lagos o Monrovia.

Como ya se indicado, los piratas del Golfo de Guinea suelen usar la violencia para someter a la tripulación. Por ello, es muy importante no hacer frente a los piratas, ya que ello implicaría un gran riesgo para la tripulación y pueden resultar heridos o asesinados. En un incidente, un destacamento militar embarcado a bordo inició un intercambio de disparos contra piratas, lo que tuvo como resultado la muerte de dos militares y el secuestro del resto de la tripulación para pedir un rescate.

Los robos violentos a bordo se pueden producir como consecuencia de un ataque previo fallido contra otro buque. Por ello:

- Si su buque es abordado, es preciso poner un mayor cuidado, ya que la vida tiene muy poco valor para los ladrones. El sometimiento a los asaltantes es fundamental una vez que el buque ha sido asaltado.
- En general, reducir la cantidad de dinero en efectivo de que se dispone a bordo hará que los buques sean menos atractivos para ser asaltados a largo plazo.

Los secuestros y rescates son una tendencia que va en aumento en el golfo de Guinea. La experiencia indica que los asaltantes abordan el buque, saquean los pañoles de

respetos y roban bienes personales. Una vez que han hecho esto, pueden secuestrar a personal de la tripulación clave, por ejemplo, al capitán o jefe de máquinas.

El secuestro sirve a los asaltantes para dos objetivos fundamentales:

- Para ayudarles a escapar. La presencia de rehenes puede reducir la probabilidad de que las fuerzas de protección se involucren en un tiroteo y;
- Para pedir un rescate. Para aumentar sus ganancias de un ataque o secuestro.

Cada compañía u organización debe tener implantada una política a bordo que cubra las eventualidades en caso de secuestro y rescate.

11. En caso de una intervención militar

Se aplica el capítulo 11 de las BMP-4.

12. Notificación posterior del incidente

El capítulo 12 de las BMP-4 y sus anexos contienen formularios de notificación que también se aplican en el golfo de Guinea, con la excepción de involucrar en la notificación al UKMTO y MSCHOA.

- Como se describe en las BMP-4, los incidentes de piratería se deben notificar al IMB de acuerdo con el Anexo A de estas directrices (los datos de contacto se detallan en el apartado 13).
- Además, los incidentes en el golfo de Guinea se deben notificar a la Interpol a través del Sistema de Información de la Policía de África Occidental (*West African Police Information System, WAPIS*) de la Oficina Regional, en Abijan.

13. Datos de contacto

MTISC:

- Página web: www.mtiscgog.org
- E-mail: info@mtiscgog.org
- Teléfono (24 h): +233 (0) 302 718 227

+233 (0) 248 060789

+233 (0) 260 561633

Centro de Mando y de Coordinación de la INTERPOL:

- Página web: www.interpol.int
- E-mail: os-ccc@interpol.int
- Teléfono (24 h): +33 (0) 47244 7676

Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Lagos (RMRCC):

NIGERIA:

Teléfono (24 h): +234 (1) 730 6618

El MRCC de Lagos proporciona cobertura a 9 países (Benín, Camerún, República de Congo, Guinea Ecuatorial, Gabón, Nigeria, São Tomé & Príncipe y Togo).

Centro Regional del Coordinación de Salvamento Marítimo de Monrovia (RMRCC)

LIBERIA:

- INMARSAT C Terminals: # 580-460173-111 AOR-E
- INMARSAT C Terminals: # 580-460199-019 AOR-W
- International Fax: # (+231) 2430-0011
- International Landline: # (+231) 770-092229
- International Cellular & SMS: #(+231) 573-0144
- VHF-DSC Radio
- Monrovia covers the territorial waters of Liberia and her four neighbouring countries - Guinea, Ghana, Liberia, Sierra Leone, and Cote d'Ivoire.

International Maritime Bureau – IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC):

ICC IMB (Asia Regional Office),

PO Box 12559,

Kuala Lumpur,

50782, Malaysia

Tel: + 60 3 2078 5763

Fax: + 60 3 2078 5769

E-mail: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org

24 Hour Anti Piracy HELPLINE Tel: + 60 3 2031 0014