



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH

Facultat de Nàutica de Barcelona



Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo
Proyecto Final de Carrera

LAS EMPRESAS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Autor: Oriol Berges Bergadà
Director: Dr. Jesús E. Martínez Marín
Mayo 2014

Agradezco y dedico este trabajo a mi familia y a los profesores de la Facultat de Nàutica de Barcelona, en especial al Dr. Jesús Ezequiel Martínez Marín por introducirme en el mundo de la protección marítima.

ÍNDICE

1 - Introducción.....	7
2 - Marco jurídico.....	9
2.1 - Ámbito internacional.....	11
2.1.1 - Panamá.....	14
2.1.2 - Liberia.....	15
2.1.3 - Marshall Islands.....	18
2.1.4 - Hong Kong.....	19
2.1.5 - Singapur.....	20
2.1.6 - Grecia.....	20
2.1.7 - Malta.....	22
2.1.8 - Antigua y Bermuda.....	23
2.1.9 - Bahamas.....	24
2.2 - Ámbito nacional.....	26
3. La regulación de las Empresas de protección marítima.....	32
3.1 - El Documento de Montreux.....	34
3.2 - El Código de Conducta Internacional para proveedores de Seguridad Privada (ICoC).....	35

3.3 - ISO/PAS:28007:2012.....	37
3.4 - El modelo BIMCO GUARDCON.....	41
3.5 - Las Reglas del uso de la fuerza (RUF).....	45
3.5.1 - BIMCO RUF.....	49
3.5.2 - The 100 series RUF.....	51
3.6 - Las "Best Management Practices" (BMP).....	53
4. Servicios y actividades de las empresas de protección marítima.....	56
4.1 - Servicios de protección marítima.....	57
4.1.1 - La piratería en Somalia.....	60
4.1.2 - La piratería en el Sureste Asiático.....	64
4.1.3 - La piratería en la costa occidental de África.....	68
4.1.4 - Protección de buques con personal armado.....	70
4.1.4.1 - Aspectos operativos.....	71
4.1.5 - Escolta de buques.....	75
4.1.6 - Vigilancia en puertos.....	77
4.2 - Actividades de asesoramiento.....	81
4.2.1 - La Empresa de seguridad como OPR.....	82
4.2.1.1 - Funciones de la empresa de seguridad como OPR.....	84
4.2.2 - La evaluación de riesgos.....	87
4.2.2.1 - El Método Mosler.....	88

4.2.3 - Evaluación de la protección del buque.....	92
4.2.4 - Evaluación de la protección de la instalación portuaria.....	98
4.2.5 - Realización de planes de protección.....	103
4.2.5.1 - Plan de Protección del Buque.....	103
4.2.5.2 - Plan de Protección de la Instalación Portuaria.....	106
4.2.5.3 - Plan de Protección del Puerto.....	109
4.2.6 - Formación en materia de protección marítima.....	111
5. El impacto económico de la protección marítima.....	115
5.1 - Los costes de la piratería.....	116
5.1.1 - Costes económicos.....	119
5.1.2 - El coste del seguro.....	122
5.1.3 - El coste humano de la piratería.....	125
5.1.4 - El coste de la seguridad privada armada.....	129
5.2 - El seguro de la empresa de protección marítima.....	131
5.2.1 - La cláusula "Knock for knock".....	132
5.3 - Los clubs de P&I en la contratación de protección marítima.....	133
5.4 - La protección marítima en el seguro de casco y máquina.....	135
5.5 - La protección marítima en los seguros especiales.....	137
5.6 - El seguro de secuestro y rescate (K&R).....	139
6. Conclusiones.....	141

7. Bibliografía.....	143
Normativa internacional.....	147
Normativa europea.....	149
Normativa española.....	150
Índice de figuras.....	152
Índice de gráficos.....	152
Índice de tablas.....	153
ANEXO.....	154

1 - INTRODUCCIÓN

Teniendo en cuenta el auge de la piratería y el alto número de buques secuestrados durante los últimos años, no es extraño que armadores, navieros, clubs de P&I, compañías aseguradores y en definitiva, la industria del transporte marítimo, hayan tenido que buscar formas de proteger los buques y mercancías. Con una flota mundial de 50.788 de buques de más de 500 GT ¹ y más de 10.000 buques europeos pasando por zonas de alto riesgo ², se ha hecho imprescindible buscar una solución que satisfaga a Gobiernos e iniciativas privadas para implementar un sistema de protección efectivo que ayude a limitar el impacto económico que genera la piratería en el transporte internacional.

Uno de los sistemas que actualmente parece ser más efectivo y que mejores resultados está teniendo, consiste en la contratación de personal armado a bordo de buques junto a la utilización de medidas y equipos de protección durante el paso de zonas de alto riesgo. Esta decisión ha propiciado el auge de empresas de seguridad privada especializadas en el ámbito marítimo y ha desarrollado un nuevo mercado para la industria de la seguridad, la cual ha sufrido importantes ajustes normativos y regulaciones expresas para llevar a cabo los servicios de protección marítima en zonas no controladas por ningún Gobierno como en alta mar.

1. European Maritime Safety Agency, EMSA [on-line] "*The world merchant fleet in 2011 - statistics from Equasis*", 2011, Tabla 13, pg 12. [consulta: 20 febrero 2014]. Disponible en <www.equasis.org>

2. Parlamento Europeo, "*Resolución del Parlamento Europeo sobre la piratería marítima (2011/2962(RSP))*", 2011.

En este trabajo se ha realizado una descripción del ordenamiento jurídico a nivel nacional e internacional de la contratación de servicios de seguridad privada en buques prestados por las empresas de protección marítima, indicando las normativas e iniciativas tomadas por Gobiernos y Organizaciones Internacionales junto con los requisitos necesarios para que las empresas de seguridad privada puedan ejercer su actividad en los pabellones en los que más ha afectado la piratería y los robos a mano armada.

También se describen las actividades ofertadas por las empresas de protección marítima según la demanda actual de seguridad y el análisis de las relaciones contractuales entre los sujetos implicados en la protección marítima, dando importancia a las partes del contrato de prestación de servicios y las obligaciones que de ello pueda derivarse. Además, se realiza un estudio de los costes de la protección marítima en relación al impacto económico de la piratería y otros actos ilícitos de los que la industria marítima puede ser protegida mediante empresas de protección marítima, los seguros relacionados con la protección marítima y el reparto o transferencia de los costes de contratación de seguridad entre los agentes relacionados en esta actividad.

En definitiva, el trabajo pretende documentar el mundo de la protección marítima centrándose en la contratación de servicios de protección marítima mediante empresas dedicadas a tal actividad.

2 - MARCO JURÍDICO

Si bien podría parecer que un servicio de seguridad civil a bordo de un buque es un hecho relativamente moderno, existen codificaciones muy antiguas que contemplan de una forma muy primitiva estas relaciones contractuales. Entre estas codificaciones, encontramos un interesante artículo citado en el famoso "*Llibre del Consolat del Mar*". El artículo en cuestión hace referencia a la bonificación que se le podrá hacer al hombre de armas que embarque en una nave, concretamente en la reducción en el flete para quien embarque con sus propias armas y que tenga una experiencia militar que permita proteger la nave y sus ocupantes.

El texto encontrado en el *Título VIII, Capítulo 122 "De las obligaciones del pasajero"* del "*Código de las Costumbres Marítimas de Barcelona, hasta aquí vulgarmente llamado Libro del Consulado*" traducido por Antonio de Capmany, en su segundo párrafo dice: ³

"... Se hizo este capítulo porque muchos patrones llevan artífices y soldados por pasajeros, y les hacen más gracia en el flete de la que harían si supiesen que podrían salirse de la nave. Pues muchos mercaderes no se embarcarán si no entienden que van hombres de armas."

3. Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona (ed.) "*Libro del Consulado del Mar, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany*", Editorial Teide, Barcelona 1965. Depósito Legal B.14732-61-IV. pg 307.

Como se puede observar, encontramos dos relaciones contractuales derivadas de este texto, la primera haría referencia a prestación del servicio de protección armada por parte del soldado que embarcara como pasajero en la nave del patrón y la segunda, como requisito o cláusula que el patrón tiene con el mercader para que éste embarque o deposite las mercancías en la nave.

Durante los siguientes siglos se han sucedido y perfeccionado distintas relaciones entre Estados y ejércitos privados mediante el uso de mercenarios conocido como "*hombre de fortuna*" (hombres de guerra que mediante una paga o recompensa prestan sus servicios armados para un cliente) hasta convertirse en un fenómeno incontrolable que pone en duda la soberanía de los Estados en el uso de la fuerza.

Para evitar que la proliferación de ejércitos privados derivase en la mercantilización de la guerra, la Comunidad Internacional mediante la *Asamblea General de Naciones Unidas*, aprobó en 1989 la *Convención Internacional contra el reclutamiento, la utilización, la financiación y el entrenamiento de mercenarios* que entró en vigor en 2001 con un relativo poco éxito (17 Estados lo han firmado y 33 lo han ratificado) y de la que España no es parte, en un intento para prohibir el uso de mercenarios en conflictos armados.

Actualmente, la figura del mercenario es muy distinta de la del empleado de las empresas de seguridad privada, la utilización de estos empleados por parte de los Estados ha ido alcanzando el grado de imprescindible para llevar a cabo una acción armada con éxito. Existen empresas especializadas en protección en zonas de guerra, de

abastecimiento de tropas durante las operaciones militares e incluso de apoyo táctico a las tropas.

Dichas empresas podrían considerarse como la evolución comercial de los mercenarios, pero al tratarse de prestaciones de servicios reguladas dentro del ámbito privado, deben ser controladas por el ámbito jurídico donde operen mediante la regulación jurídica del propio Gobierno y del Estado donde realicen sus actividades.

2.1 - *Ámbito internacional*

El organismo más influenciable en cuanto a normativa internacional sobre el uso de seguridad privada a bordo de los buques es la *Organización Marítima Internacional de Naciones Unidas (OMI)*, quien ha desarrollado un conjunto de circulares donde se describen guías y recomendaciones para regular la contratación de personal armado a bordo de los buques por parte de armadores con el consentimiento de los gobiernos, sin objeto de refrendar o institucionalizar su empleo, atendiendo que los responsables de la legalización y regulación corresponde únicamente a las administraciones de los estados miembros.

La circular *MSC.1/Circ.1406* de 23 de mayo de 2011 reconoce por primera vez la falta de regulación del uso de personal armado en los buques, afrontando directamente y de una forma internacional la necesidad de regular los servicios de seguridad privada armada. Puesto que el tema de la regulación de las armas es una competencia que corresponde a los Estados y el uso de armamento es una condición

inherente de los servicios de seguridad privada, la Organización no puede ni debe regular directamente su uso. La circular recomienda a los estados de abanderamiento que regulen el uso de seguridad privada en sus buques tomando las medidas necesarias para su control y registro así como los procedimientos de comunicación con la Organización para poder informar a los estados miembros.

Mediante circulares como la *MSC.1/Circ.1405/Rev.2*, se ofrece unos criterios para que los armadores, propietarios y compañías navieras puedan contratar servicios de seguridad privada asegurándose de que las empresas proveedoras cumplan una serie de requisitos que aseguren el cumplimiento de los convenios internacionales sobre el uso de la fuerza como el *Convenio de Ginebra*. Se indica también, además de las consideraciones que se deben tomar para realizar un análisis de riesgos, los criterios de selección de la compañía proveedora de servicios de seguridad privada, las coberturas del seguro y la relación de la tripulación con los miembros del equipo de seguridad.

Junto a las circulares mencionada anteriormente, se publicaron la circular *MSC.1/Circ.1408* y la facilitación *MSC-FAL.1/Circ.2* dirigidas a los estados ribereños, para que faciliten el embarque y desembarque de personal de seguridad privada armado a bordo de buques con banderas de estados firmantes y que fijen los procedimientos adecuados para reportar la presencia de armamento a bordo de los buques que crucen su mar territorial.

En mayo de 2012, se publicó la circular *MSC.1/Circ.1443* dirigida a las empresas proveedoras de servicios de seguridad privada. En el documento se describen los requerimientos para poder prestar sus servicios a los buques de los estados firmantes

y poder asesorar en materia de seguridad a los armadores que lo soliciten. Las compañías de seguridad deberán seguir los procedimientos indicados en la guía contenida dentro del anexo de la circular, debiendo adoptar las medidas de control necesarias para asegurar su cumplimiento y conocer las responsabilidades legales derivadas de la prestación de servicios en el "Estado de origen", "Estado contratante" y "Estado territorial".

Por el momento, la mayoría de los países firmantes han tomado en cuenta las recomendaciones de la OMI y han regulado la prestación de servicios de seguridad privada a bordo de sus buques, ya sea adaptando sus reglamentos internos o creando nuevos, donde se contempla la figura del personal de seguridad armado en buques y las relaciones que deben tener las compañías proveedoras con las administraciones. Podría parecer que se ha encontrado al fin la solución, pero nada queda más lejos de la realidad pues, a pesar de que la mayoría han adoptado casi íntegramente las recomendaciones de las resoluciones, parece que la causa se centra más en la responsabilidad económica de resarcir los daños de una posible negligencia que en proteger la propia integridad de los tripulantes y ciudadanos que sufran las consecuencias.

Hay que reconocer que la simple aceptación de los preceptos indicados por las circulares ha sido un logro que ha hecho que los proveedores deban tener en consideración las normas establecidas. A continuación se describen los requerimientos que las principales banderas han tomado y adaptado a su legislación interna.⁴

4. European Maritime Safety Agency, EMSA [on-line] *“The world merchant fleet in 2011 - statistics from Equasis”*, 2011. Disponible en <www.equasis.org>

2.1.1 - Panamá

La normativa que regula la prestación de servicios de seguridad privada en buques que enarbolan la bandera panameña, es la *Resolución 106-13-DGMM*. La Resolución interpreta el uso de seguridad privada en los buques como una acción voluntaria de carácter excepcional cuando éstos transiten exclusivamente por zonas de alto riesgo de ataques piratas y robos a mano armada, pudiendo las personas encargadas de la protección a bordo prestar el servicio armado.

Las empresas de seguridad privada podrán ser nacionales o extranjeras y deberán ser aprobadas por la *Dirección General de la Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá* (DGMM) mediante solicitud previa, debiendo constar en ella los documentos requeridos en la Resolución. La solicitud será evaluada por los *Departamentos de Resoluciones y Consultas* en primera instancia y posteriormente por *Protección de Buques de la Dirección General*, quien remitirá las observaciones obtenidas al *Comité de Evaluación Técnica* el cual recomendará o no la aprobación de la empresa de seguridad a la DGMM. En caso de ser aprobada, únicamente se podrá prestar los servicios que han sido autorizados y deberán presentar al finalizar el servicio un informe detallado de los acontecimientos ocurridos.

El personal dedicado a la protección embarcado a bordo de los buques deberá tener experiencia en el uso de armas de fuego y equipos de protección, conocimiento demostrable del *Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias* (ISPS), *Código Internacional de Gestión de la Seguridad* (ISM) y las

Mejores Prácticas de Gestión (BMP4) y formación en primeros auxilios, lucha contra incendios y supervivencia en el mar.

Las empresas de seguridad, deberán disponer de una póliza de seguro de daños y perjuicios a terceros, procedimientos e inventarios de transporte y manejo de armas, procedimientos de calidad y disponer de recursos adecuados en cuanto a medios técnicos, de gestión y de administración para realizar trabajos de protección a buques.

2.1.2 - Liberia

El pabellón liberiano no regula específicamente ningún servicio de protección prestado por terceros a buques con su bandera, en cambio, en caso de que los armadores, operadores o propietarios requieran de estos servicios, deberán asegurarse de que dichos proveedores cumplan una serie de requisitos.

En el caso de los servicios de protección prestados por empresas de seguridad, se deberá seguir la *Interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel (pcasp) on board ships in the high risk area* recogida en anexo de la MSA-03/2011 del *Bureau of Maritime Affairs* de la República de Liberia, que coincide con el documento presentado en la 89 sesión del *Maritime Safety Committee* de la OMI en el que se basó para redactar la *MSC.1/Circ.1443* de 25 de Mayo de 2012.

Estas directrices reconocen la voluntariedad de los armadores para contratar servicios de EMSP de cualquier nacionalidad en buques con bandera liberiana, siendo

ellos los responsables de asegurar que las empresas contratadas cumplan con los criterios y requisitos establecidos en el anexo. Los criterios descritos se basan en el conocimiento de las actividades de la empresa y su solvencia financiera así como su experiencia previa en protección marítima.

El factor más importante en relación a la aprobación o veto de la empresa proveedora de servicios de protección es el entrenamiento profesional de los integrantes de esta, siendo imprescindible la demostración mediante documentos la pericia y destreza en el uso del armamento que se pretende utilizar en la operación, además de contar con formación sobre ISPS, ISM y BMP4.

La empresa proveedora deberá asegurar la profesionalidad del personal de seguridad privada que prestará los servicios mediante inspecciones y test para la detección de consumo de alcohol y drogas, antecedentes penales, realización de historiales y expedientes, reconocimientos físicos y psíquicos y entrenamientos periódicos para garantizar la correcta diligencia en los servicios contratados. Para facilitar el proceso de selección por parte del armador, la *Administración Liberiana* ha desarrollado un modelo de entrevista mediante "*checklist*" donde aparecen los criterios requeridos, el modelo se adjunta como apéndice en la *The Liberian Administration's Guidance Regarding 3rd Party Security Teams*.

Para valorar si se requiere un servicio de protección, los armadores deberán realizar un análisis de riesgos que deberá incluir y documentar los factores y consideraciones sobre la seguridad de la tripulación y el buque, el posible uso indebido

de armas de fuego, los medios técnicos de los que puede disponer el buque, el potencial del peligro, etc.

Una vez realizado el análisis y prevista la contratación de seguridad privada, debe incluirse en un apéndice en el Plan de Protección del Buque indicando los procedimientos de guardia del personal de seguridad, la autoridad del capitán frente a ellos, las medidas pasivas de protección, procedimientos de comunicación con el personal de seguridad, procedimientos para el uso de fuerza letal, procedimientos y medidas a tomar en zonas de alto riesgo, riesgo de contraataque y todos aquellos procedimientos necesarios para conseguir una eficaz protección del buque y su tripulación.

En la legislación liberiana, el capitán tiene la obligación de velar por la seguridad de todos los tripulantes y pasajeros del buque tal como refleja la *Liberian maritime regulations 10. .296* y la *Sección 296* del *RLM-105A*, siendo la máxima autoridad en materia de protección y siendo directamente responsable de todos los actos y medidas que se tomen en relación a ella, incluido el servicio de seguridad privada. El personal de seguridad privada estará bajo el mando del capitán, y éste decidirá sobre el uso de la fuerza.

La empresa proveedora de servicios de seguridad deberá demostrar que posee durante la prestación del servicio un seguro de cobertura de responsabilidad civil, seguro médico, de accidentes, hospitalización y repatriación para su personal embarcado.

2.1.3 - Marshall Islands

La legislación de las Islas Marshall no prohíbe el uso de personal de seguridad armado a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, sin embargo hace hincapié mediante la *Marine Notice No. 2-011-39 Rev.2/12* que el uso de seguridad privada a bordo no se utilizará como excusa para no cumplir con todas las medidas descritas en el BMP4 referentes a la vigilancia, controles y uso de medidas de seguridad.

Debido a que la legislación marshallesa prohíbe la posesión de armas de fuego por civiles, se ha modificado la *Weapons Control Act (7MIRC13)* capítulo 13e para permitir la posesión, embarque y transferencia de armas de fuego en buques con bandera marshallesa con el único objetivo de proteger el buque y la tripulación de actos de piratería, terrorismo, robos a mano armada o secuestro.

Los buques que deseen embarcar personal de seguridad armado deberán realizar un análisis de riesgo basado en la circular *IMO MSC.1/Circ.1405 Rev.1* e informar telemáticamente a la Administración marshallesa de los datos de la empresa de seguridad contratada para transitar por una zona de alto riesgo determinada, se mandará correo electrónico con los datos de la EMSP que proporcionará el personal de seguridad armado a la dirección *shipsecurity@register-iri.com* junto con el formulario recogido en el Anexo II de la *Marine Notice No. 2-011-39 Rev.2/12* con el tiempo necesario para que la administración pueda reenviar una carta de autorización de tenencia de armas de fuego.

Una vez terminado el servicio, el armador, gestor o naviero deberá completar y enviar a la dirección de correo *shipsecurity@register-iri.com* el informe recogido en el

Anexo III de la *Marine Notice No. 2-011-39 Rev.2/12* para que la administración pueda monitorizar el desempeño de las empresas de seguridad privada que prestan servicios en los buques registrados.

2.1.4 - Hong Kong

El *Departamento de Marina de Hong Kong* (MD) no prohíbe explícitamente el uso de personal de Seguridad Privada armada a bordo de los buques registrados, en cambio sí recomienda el uso de consultores expertos en protección embarcados para alentar e instruir en las buenas prácticas de protección y los requerimientos del BMP4 durante la travesía tal como indica la *Security and Quality Advisory No.14*, los cuales no necesitan inscribirse en el registro de Empresas de Seguridad Privada de Hong Kong.

A pesar de recomendar el uso de consultores privados a bordo, el MD propone como máxima precaución la solicitud de adhesión a un convoy militar de la *Fuerza Naval China* para cruzar las zonas de máximo riesgo, pudiendo incluso embarcar a bordo oficiales armados para asesorar y guiar al Capitán durante la travesía.

La tenencia de armas a bordo estará autorizada (previa solicitud) cuando se disponga de permiso por parte del armador, tripulación, fletadores, compañía aseguradora del buque y otras partes esenciales involucradas en el viaje, debiéndose disponer de asesoramiento legal demostrado sobre las posibles consecuencias de su uso y las garantías para resarcir daños a tripulantes y supernumerarios. El armamento deberá estar en posesión del Capitán o de la persona designada por el armador, pudiendo entenderse que la denominación de "persona" en el precepto del *"Security and Quality*

Advisory No.14" (...or by a person who is authorized by the owner...) no implica necesariamente que sea parte de la tripulación ni deba pertenecer al cuadro orgánico del ISPS, pudiéndose delegar esa responsabilidad al consultor embarcado, quien lógicamente deberá tener la máxima diligencia en el uso de la fuerza.

2.1.5 - Singapur

Las leyes de Singapur no prohíben el uso de personal de seguridad armado a bordo de sus buques registrados, aunque no recomienda el uso y transporte de armamento con fines de seguridad por considerar que fomenta la escalada de violencia.

La contratación de servicios de seguridad privada armada se regula en la circular *No.15 of 2012* que remite a la Circular *MSC.1/Circ.1405/Rev.2* de la OMI para seguir los criterios de evaluación, contratación, selección y seguro de las Empresas de Seguridad Privada.

Los armadores que deseen incorporar seguridad privada armada en los buques registrados en Singapur deberán comunicar tal decisión *al Singapore Registry of Ships* (SRS) mediante e-mail a *marine@mpa.gov.sp*.

2.1.6 - Grecia

La prestación de servicios por parte de empresas de seguridad privada armada en buques viene regulada en la *Ley No.4058/2012* y los criterios de contratación en la

Decision No.641.36-2/2012. Será necesario obtener una autorización del *Directorate of State Security of the Hellenic Coast Guard Headquarters* que será válida por un período de seis o doce meses, pudiendo ser extendida dependiendo de las condiciones de contratación.

Las empresas de seguridad que pretendan prestar sus servicios en buques de bandera griega deberá estar registrados en el registro de empresas de seguridad griegos y seguir con las disposiciones relatadas en la *Ley 2518/1997 A 164* sobre proveedores de seguridad privada.

El uso de armamento está permitido para los viajes que deban cruzar zonas de alto riesgo, debiéndose almacenar de forma segura para que únicamente puedan ser manipuladas por el capitán, jefe del equipo de seguridad o sus sustitutos. No se podrá hacer uso del armamento fuera de las zonas de alto riesgo de piratería. Durante el tiempo en que el buque se encuentre en aguas territoriales griegas nadie podrá tener acceso al armamento ni a la munición, incluso para realizar funciones de mantenimiento.

El personal de seguridad armado deberá embarcar como supernumerario y estará bajo las órdenes directas del capitán, quien autorizará el uso de la fuerza en caso de ser necesaria para la protección del buque, personas o carga.

Hay que tener en cuenta que los tripulantes deben ser informados de la presencia de personal armado en el buque y éstos tienen el derecho a negarse a embarcar sin perjuicio, debiendo el armador responder con todos los gastos que ocasionen dicha

decisión (repatriación, liquidación de suplementos, etc), cosa que puede desmotivar al armador a la contratación del servicio.

2.1.7 - Malta

La contratación de personal de seguridad privada a bordo de buques malteses viene regulada por la *Legal Notice 19 of 2013* que modifica el *Chapter of Law 480 (Arms Act)* autorizando el uso de medidas de seguridad en los buques malteses y por la *Legal Notice 110 of 2013* que modifica también el *Chapter 480* sobre la otorgación de licencias a las *Empresas Militares y de Seguridad Privada (EMSP)*.

Para poder prestar servicios de servicios de seguridad privada armada en buques, se deberá poseer una licencia otorgada por una junta designada para este fin (*Private Maritime Security Licensing Board*) y pagar la cuota fija de 10.000€ anuales más un pago único de 2.500€ para la emisión inicial de la licencia.

Las licencias tendrán una validez de cuatro años naturales y permitirá al poseedor, dependiendo del tipo de licencia, adquirir, embarcar, importar, exportar y poseer armas de fuego y munición a bordo de buques malteses que transiten o tengan previsto transitar por zonas de alto riesgo, debiendo ser custodiadas y utilizadas únicamente por los empleados de la EMSP licenciada.

La EMSP deberá solicitar la licencia a la junta mediante un formulario que contenga los datos de la empresa, número de registro, domicilio, datos de los cargos de dirección y administración. Se deberá entregar también copia de documentos de

empresa como la escritura de constitución, estatutos, certificados, pólizas y los datos de los empleados que prestarán los servicios a bordo junto con curriculum vitae donde muestre su experiencia laboral y un certificado de demuestre que se carece de antecedentes penales.

Los empleados que prestarán servicio armado deberán estar cualificados para utilizar armas de fuego y poseer los certificados *STCW A-VI/1-1*, *STCW A-VI/1-2*, *STCW A-VI/1-3* y *STCW A-VI/1-4*.

Cuando un armador considere embarcar seguridad privada armada, deberá contratar con una EMSP licenciada y comunicar a la Dirección General el uso de los servicios mediante un formulario publicado en la *Merchan Shipping Notice 106* a la dirección de correo electrónico *comms.isps@transport.gov.mt* acompañado del plan de viaje y la lista de tripulantes, incluido el personal de seguridad privada armada, el cual deberá estar integrado en el PPB.

2.1.8 - Antigua y Barbuda

Las leyes de Antigua y Barbuda no prohíben explícitamente el empleo de personal de seguridad privada armada en sus buques, reconociendo que el armador tiene el derecho de proteger su buque.

Se recomienda a los armadores que no considere únicamente la contratación de protección marítima armada como única alternativa si el análisis de riesgos resulta en otras opciones de protección más favorable. Si el armador decide embarcar seguridad

privada a bordo del buque, éste deberá seguir las recomendaciones de la circular *MSC.1/Circ.1405/Rev.2* para contratarla y deberá informar sobre su uso al *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) y al *United Kingdom Marine Trade Operations* (UKMTO).

La circular 02-003-01 del *Department of Marine Services and Merchant Shipping* (ADOMS) de Antigua y Barbuda remite a la circular 2012-002 para reportar los incidentes ocurridos durante el viaje a la dirección electrónica reporting@adomsiid.org.

2.1.9 - Bahamas

El Gobierno de Bahamas no recomienda el uso de personal de seguridad armado a bordo de sus buques registrados, pero reconoce el derecho y el deber del armador a proteger las tripulaciones ante una respuesta armada contra sus buques. La decisión de contratar los servicios de protección deberá ser considerada en un análisis de riesgos y, además, deberá ser consultada con los aseguradores.

La responsabilidad de protección transferida al armador está acompañada de los criterios de selección de la circular *MSC.1/Circ.1405/Rev.2* de la OMI, debiendo las empresas de seguridad estar debidamente registradas en su Estado de origen, ser firmantes del *Código de Conducta Internacional para Proveedores de Seguridad Privada* (ICoC) y estar licenciada por la *Bahamas Maritime Authority* (BMA) para embarcar, desembarcar y portar armas de fuego.

En cualquier caso, el armador deberá cumplir con las *Best Management Practices* (BMP) para transitar por zonas de alto riesgo independientemente de la contratación de protección marítima.

La *Merchant Shipping Act - Part VIII* considera un buque con bandera de Bahamas como extensión territorial del Estado y está sometido a la *Firearm Act (123)* en relación a la tenencia de armas de fuego, donde la posesión de armamento sin licencia está penada con 5 años de encarcelamiento.

Las licencias para la posesión de armas de fuego serán otorgadas por la *Royal Bahamas Police Force* (RBPF) para circunstancias excepcionales o fines específicos mediante solicitud previa (como máximo 5 días antes de empezar el servicio) presentada por el proveedor de seguridad para los miembros del equipo que embarcará. La solicitud será personal y deberá seguir el modelo del formulario XI (Rule 12) de la *Firearm Act (123)* de Bahamas recogida junto a una Declaración de acuerdo entre armador y proveedor en el *BMA Information Bulletin No.128*.

El personal de seguridad extranjero, a parte de los documentos contemplados en la *Firearm Act (123)*, se le requerirá demostrar su estatus legal en Bahamas mediante presentación de sus documentos de identidad (Pasaporte y licencia de conducir).

Todos los incidentes de seguridad ocurridos durante el trayecto y en especial los acaecidos durante el tránsito por una zona de alto riesgo deberán ser reportados tan pronto como sea posible al BMA.

2.2 - Ámbito nacional

La supervisión de las leyes y normas sobre seguridad privada en España corresponde al *Ministerio del Interior del Gobierno de España*, y más concretamente a la *Unidad Central de Seguridad Privada de la Policía Nacional*. En 1992 los legisladores españoles aprobaron la "*Ley 23/1992, de 30 de julio, de Seguridad Privada*" (derogada por la *Ley 5/2014 de 4 de abril*) y un tiempo después el "*Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada*" en los que se recogen todos los preceptos, requisitos y obligaciones para ejercer funciones de seguridad privada.

La protección y vigilancia de inmuebles y establecimientos corresponde exclusivamente a los Vigilantes de Seguridad, figura reconocida en la citada Ley, pudiendo ejercer dicha actividad con armas de fuego de calibre especialmente regulado por el departamento de *Intervención Central de Armas y Explosivos (ICAE)* del cuerpo de la Guardia Civil, que mediante autorización expresa, otorgará licencia de armas al Vigilante que realice la función de vigilancia en una zona o servicio especialmente propenso a recibir ataques violentos por parte de los delincuentes.

Debido a las peculiaridades inherentes de los buques y a la condición de bien mueble que éstos tienen (*Artículo 585 del Código de Comercio*), se ha desarrollado un conjunto de modificaciones en la legislación que permite que los Vigilantes de Seguridad ejerzan la protección en buques pesqueros y mercantes con pabellón español pudiendo utilizar calibres considerados de guerra por el *Ministerio de Defensa* en aguas sometidas a especiales situaciones de riesgo para la vida e integridad de los tripulantes.

Estas modificaciones vienen recogidas por *Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre* y *Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre* y otorgan autorización para el porte de armas de fuego de calibre igual o superior a 12,7 mm y calibres OTAN.

La iniciativa tomada por el Gobierno español promovida por el *Ministerio de Defensa*, junto con la aprobación por el *Congreso de los Diputados* en 2009 de la Operación Atalanta que aseguraría una eficaz protección de las rutas marítimas del Golfo de Adén, pronto derivó en una nueva oportunidad de negocio para la empresas de seguridad del Estado español, ofreciendo servicios de protección a los atuneros que faenaban en aguas del Índico. Para que ésta iniciativa tuviera éxito, el gobierno concedió durante 2010 y 2011 subvenciones de carácter excepcional para los principales armadores de pesqueros que faenaban por dicha zona para la contratación de servicios de Seguridad Privada a bordo de sus buques mediante *Real Decreto 1257/2010* y *Real Decreto 803/2011*. Dichos servicios consistirían en embarcar Vigilantes de Seguridad con licencias de armas tipo C y autorización para portar armas de guerra destinados a proteger los buques y sus tripulaciones contra los ataques piratas.

Para poder satisfacer la demanda, las empresas de seguridad pusieron a disposición de quien pudiera pagar sus servicios de protección de buques, un número determinado de personal dispuesto a afrontar el riesgo de captura por parte de los piratas del Índico.

En un principio, éste contingente de pioneros Vigilantes de Seguridad anti-piratas consistía en grupos de ex-militares del ejército con habilitación para realizar funciones de seguridad privada, con una escasa formación en aspectos marítimos que en

ocasiones, y de forma no regulada, se compensaba con un "cursillo" a modo de introducción a la marinería en los que se tocaban ciertos aspectos relacionados con el arte de navegar, nomenclatura náutica y sobre todo formación táctica de combate "Close Quarters Combat" (CQC), que si bien podría funcionar como método de reconquista del navío, no proporcionaba una visión realista de la función que el Vigilante de Seguridad llevará a bordo, pues, no hay que ser muy versado en el arte de la guerra para saber que una vez tomado el objetivo y capturados los tripulantes poco se puede hacer para controlar la situación.

Vistas las carencias de formación que padecían los Vigilantes de Seguridad embarcados en los atuneros, la *Unidad Central de Seguridad Privada de la Policía Nacional* propuso un complemento de formación específico obligatorio para la prestación de servicios en buques, que reflejaría en la *Orden INT/318/2011 de 1 de febrero*, consistente en la realización de un curso de duración mínima de diez horas presenciales, pero no fue hasta la publicación de la *"Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad"* que no se especificaría el contenido del curso, quedando fijado un temario más concordante con la actividad desempeñada.

El curso deberá impartirse en centros de formación homologados por el Ministerio del Interior y por profesores acreditados para tal fin, debiendo ser expertos en materias náuticas y de seguridad con titulación universitaria de grado superior que lo acredite, además, usualmente se requerirá la posesión de la Tarjeta de Identidad Profesional (TIP) de Director de Seguridad Privada otorgada por el Ministerio del Interior.

Los contenidos mínimos incluidos en el temario del curso de formación específica para Vigilantes de Seguridad que presten servicio de vigilancia en buques que recoge la *Resolución de 12 de noviembre de 2012* serán los siguientes:

<i>TEMA 1</i>	Nomenclatura naval en las comunicaciones: alfabeto internacional, PMR y VHF, código Morse.
<i>TEMA 2</i>	Nociones básicas de navegación. Vida a bordo: vigilancia, zafarrancho de combate.
<i>TEMA 3</i>	Supervivencia en el mar: rescate y técnicas de natación. Curas y primeros auxilios en entornos marítimos.
<i>TEMA 4</i>	Plan general de protección de un buque: Medidas activas y pasivas. Protocolos de identificación, reconocimiento y respuesta ante amenazas en buques y escalado de fuerza.
<i>TEMA 5</i>	Procedimientos ante ataques piratas. Normas de coordinación. Armamento.
<i>TEMA 6</i>	Armamento. Armas de guerra a utilizar en estos servicios. Estudio de las armas. Cartuchería. Conservación y limpieza.
<i>TEMA 7</i>	Prevención de riesgos laborales. Normativa básica. Riesgos específicos.
<i>TEMA 8</i>	Colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

Finalmente, en la "Orden INT/318/2011 de 1 de febrero", se incluyó también formación específica para Vigilantes de Seguridad que presten servicio de vigilancia en puertos, la cual deberán contener los siguientes contenidos mínimos:

<p><i>TEMA 1</i></p>	<p>Puertos marítimos: Concepto, características y clases. Descripción funcional de las operaciones que se realizan en un puerto: Agentes intervinientes: Organismos Oficiales.</p>
<p><i>TEMA 2</i></p>	<p>La protección marítima de los puertos. Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias. Sistema de seguridad público: distribución territorial y material de competencias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en materia de seguridad.</p>
<p><i>TEMA 3</i></p>	<p>La protección de las instalaciones portuarias. Bienes e infraestructuras a proteger. Identificación de los puntos vulnerables. Organización y ejecución de las tareas de protección y vigilancia de la instalación portuaria: Acceso, equipaje, y mercancías. Zonas restringidas.</p>
<p><i>TEMA 4</i></p>	<p>Mercancías peligrosas. Explosivos. Gases: Comprimidos, licuados o disueltos a presión. Sustancias inflamables. Sustancias tóxicas e infecciosas. Materiales radiactivos. Otras sustancias peligrosas.</p>

<i>TEMA 5</i>	Planes de emergencia y normas de seguridad técnico industrial. Primera respuesta ante vertidos contaminantes en aguas portuarias.
<i>TEMA 6</i>	Planificación actual de la seguridad en las instalaciones portuarias. Detectores periféricos. Detectores por láser. Cables microfónicos. Nuevos detectores de doble tecnología para exteriores. Dispositivos anti-atraco. Tipos señales de alarma y respuestas a las mismas.
<i>TEMA 7</i>	Colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

3 - LA REGULACIÓN DE LAS EMPRESAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

A través de la historia ha habido entidades armadas no estatales capaces de utilizar la fuerza a fin de lograr sus objetivos. En ocasiones, estas entidades han estado integradas dentro de instituciones estatales como ejércitos o policía poseyendo un cierto grado de autonomía que ha permitido a los Estados su utilización para actividades a los que, o bien no pueden realizar por razones operativas o no pueden relacionarse por motivos morales.

Puesto que los gobiernos a menudo declinan la responsabilidad de los delitos perpetrados por las EMSP contratadas y por los actos que cometen sus empleados, el *Consejo de Derechos Humanos de Naciones Unidas* ha desarrollado un *Proyecto de una posible convención sobre las empresas militares y de seguridad privadas para su examen y la adopción de medidas por el Consejo de Derechos Humanos* que determinará las funciones inherentes al Estado y que bajo ninguna circunstancia podrán ser objeto de contratación externa, además de someter a control dichas empresas para responsabilizarlas de los delitos cometidos por los responsables directos y por sus contratantes.

La decisión tomada por el Consejo vino motivada por la Resolución *E/CN.4/2005/2* de la Comisión de Derechos Humanos para vigilar y estudiar las repercusiones sobre el disfrute de Derechos Humanos de las actividades de las empresas privadas que ofertan servicios de seguridad en el mercado internacional (asesoramiento, asistencia, escolta, protección armada, logística militar e intervención militar junto

unidades de ocupación y defensa) y del estudio que realizó el Grupo de Trabajo de Naciones Unidas en 10 misiones comprendidas entre 2006 y 2010 ⁵ sobre las alegaciones de violaciones de derechos humanos cometidas por empleados de las EMSP, dando como resultado un grotesco cuadro de delitos perpetrados por los miembros de éstas empresas representado en el siguiente diagrama ⁶:



Figura 1: Diagrama representando los delitos cometidos por empleados de Empresas Militares y de Seguridad Privada (EMSP).

Fuente: Gómez del Prado, J.L. ; Torroja Mateu, Helena "Hacia la regulación internacional de las empresas militares y de seguridad privada", pg27.

5. Consejo de Derechos Humanos, A/HRC/4/40, A/HRC/4/40.Add1, A/HRC/7/7, A/HRC/7/7.Add2, A/HRC/15/25, A/HRC/15/25.Add3.

6. Gómez del Prado, J.L. ; Torroja Mateu, Helena "Hacia la regulación internacional de las empresas militares y de seguridad privada", Marcial Pons, Madrid 2011, ISBN:9788497688680, pg 27.

3.1 - El Documento de Montreux

Para dar respuesta a las primeras movilizaciones de la Comisión de Derechos Humanos de Naciones Unidas e intentar una mejora de la imagen ante la opinión pública internacional ⁷, los grupos de presión de la industria de la seguridad privada (BAPSC ⁸, IPOA ⁹) junto con el *Comité Internacional de Cruz Roja* y los Gobiernos de EEUU, Reino Unido y Suiza, lanzaron la *Iniciativa suiza para dotar a las EMSP de obligaciones y buenas prácticas que aseguren el cumplimiento del Derecho Internacional humanitario y de los Derechos Humanos* que culminó en 2008 con un entendimiento común no vinculante entre 17 gobiernos ¹⁰ llamado *Documento de Montreux*.

Esta autorregulación de la industria parte de la adhesión voluntaria de los Estados, por lo tanto, son estos quienes deben encargarse del cumplimiento de sus obligaciones a la hora de contratar los servicios de las EMSP.

7. Barstow, David, "Security Companies: Shadow Soldiers in Iraq", The New York Times, 19 de abril de 2004.

8. BAPSC: British Association of Private Security Companies. <http://www.bapsc.org.uk/>

9. IPOA: International Peace Operations Association, actualmente International Stability Operations Association (ISOA) <http://www.stability-operations.org/>

10. Afganistán, Angola, Australia, Austria, Canadá, China, Francia, Alemania, Iraq, Polonia, Sierra Leona, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Reino Unido, Ucrania y EEUU.

El documento consta de dos parte y distingue tres tipos de Estados relacionados en el uso de EMSP en conflictos armados:

- Estados contratantes: Son los Estados que contratan directamente los servicios de una EMSP.
- Estados territoriales: Son los Estados en cuyo territorio operan las EMSP.
- Estados de origen: Son los Estados donde están registradas las EMSP.

La primera parte recuerda las obligaciones jurídicas de los Estados respecto a las EMSP y la segunda presenta las buenas prácticas de los Estados relativas a la contratación de EMSP. En tales buenas prácticas se indican los procesos y criterios de selección y contratación de EMSP, condiciones de contratación y supervisión de las actividades que se lleven a cabo durante la contratación. El documento concluye finalmente con una guía-resumen de utilización práctica donde responde y da solución a las dudas que puedan tener los usuarios en el momento de su aplicación.

3.2 - El Código de Conducta Internacional para proveedores de Seguridad Privada

En junio de 2009, la misma iniciativa suiza elaboró un *Código Internacional de Conducta para Proveedores de Servicios Privados de Seguridad (ICoC)* que establecen normas superiores para las empresas, crean un mecanismo voluntario de aplicación que asegure el cumplimiento de esas normas, adoptan el principio de diligencia debida en el marco de Naciones Unidas en relación a los Derechos Humanos y fomentar el imperio de la ley en las EMSP.

El concepto del Código, a diferencia del *Documento de Montreux*, se centra en las propias empresas, quienes serán las que se adhieran voluntariamente mediante certificación otorgada por el mecanismo de gobernanza y supervisión de la iniciativa. Las Empresas firmantes deberán demostrar mediante auditorías independientes el cumplimiento de los principios del Código y sus normas.

A fecha de 1 de setiembre de 2013, 708 compañías han firmado el Código, de las cuales el 59,6% corresponde a empresas europeas y el 47,1% están especializadas en protección marítima.

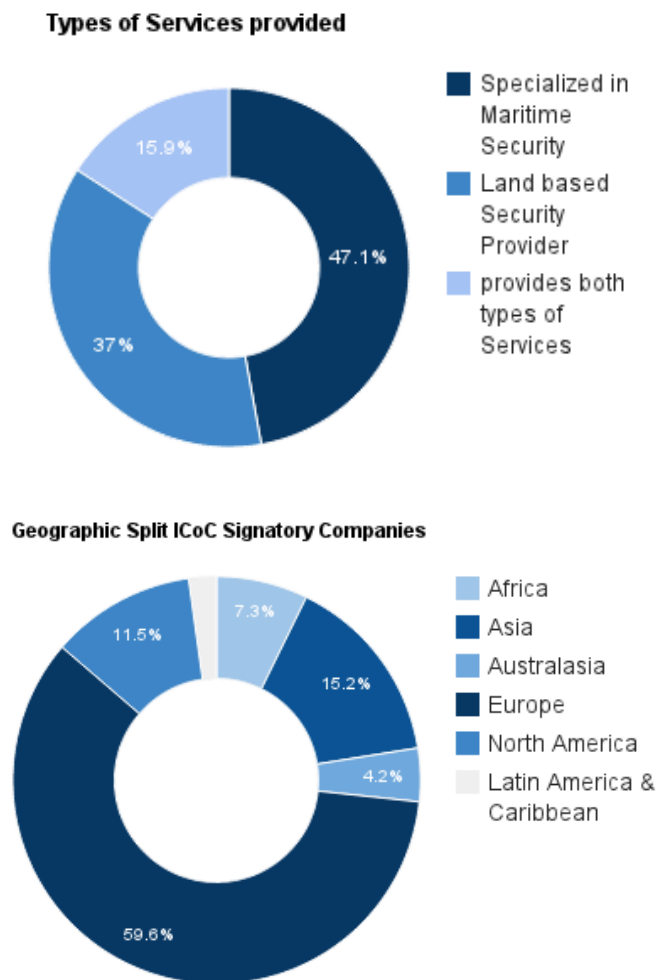


Figura 2: Gráficos representativos del porcentaje de firmantes del ICoC.
Fuente: <http://psm.du.edu/>

3.3 - La Norma ISO/PAS:28007:2012

El auge de las empresas de seguridad dedicadas a la protección marítima durante los últimos años, el carácter voluntario del ICoC y la Circular *MSC.1/Circ.1443* de la IMO requirió dotar a la industria de una herramienta que asegurará el cumplimiento de los estándares mediante la certificación de directrices de seguridad ISO con la norma ISO 28007 (*ISO/PAS:28007:2012 " Ships and marine technology -- Guidelines for Private Maritime Security Companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel (PCASP) on board ships*).

La norma forma parte de la familia ISO 28000 que definen las especificaciones de los sistemas de gestión de seguridad para la cadena de suministro mediante la metodología Plan-Do-Check-Act imponiendo unos objetivos que pueden resumirse en las siguientes puntos:

- Mejorar la credibilidad de la empresa demostrando el cumplimiento de las directrices y recomendaciones para la mejora de la calidad en el servicio prestado a bordo de los buques.
- Asegurar el cumplimiento de las buenas prácticas reflejadas en el *Documento de Montreux* y el ICoC.
- Reducir costes mediante una armonización de procedimientos para realizar análisis de riesgos y asignar los recursos necesarios.

La norma ISO/PAS 28007 consta de seis partes que sigue la siguiente estructura:

1 - Ámbito de aplicación

(Describe la aplicabilidad de la norma)

2 - Normativa de referencia

(Enlaza con la norma ISO 28000)

3 - Términos y definiciones

(Define los conceptos y términos de la norma)

4 - Elementos del sistema de gestión para empresas de protección marítima

4.1 - Requisitos generales

(Indica los requisitos que las empresas deben cumplir en cuanto a las necesidades de las partes interesadas (navieras y la comunidad marítima en general, el alcance del sistema de gestión, los requisitos para el liderazgo, el compromiso, la competencia, las responsabilidades y autoridades, la cultura y la ética, la estructura, los requisitos de estabilidad financiera y las disposiciones del seguro)

4.2 - Planificación

(La planificación comprende la política a desarrollar, una evaluación de riesgos a realizar, los objetivos, las metas y planes, la consideración de los requisitos legales y los requisitos relativos a la concesión de licencias de armas de fuego y otros equipos de seguridad)

4.3 - Recursos

(Se deberá cumplir unos requisitos de selección, evaluación e investigación del personal de seguridad propio y subcontratado)

5 - Operaciones

(De acuerdo con los requisitos de funcionamiento de la norma, la ESPM tiene que establecer y documentar los procedimientos de las directrices del apartado)

5.1 - Planificación y control operacional

5.2 - Mando y control del personal de seguridad y composición del equipo

5.3 - Orientación sobre el uso de la fuerza (RUF)

5.4 - Gestión de incidentes y respuesta ante emergencias

5.5 - Monitoreo, notificación e investigación de incidentes

5.6 - Gestión del escenario de actuación y custodia de pruebas

5.7 - Gestión de siniestros

5.8 - Prevención de riesgos laborales

5.9 - Procedimientos para quejas de clientes y denuncias de irregularidades

6 - Evaluación y desempeño

6.1 - Seguimiento, análisis y evaluación

(La organización debe determinar qué, cuándo y cómo se necesita para supervisar, medir y analizar el sistema de gestión de la seguridad)

6.2 - Auditoría interna

(Como en todos los sistemas de gestión de la organización, se debe contar con procedimientos para llevar a cabo auditorías internas de forma periódica y comprobar los requisitos legales y de cumplimiento)

6.3 - Revisión de la gestión en intervalos planificados

(De igual forma se deberá planificar las revisiones del sistema de gestión para garantizar el buen funcionamiento por parte de los responsables de la empresa)

6.4 - No conformidad y acciones correctivas

(Se establecerán procedimientos para detectar los fallos del sistema de gestión y las acciones correctivas para prevenir recurrencias)

6.5 - El logro de la mejora continua

(Se debe tener como objetivo de todos los sistemas de gestión dinámicos, la mejora de la idoneidad, la suficiencia y la eficacia del sistema)

En definitiva, para que la empresa pueda ser certificada, debe de contar con un sistema de gestión de la seguridad de acuerdo con los requisitos básicos de la norma, contar con disposiciones para la política de seguridad, evaluaciones de riesgo, solvencia financiera, verificación y revisión del sistema para lograr la mejora continua y una cadena de suministro segura.

3.4 - El modelo BIMCO GUARDCON

El *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) es una asociación naviera internacional independiente que cuenta entre sus miembros con propietarios, gestores navales, agentes de buques y otras partes interesadas en el sector marítimo encargada de fomentar normas más rigurosas y una mayor armonización en relación con cuestiones reglamentarias.

Dada la complejidad que entraña la contratación de seguridad privada armada a bordo de buques, BIMCO desarrolló un modelo de contrato de prestación de servicios de protección en buques (GUARDCON) para armonizar y estandarizar las condiciones de contratación, incluyendo un conjunto de cláusulas que aclaren los términos exigidos en la prestación del servicio.

La aparición del contrato surge como fórmula para aunar las distintas regulaciones internacionales y hacer efectivo un sistema que garantice su cumplimiento, pudiéndose representar gráficamente la deriva normativa con el siguiente esquema:

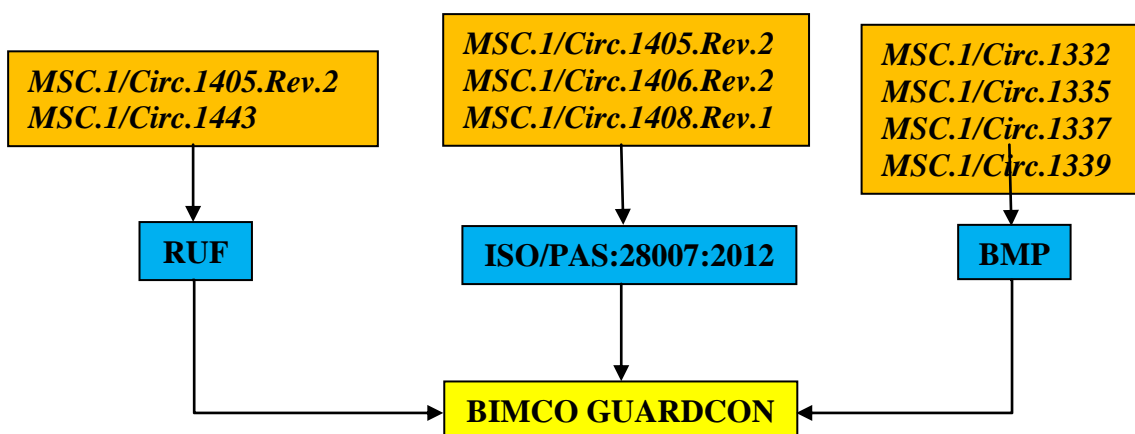


Figura 2: Deriva normativa para la aparición del modelo BIMCO GUARDCON.

Fuente: Elaboración propia.

Elementos personales del contrato

Dentro de los elementos personales del contrato encontramos el propietario del buque ("owner" como propietario del buque o a nombre de quien esté la gestión náutica) y quien presta los servicios de protección (contractor).

Como propietario del buque deberá figurar la persona física o jurídica que conste como tomador del seguro de cascos y máquina (Hulls) o quien esté registrado como miembro del club de P&I correspondiente al buque. Como prestador de servicios de protección deberá figurar la persona física o jurídica a quien esté registrada la empresa de seguridad privada en el Estado de origen.

Los elementos personales aparecen en las casillas 3 y 4 atendiendo a lo prescrito en las cláusulas 1 y 14 con objeto de identificar el nombre y localización de los sujetos.

Elementos reales del contrato

Como elementos reales del contrato tenemos:

- El buque a proteger, el cual estará representado en la casilla 5 en la que deberá figurar el nombre, número IMO y el club de P&I al que pertenece.
- La contraprestación expresada en tasa diaria por el total de personal se seguridad embarcado (casilla 6) o por el importe total para el tiempo o servicio acordado (casilla 13).

Elementos formales del contrato

El contrato deberá formalizarse por escrito y signado por las partes que lo celebran, incluyendo las cláusulas adicionales y las previsiones especiales (casilla 18), la fecha de inicio (casilla 2), fecha y lugar de celebración del contrato (casilla 1) y el ámbito geográfico de actuación (casilla 8).

El contrato contiene un conjunto de anexos en los que se incluye una serie de documentos de interés para las partes:

- Security equipment: Se incluye el equipo previsto por el equipo de seguridad, listando las armas y munición embarcada, las medidas no letales instaladas y los aparejos y elementos relacionados con la protección del buque.
- Rules for the use of force: Se describen los procedimientos para invocar el uso de la fuerza acordados entre el armador y el proveedor.
- Instruction notice: Modelo de solicitud de servicios al proveedor de protección marítima.
- Individual waiver: Modelo de carta informativa para el personal de seguridad privada a bordo del buque donde se recogen los derechos y obligaciones de éstos y los términos del contrato, incluidas las responsabilidades.
- Schedule of charges: Modelo de programación de embarque y desembarque de cargas.
- Standard operating procedures: Se describen los procedimientos operacionales para llevar a cabo la prestación de servicios de seguridad.

Cuando el período de validez comprenda un único viaje, el contrato finalizará cuando el personal de seguridad desembarque en el puerto acordado a menos que se rescinda con anterioridad según el clausulado 19. Si el período comprende un conjunto de viajes, el contrato tendrá una duración de 12 meses a partir de la fecha de inicio de la prestación de servicios, pudiendo ser renovado automáticamente si ninguna de las partes lo denuncia con una antelación de 30 días a la fecha de finalización.

El contratista deberá mantener un seguro durante la vigencia del contrato que cubra sus pasivos e indemnizaciones contractuales, debiendo contener:

- Seguro integral de responsabilidad a terceros por la muerte, lesiones, daños a la propiedad y otras pérdidas.
- Seguro de responsabilidad civil profesional.
- Seguro de accidentes para cada uno de los integrantes del equipo de seguridad.

La cobertura de dichos seguros deberá garantizar la indemnización incluso en el caso de portar armas a bordo y se deberá entregar una copia al armador en el momento de realizarse el "vetting" tal como se indica en la circular *MSC.1/Circ.1405/Rev.2* para asegurar su cumplimiento.

3.5 - Las Reglas del Uso de la Fuerza (RUF)

La controversia generada por definir el "uso de la fuerza" en el Derecho Internacional, ha introducido un conjunto de vacíos legales que han tenido que ser cubiertos por regulaciones internas y tratados entre naciones para controlar y regular la fuerza ejercida en los conflictos armados.

En primer lugar, es necesario entender el concepto del "uso de la fuerza". El Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española (RAE), define las siguientes palabras:

- Uso: *1.m. Acción y efecto de usar.*
2.m. Ejercicio o práctica general de algo.
- Fuerza: *2.f. Aplicación del poder físico o moral.*
5.f. Acto de obligar a alguien a que asienta algo, o a que lo haga.

Analizando las definiciones dadas, encontramos que por "uso de la fuerza" se entiende como el ejercicio del poder físico o moral sobre "algo" o "alguien", cosa que puede comprender multitud de interpretaciones.

En un concepto más acotado, encontramos una primera aproximación en el Derecho Internacional sobre el uso de la fuerza en la *Carta de las Naciones Unidas* (en adelante, la Carta), entendiéndose el "uso de la fuerza" como "agresión" no legítima de un Estado hacia otro contra la integridad territorial o independencia política. Sin

embargo, en la propia Carta se recoge el derecho de legítima defensa individual o colectiva en caso de ataque armado, sin hacer referencia explícita al uso de la fuerza ¹¹.

Si bien los artículos de la Carta dan a entender el "uso de la fuerza" como una acción armada contra un Estado, es necesario ampliar el concepto ante cualquier forma de conflicto armado, extendiéndose hasta el uso de la fuerza contra quienes amenazan la integridad del individuo atendiendo y amparándose en el derecho de legítima defensa.

11. Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Organización Internacional. "*Carta de las Naciones Unidas*". San Francisco, 26 de junio de 1945.

Capítulo I, Artículo 2.4:

" Los Miembros de la Organización, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los Propósitos de las Naciones Unidas."

Capítulo VII, Artículo 51:

" Ninguna disposición de esta Carta menoscabará el derecho inmanente de legítima defensa, individual o colectiva, en caso de ataque armado contra un Miembro de las Naciones Unidas, hasta tanto que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales. Las medidas tomadas por los Miembros en ejercicio del derecho de legítima defensa serán comunicadas inmediatamente al Consejo de Seguridad, y no afectarán en manera alguna la autoridad y responsabilidad del Consejo conforme a la presente Carta para ejercer en cualquier momento la acción que estime necesaria con el fin de mantener o restablecer la paz y la seguridad internacionales."

Otro concepto que se debe tener claro para entender el ejercicio del "uso de la fuerza" es el concepto de "legítima defensa". En el ordenamiento jurídico español no se reconoce como derecho fundamental la "legítima defensa" (sí existe en la Constitución el derecho a la vida y a la integridad física, entendiéndose que el Estado es quien debe velar por ellas mediante sus cuerpos de seguridad), pero la encontramos en el artículo 20.4 del *Código Penal* como eximente de responsabilidad criminal siempre que se cumplan un conjunto de requisitos:

" El que obre en defensa de la persona o derechos propios o ajenos, siempre que concurren los requisitos siguientes:

Primero. *Agresión ilegítima. En caso de defensa de los bienes se reputará agresión ilegítima el ataque a los mismos que constituya delito o falta y los ponga en grave peligro de deterioro o pérdida inminentes. En caso de defensa de la morada o sus dependencias, se reputará agresión ilegítima la entrada indebida en aquella o éstas.*

Segundo. *Necesidad racional del medio empleado para impedir la o repelerla.*

Tercero. *Falta de provocación suficiente por parte del defensor."*

En todo caso, tanto en el Derecho Internacional como en la legislación nacional, se reconoce la defensa de la integridad de las personas como un acto aceptable y comprensible, el cual únicamente puede ser ejercido cuando la integridad física o los

bienes del defensor o el defendido corren peligro, siempre que la respuesta sea proporcional a los medios empleados para repeler el ataque. El problema surge cuando una entidad dedicada a la protección que tiene inherentemente ligada a su actividad el uso de armamento en el ejercicio de sus funciones, concibe una interpretación errónea de la percepción de la intensidad de un ataque y la proporcionalidad para repelerlo.

La *Ley 5/2014 de 4 de abril de Seguridad Privada*, en el Artículo 30 hace referencia a la proporcionalidad en las actuaciones en los servicios de seguridad privada, entendiéndose dentro del rango de actividades de seguridad privada en la protección de personas y bienes:

" Artículo 30 Principios de actuación

Además de lo establecido en el artículo 8, el personal de seguridad privada se atenderá en sus actuaciones a los siguientes principios básicos:

a) Legalidad.

b) Integridad.

c) Dignidad en el ejercicio de sus funciones.

d) Corrección en el trato con los ciudadanos."

El carácter internacional del transporte marítimo y la implicación que tiene en el comercio internacional, obliga que las relaciones contractuales derivadas de él se adecúen a las normativas y regulaciones de los Estados de las partes implicadas, debiendo respetarse el Derecho Internacional y los Derechos Humanos, los cuales no

han sido siempre trasladados a los ordenamientos internos con la debida cautela o diligencia, cosa que ha originado que ciertas instituciones públicas y privadas se aseguren que se hace un uso correcto del uso de la fuerza.

En el ámbito marítimo, la regulación del uso de la fuerza se aplica de forma *fáctica* en el "vetting" que deben practicar las empresas en el momento de seleccionar la empresa de protección marítima descrita en la circular MSCI/Circ.1405/Rev.2 de la OMI y en las especificaciones incluidas en la norma ISO/PAS:28007:2012.

3.5.1 - BIMCO Guidance on Rules for the Use of Force by PCASP in defense of a Merchant Vessel

Siguiendo con las recomendaciones del artículo 3.5 de la circular MSC/Circ.1405/Rev1 y extendido en los artículos 5.13 - 5.15 de la circular MSC/Circ.1405/Rev2 sobre las Reglas del Uso de la Fuerza (RUF), BIMCO desarrolló una guía dirigida a armadores, tripulantes y empresas de protección marítima para proporcionar una adecuada respuesta en el empleo del uso de la fuerza.

La guía consta de 8 apartados donde se describe las obligaciones y responsabilidades de los integrantes del equipo de seguridad armado a bordo del buque en base al contrato de prestación de servicios con el armador, siendo éste último el responsable de comprobar que el proveedor cumple con los requisitos mínimos para gestionar el uso de la fuerza mediante la posesión del certificado ISO/PAS:28007:2012.

Las recomendaciones descritas en los apartados de la guía pueden resumirse de la siguiente forma:

- La empresa de protección marítima y su personal deberá estar formado (y demostrarlo documentalmente) sobre la aplicación del uso de la fuerza en consideración con las leyes vigentes del pabellón al que pertenece el buque.
- El equipo de seguridad podrá utilizar el inherente derecho de ejercer la autodefensa siempre que se proceda con proporcionalidad al riesgo que presente el ataque.
- Se deberá seguir la cadena de mando establecida en el contrato de prestación de servicios para la depuración de responsabilidades en el momento de invocar el uso de la fuerza, siendo el líder del equipo de seguridad quien deberá ejecutarlo con el consentimiento del Capitán o del oficial de guardia.
- El uso de fuerza letal deberá ser necesario y proporcional al ataque recibido, respetando la dignidad humana y utilizada únicamente cuando todas las medidas disuasorias no letales hayan fallado.
- El armamento y la munición deberá estar guardada en un armero o en su defecto, un contenedor preparado para tal fin, con las medidas de seguridad pertinentes y únicamente accesibles por el Capitán o el líder del equipo de seguridad.
- Todo uso de la fuerza deberá ser reportado a las autoridades competentes nombradas en el contrato de prestación de servicios.

3.5.2 - The 100 series RUF

"The 100 series Rules" es una iniciativa impulsada por el abogado David Hammond (9 Bedford Row International Chambers) junto con la *Security Association for the Maritime Industry* (SAMI) para tratar de desarrollar y estandarizar unas normas que regulen el uso de la fuerza por parte de empresas de protección marítima.

La iniciativa tiene el apoyo de corporaciones y entidades públicas que reconocen el método de autorregulación para dar legitimidad al uso de la fuerza en un incidente de seguridad que pueda ocasionar víctimas.

Estas normas van destinadas a las EMSP para incluirlas en la formación de su personal para adaptarse a los preceptos de la circulares de la OMI y de la norma ISO 28007.

Los principios fundamentales de la iniciativa se basan en el uso razonable, necesario y proporcionado del uso de la fuerza en una situación de autodefensa concentrados en cuatro normas principales:

1. En un evento en que cualquier amenaza de ataque real o percibida por parte de terceros, el líder del equipo (o en su ausencia, un miembro del equipo de seguridad) asesorará al Capitán del buque sobre el uso de la fuerza.

2. Se podrá usar medidas "no letales" (disuasorios acústicos y luminosos, cañones de agua y similares) cuando se perciba que una embarcación presenta un comportamiento sospechoso de ser un potencial ataque.
3. Se podrá realizar disparos de advertencia cuando el líder del equipo (o en su ausencia, un miembro del equipo de seguridad) considere que un ataque un ataque real o percibido pueda materializarse para tratar de disuadirlo.
4. Cuando se esté bajo ataque o el ataque sea inminente se podrá hacer uso de fuerza letal para defensa propia siempre que ésta sea razonable, necesaria y proporcionada.

Las normas no tratan de eludir la responsabilidad de los sujetos ante el pabellón del buque o el Estado en el cual se produzcan los hechos, pero estandariza los procedimientos básicos para que todos los implicados en la contratación de servicios de seguridad armada cuantifiquen el riesgo de manera uniforme. También se enfatiza en la responsabilidad del Capitán ante la seguridad del buque y la navegación ¹², el cual será en última instancia quien podrá poner fin al uso de la fuerza.

12. Organización Marítima Internacional (OMI), *"Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS)"*, Título XI-2, Regla 8.

3.6 - Las "Best Management Practices"

Las "*Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería frente a las costas de Somalia y en la zona del mar Árabe, elaboradas por el sector*" (BMP) es una guía surgida de la reunión del *Grupo de contacto sobre la piratería frente a la costa de Somalia* (CGPCS) el 14 de enero de 2009 para examinar y facilitar la coordinación de las medidas entre Estados y organizaciones para suprimir la piratería en Somalia. En dicha reunión se constituyeron cuatro grupos de trabajo de los cuales uno (Grupo 3) se encargaría de redactar un documento que recogiera las buenas prácticas que debían aplicarse en los buques para detener la piratería en el Océano Índico.

El documento derivó en una guía para buques que fue publicada por primera vez como anexo a la circular *MSC.1/Circ.1332* de la OMI, siendo modificada posteriormente por la circular *MSC.1/Circ.1335* (versión 2), *MSC.1/Circ.1337* (versión 3) hasta llegar a la versión actual (BMP4) en la circular *MSC.1/Circ.1339*.

La guía se desarrolló principalmente para utilizarse a bordo de los buques por el Capitán y el Oficial de Protección del Buque (OPB) para preparar el buque para transitar a través de una zona de alto riesgo, identificando los factores y fenómenos en los que puede producirse un ataque y describiendo las acciones que deben llevarse a cabo para prevenirlo o rechazarlo.

Las acciones contempladas en la guía propuesta por el *Consejo de Seguridad Marítima* no sustituyen los preceptos incluidos en el Plan de Protección del Buque impuestos por el "*Código Internacional para la Protección de los Buques y de las*

Instalaciones Portuarias" (PBIP), sino que implementan y extienden los medios y protocolos necesarios para controlar un evento concreto en relación a la gestión de un incidente producido por la piratería en zonas de alto riesgo (HRA).

La guía es de obligado cumplimiento para la mayoría de los Estados cuyos buques transiten por zonas de alto riesgo y está referenciada en las normas nacionales de los Estados contratantes, siendo un requisito indispensable para poder embarcar seguridad privada. A la vez, su cumplimiento es exigido por los clubs de P&I como cláusula para poder tener cobertura en caso de producirse un incidente de piratería.

El documento consta de 13 secciones y 8 anexos donde se describen los procedimientos que utilizan los piratas para llevar a cabo el ataque, las medidas y las acciones que el buque debe tomar para evitarlos, basándose en los siguientes procedimientos:

- Evaluación de riesgos: Los armadores o Capitanes de los buques deberán realizar una evaluación de riesgos con vistas a determinar la probabilidad de que se produzcan ataques piratas contra el buque y las consecuencias de posibles ataques basándose en las informaciones disponibles (MSCHOA, NATO Shipping Centre, UKMTO, MARLO, INTERPOL, IMB).
- Planificación: Se propone un conjunto de recomendaciones a modo de "checklist" que la compañía y el Capitán debe tomar en las siguientes etapas:
 - Antes de entrar en la zona de alto riesgo.

- Al entrar en la zona de alto riesgo.
 - En tránsito a través de la zona de alto riesgo.
 - Antes de entrar en el Corredor Internacional.¹³
-
- Procedimientos de actuación: Se describen los procedimientos de actuación que se deberán realizarse en el caso que el buque sea atacado por piratas. Estos procedimientos se añadirán a los que contiene el *Plan de Protección del Buque* sin tener por ello que volver a pasar por un nuevo proceso de aprobación para mantener el *Certificado Internacional de protección del buque*. Los tiempos en que deban aplicarse dichos procedimientos se dividen en las diferentes etapas de que está compuesto el ataque:
 - En caso de aproximación de una embarcación pirata.
 - En caso de ataque por una embarcación pirata.
 - En caso de que los piratas tomen el control.
 - En caso de intervención militar.

 - Reporte de incidentes: En la propia guía se describen los procedimientos de reporte para informar de los hechos ocurridos, la descripción de los buques o embarcaciones implicadas, las técnicas utilizadas y todos aquellos acontecimientos ocurridos durante el incidente que deberán ser transmitidos con la mayor brevedad a los organismos encargados de la protección en zonas de alto riesgo.

13. En el anexo I del presente trabajo se adjunta una copia de la carta Q6099 publicada por el Almirantazgo Británico donde viene marcado el corredor marítimo internacional según la circular *SN.1/Circ.281*.

4. SERVICIOS Y ACTIVIDADES DE LAS EMPRESAS DE PROTECCIÓN MARÍTIMA

Las empresas de protección marítima son producto de la evolución de las empresas de seguridad privada convencionales dedicadas a la vigilancia y protección de bienes para ofrecer un servicio especializado a las empresas de transporte marítimo. Este servicio puede englobar un conjunto de actividades diversas tales como el asesoramiento, escolta y protección de buques e instalaciones portuarias, siendo esta última la más conocida por los casos de piratería ocurridos frente a las costas de Somalia.

En España, estas empresas actúan dentro del amparo de la *Ley 5/2014 de 4 de abril de Seguridad Privada* como empresas de seguridad privada, debiendo cumplir con las obligaciones que se recogen en ella. La especialidad marítima en sí no está contemplada como actividad de seguridad privada; si bien existe la figura de guardapesca marítimo como personal encargado de la vigilancia y protección de los establecimientos de acuicultura y zonas marítimas con fines pesqueros, no existe una figura específica en protección de buques e instalaciones marítimas relacionadas con el transporte marítimo más allá de la formación específica para vigilantes de seguridad contemplada en la *Orden INT/318/2011*, sin embargo, existen distintos países donde los Gobiernos contemplan la protección marítima como actividad distinta a las funciones de seguridad convencionales mediante normativas específicas que facilitan la integración de servicios de protección en el sector marítimo.

4.1 - Servicios de protección

Cuando una empresa de protección marítima pretenda iniciar actividades de protección, como norma general, deberá asegurarse de cumplir con las obligaciones correspondientes (registro, autorización, etc.) y contar con el perfil profesional correspondiente para poder desarrollar diligentemente la actividad. En la plantilla deberá contar con profesionales de la seguridad con una formación adecuada del medio donde se desarrollará, debiendo contar con un grupo de Vigilantes de Seguridad formados en materia de protección marítima y debiendo ser el responsable de dicho grupo, un profesional del sector marítimo con la titulación adecuada (Director de Seguridad, Titulado de la Marina Mercante, etc.).

Los servicios de protección pueden diferir dependiendo del ámbito donde se presten, siendo en todos los casos "personalizados" y adaptados al medio donde se desarrollan para poder hacer frente al tipo de amenaza que presente el riesgo a cubrir, pudiendo separarse en tres ramas que englobarían las distintas metodologías:

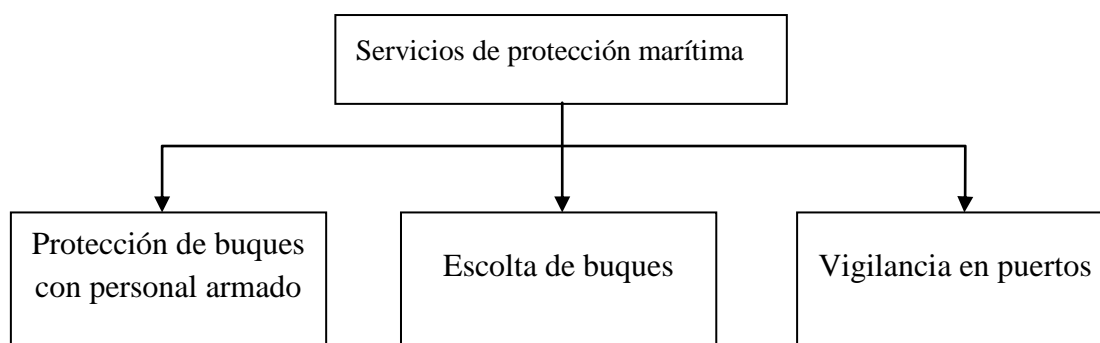


Figura 3: Servicios de protección ofrecidos por las empresas de protección marítima.

Fuente: Elaboración propia.

El tipo de ataque mayoritario en la zona donde operará la empresa de protección marítima determinará el método de protección a emplear, siendo la escolta de buques mercantes con embarcaciones equipadas el más usual para zonas con ataques en navegación en pasos estrechos y el uso de personal armado a bordo para ataques en alta mar en rutas que cubran largas distancias.

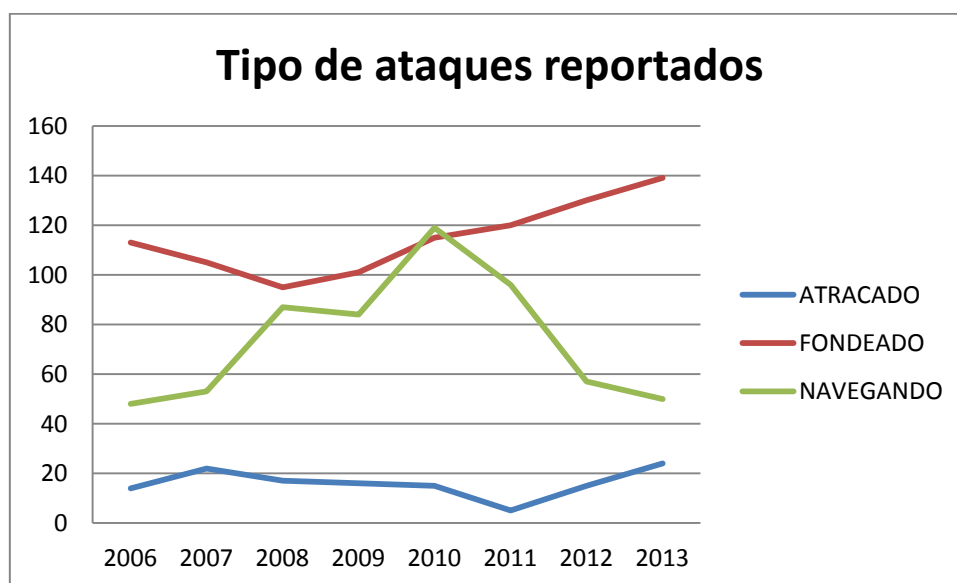


Gráfico 1: Gráfico del tipo de ataques reportados desde 2006 hasta 2013. ¹⁴

Cuando el objeto de la protección se centre en el cumplimiento del PBIP, se requerirá dotar al puerto y las instalaciones portuarias de complementos de vigilancia más allá de los requeridos y estipulados en los regímenes de policía en puertos de cada Estado mediante el empleo de personal de seguridad armada encargado de reforzar la vigilancia en la interface buque-puerto para evitar que se produzcan incidentes de seguridad.

14. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

La zona de navegación determinará el teatro de operaciones donde se desarrollará la actividad de protección, debiendo analizarse las características y peculiaridades de los grupos delictivos que actúen en el área, así como las condiciones socio-económicas en las que esté inmerso el país afectado.

Existen tres zonas consideradas de alto riesgo por los mercados de seguros donde mayor impacto ha tenido la piratería. Dichas zonas se clasifican en las siguientes regiones:

- *Océano Índico Occidental*: Se delimita por la zona del Golfo de Adén (especialmente a 200 millas de la línea de costa norte de Somalia), Omán, Yemen y la zona marítima comprendida entre la costa oriental somalí y las islas Seychelles.
- *Zona del Sureste asiático*: Esta zona comprende principalmente el espacio de navegación del estrecho de Malaca, Singapur y la zona del Mar de China (Vietnam, Malasia y Filipinas).
- *Costa occidental africana*: Se centra en la zona del Golfo de Guinea, especialmente el mar territorial de Nigeria y Benín.

4.1.1 La piratería en Somalia

Somalia es un país dependiente del *Programa Mundial de Alimentos* con una sociedad semi-feudal dividida por clanes y con un conjunto de fuerzas extranjeras ocupando el país para garantizar una relativa seguridad (AMISOM). Desde 2004 el país cuenta con un *Gobierno federal de transición* (GFT) asentado en la capital Mogadiscio apoyado por *Naciones Unidas* y la *Unión Africana*. El país cuenta también con dos regiones autoproclamadas independientes, Somaliland con capital en Hargeisa y Puntland con capital en Garowe, donde el GFT no tiene influencia. Ante este escenario de inestabilidad e ingobernabilidad, surgieron en sus costas grupos armados con infraestructuras en tierra dedicadas a la piratería y a robos a mano armada.

Según la carta dirigida al presidente del *Comité del Consejo de Seguridad de la ONU 2006/229*, los grupos de estas redes de piratas pueden dividirse en cuatro grupos mayoritarios:¹⁵

- *Grupos de Puntlandia:*

Son los piratas originales, llamados “piratas pescadores” debido a la actividad que desarrollaban antes de la piratería. Actúan de forma discreta en cuatro zonas geográficas: al sureste de la isla Socrota, Ras Asir al noreste, Cabo Alula al norte y Bareda en Puntlandia. Son los responsables de la mayoría de ataques del Golfo de Adén.

15. Naciones Unidas, Consejo de Seguridad “*Carta de fecha 10 de diciembre de 2008 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia*”, 2008, pg 32.

- Grupos de Marka:

Formados por grupos más pequeños, diseminados y menos organizados que realizan sus actividades en la zona de Marka en el Bajo Shabelle. Generalmente tienen barcos y flotas pesqueras que en algunos casos llevan cañones en cubierta. Sus actividades combinan el contrabando y el asalto a todo tipo de buques y son financiados por el gobernador de la región Sheik Yusuf Indohaadde.

- Guardacostas voluntarios nacionales (NVCG):

Este grupo se especializa en interceptar pequeños barcos y buques de pesca. Realizan sus actividades cerca de la zona de Kismaayo, en la región meridional de Somalia. El jefe/comandante es Mohamed Garaad.

- Los “Marines” somalíes:

Es el grupo mejor organizado y capaz de cuantos operan en Somalia y se estima que es el más activo. Están organizados en estructuras militares, con un Almirante General (Mohamed Ali Hassan), un Almirante (Mohamed Osman), un Vicealmirante (General “Gray”, jefe de las operaciones marítimas) y un jefe de operaciones financieras (Mohamed Abdi Hassan, conocido como “Afweyne”). Se caracteriza por el uso de embarcaciones rápidas y buques nodriza. Parecen tener capacidad para alejarse más de la costa que los demás grupos y están especializados en el secuestro y petición de rescate en la zona

del centro de Somalia. Su base se encontraría situada en Harardheere (Xarardheere), teniendo en Eyl una estación satelital. Son los responsables de la mayoría de ataques producidos en las aguas del Índico de Somalia, incluidas las de Kenia y Seychelles. Entre sus hazañas se encuentra el secuestro del atunero “*Playa de Bakio*”¹⁶ y el yate de lujo francés “*Ponant*”.

Los piratas de Somalia cuentan con cuarteles generales que se ocupan de la planificación y la coordinación de la captura de buques. Sus miembros están bien entrenados, equipados y organizados, y poseen aptitudes para navegar y comunicarse en el mar. Cuentan con redes de inteligencia e información distribuidas en los países de la región que informan al cuartel general de los detalles de los buques que navegan en las cercanías.

El “*modus operandi*” de estos piratas suele ser el ataque de un buque menor por lanchas rápidas por unos diez hombres armados con fusiles AK-47, RPG y pistolas, el cual una vez reducida su tripulación y tomado el puente de mando, contactan por VHF con el cuartel general a espera de órdenes. Posteriormente, se desplaza hacia la zona de tránsito de los buques mayores, y ayudados por el radar del buque secuestrado esperan a la aparición de un mercante para iniciar el ataque con las lanchas remolcadas. Una vez localizado el objetivo, salen las lanchas a la interceptación del buque al que disparan al puente de mando para que se detenga y así poder abordarlo con escalas o ganchos.¹⁷

16. Chacón, Carme “*Solicitud de autorización del Congreso de los Diputados para la participación de un contingente militar español en la operación Atalanta de la Unión Europea para luchar contra la piratería en aguas de Somalia.*” Diario de sesiones del Congreso de los Diputados IX legislatura. Sesión plenaria nº 58, 21 Enero 2009.

17. Naciones Unidas, Consejo de Seguridad “*Carta de fecha 4 de mayo de 2006 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia*”, 2006, pg 27.

Una vez secuestrado el buque, obligan a sus tripulantes a desplazarlo hacia el puerto que tenga asignado el grupo para retener el buque, se ponen en contacto de nuevo con el cuartel general para que éste contacte con la red que gestionará el rescate.

Medidas coercitivas contra la piratería en Somalia:

El problema que ha generado la piratería en esta región, ha movilizado a los Estados que más ataques han sufrido a llevar a cabo campañas militares para proteger los buques que transitan por la zona, siendo el *Consejo de Seguridad de Naciones Unidas* en sus *Resoluciones 1816* (2008) y *1838* (2008) quien exhorta a los Estados a prestar asistencia y desplegar buques y aeronaves de guerra para garantizar la seguridad costera y marítima combatiendo la piratería y los robos a mano armada frente a las costas de Somalia y litorales cercanos, resoluciones que promueven la *Decisión 918 del Consejo de la Unión Europea* donde se aprueba la primera operación militar conjunta de la Unión Europea para reprimir los actos de piratería y robo a mano armada en las costas de Somalia llamada “*Atalanta*”.¹⁸

La *Operación Atalanta* se inició el 8 de diciembre de 2008 donde la *Fuerza Naval Europea* (EUNAVFOR) se desplazó hacia la región para tener una presencia permanente junto a otras naves desplegadas anteriormente por países como China, Rusia, Japón, India o Malasia, y una operación naval de la OTAN y otra de “*La Coalición de países contra el terrorismo*” (TASK FORCE 1511).

18. Unión Europea, “*Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de sobre el inicio de la operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (ATALANTA)*” *Diario Oficial de la Unión Europea* n° L 330/19 de 9 de diciembre de 2008.

4.1.2 - La piratería en el Sureste Asiático

La piratería en el Sureste Asiático, ha servido de precedente moderno para abordar la piratería en otros lugares donde actualmente está reapareciendo. Esta zona es un ejemplo claro de como la eliminación de los factores que propician la aparición de la piratería pueden contribuir en que esta se reduzca o incluso que desaparezca.

El Mar de la China Meridional, conocido como el Mar de China o Mar del sur de China, cuenta con una extensión de 3.000.000 Km² y cientos de islas agrupadas en archipiélagos, y es la vía de acceso a puertos tan importantes como Hong Kong, Shanghai o Singapur, siendo una de las grandes zonas de paso de mercancías.

El estrecho de Malaca, con sus 550' de longitud en su máximo ancho y 6' en su mínimo, paso prácticamente obligatorio para los buques mercantes provenientes de occidente, y un volumen de tráfico de aproximadamente 60.000 buques al año, siendo el 30% del comercio mundial marítimo y la mitad del petróleo mundial ¹⁹, es un ejemplo tanto de las prácticas llevadas a cabo por los piratas como de las medidas adoptadas por los Estados para combatirlas.

La escasa maniobrabilidad de los buques en estos puntos, el alto volumen de tráfico marítimo, la inestabilidad de algunos Estados de la zona, y un conjunto de islas y pequeñas regiones compartidas entre distintos países, hace evidente la aparición de los cuatro factores que propician la aparición de la piratería.

19. Stopford, Martin *"The economic organization of the shipping market"*, New York 2004, pg 10-19

Modus operandi:

Los ataques piratas en esta zona varían según el objetivo final. El ataque común consiste en abordar un buque pequeño de noche cuando está fondeado cerca de un puerto, tendiéndose a secuestrar parte de la tripulación y pedir un pequeño rescate, o incluso hacer desaparecer a la tripulación para revender el buque entero con una mano de pintura y un nuevo nombre.²⁰

Cuando se ataca a un buque navegando, se aborda con pequeñas embarcaciones autóctonas llamadas “*pancungs*” con potentes motores fueraborda que se acercan sigilosamente por la popa accediendo al buque por ésta con ganchos y rudimentarias escalas de bambú hasta cubierta, posteriormente se dirigen al puente y amenazan a la tripulación con machetes y armas de bajo calibre, para seguidamente robar el dinero y las pertenencias de la tripulación en el menor tiempo posible y así poder escapar hasta la cosa antes de ser detectados por las autoridades, ocultándose en un laberinto de afluentes y marismas repletas de manglares, esta práctica es llamada por los piratas “ir de compras”.

Los ataques suelen estar planeados de antemano y el objetivo se identifica antes de que entre en la zona. Por lo general, los atacantes se organizan para propiciar el golpe y se disuelven hasta que agotan sus recursos económicos, para organizarse de nuevo y realizar otro robo.

20. Bacas Fernández, Jesús Ramón “*Crisis Somalí, piratería e intervención internacional.*” Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado UNED, Madrid 2009. ISBN 978-84-608-0889-3, pg 113.

Medidas coercitivas contra la piratería en el Sureste Asiático :

Los piratas del estrecho, gozaban de una relativa impunidad al no considerarse una prioridad para los Estados de la región, a excepción de Singapur, que veía como los buques recorrían otras rutas más seguras como el estrecho de Sunda, cosa que producía pérdidas a esta ciudad-Estado, y que junto a la presión Internacional, hizo que Indonesia tomara cartas en el asunto desplegando un seguido de operaciones militares destinadas a terminar con la piratería.²¹

- Operación Octopus: Llevada a cabo en 2005. Consistió en el despliegue de 20 patrullas marítimas, helicópteros y equipos anfibios por aguas territoriales.
- Malindo Corpat: Llevada a cabo en 2006. Operación bilateral entre Indonesia y Malasia, consistente en realizar cuatro veces al año durante 17 días patrullas con dos barcos y un avión de cada país.
- Indosin Corpat: También en 2006, desplegando de nuevo 2 buques y un avión por país durante 20 días, cuatro veces al año.
- Optima Malindo Corpat: Llevada a cabo en 2006 también. Despliegue de todas las instituciones marítimas indonesias y malayas durante 20 días tres veces al año.

21. Forbes, Andrew “*Maritime capacity building in the Asia-Pacific region*”, Papers in Australian Maritime Affairs, 2010, No. 30, ISBN 978-0-642-29724-2, pg 26, 85, 129, 178

- ReCAAP: (Acuerdo de Cooperación Regional para Combatir la Piratería). Crea un Centro de intercambio de información en 2006 firmado por Bangladés, Brunei, Camboya, China, India, Indonesia, Japón, Corea, Laos, Malasia, Myanmar, Filipinas, Singapur, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam.
- Operación Malsindo: Nació en 2004 por Singapur, Malasia e Indonesia, donde se establecía patrullas conjuntas 24 horas al día durante todo el año.
- Operación “Eye on the sky”: Compuesta también por Singapur, Malasia e Indonesia en 2005, consistiendo en patrullas aéreas dos por el Estrecho de Malaka.

Las operaciones realizadas para reducir la piratería tuvieron su resultado durante el período donde más afectó el problema, sin embargo, fruto de los desentendimientos de los Estados y el alto coste de los despliegues, ha ocasionado un renacimiento más virulento que en el pasado de ataques, requiriéndose permanecer en alerta en esta zona.



Gráfico 2: Gráfico de buques atacados por piratas en Indonesia, por año. ²²

22. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

4.1.3 - La piratería en la costa occidental de África

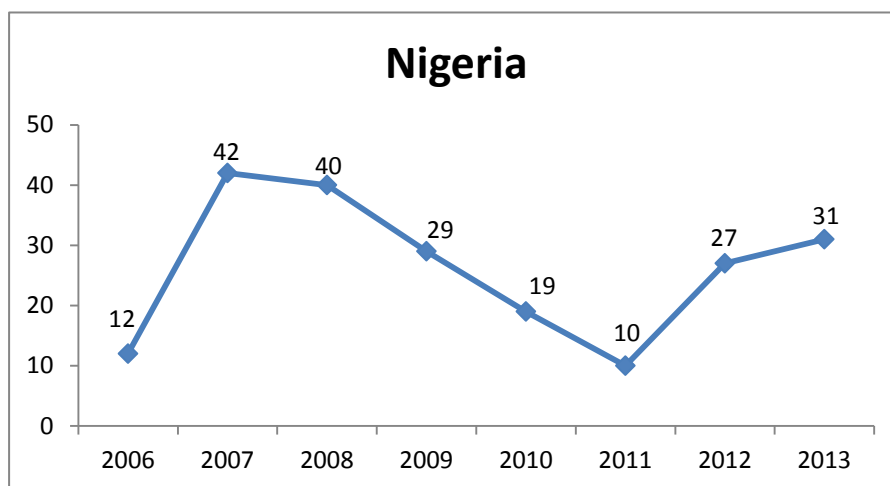
Pese a que la producción de petróleo del Golfo de Guinea es una de las más productivas del mundo, los beneficios de la explotación no llegan a sus habitantes a consecuencia de la corrupción endémica y la fuga de capitales, motivo por el que surgieron milicias y grupos rebeldes como el autodenominado *Movimiento de Emancipación del Delta del Níger* (MEND), que comenzaron realizando pequeños sabotajes a pozos de petróleo y escaramuzas con las fuerzas de seguridad que protegían las reservas, hasta perpetrar secuestros de grandes petroleros en alta mar.

No es de extrañar pues, que en un país como Nigeria, con un serio problema de contaminación por derrames de hidrocarburos, ciudades superpobladas y habitantes chabolistas viviendo en una pobreza extrema, aparezca la piratería al ver que buques de grandes dimensiones llegan a la capital y cargan un producto por el que ellos no reciben nada. El problema se acentúa cuando las bandas de piratas no solamente atacan a buques mercantes, sino también a flotas pesqueras regionales y embarcaciones de suministros, incluso matando a los tripulantes por un pequeño botín. Según el ICC, es en esta región donde se registran los ataques más feroces.

La marina de guerra nigeriana es sin duda la más fuerte de la región, además, recibe ayuda de países como EE.UU, la cual promovió la iniciativa *Africa Partnership Station*, en la que se despliega buques en la zona con tripulaciones de diversos países para formar al personal militar nigeriano en materias de seguridad y defensa de las costas contra la piratería y tráfico de drogas, ya que se considera la zona como gran valor estratégico para estas naciones debido a su petróleo. En esta iniciativa participan

países europeos (entre ellos España), africanos, sud-americanos y norte-americanos, encargándose de proporcionar formación, seminarios y asistencia médica a la población²³ No es una operación militar en sí, pero sirve de apoyo a los esfuerzos que intenta realizar el país para frenar la criminalidad en el mar, pero con escaso resultado, ya que los ataques siguen incrementándose. El verdadero problema de esta situación es que se considera un problema regional, así lo aseguran las autoridades nigerianas, debido a que la mayoría de los ataques los produjo el MENG, y no ha adquirido todavía el carácter internacional, sino el de sigue creyéndose que se trata de una disputa del grupo rebelde contra el gobierno que utiliza la piratería como método de financiación.

Los ataques de la región parecen ser similares a los que ocurren en el sureste asiático, es decir, secuestro de tripulantes, preferiblemente occidentales, o robo de dinero y efectos de la tripulación, pero con tácticas más destructivas, como el uso de explosivos para inutilizar timones o hélices.



*Gráfico 3: Gráfico de buques atacados por piratas en Nigeria, por año.*²⁴

23. Ministerio de Defensa Armada española [on-line] “*African Partship Station 2009*” [consulta: 12 febrero 2014]. Disponible en <<http://www.armada.mde.es>>

24. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

4.1.4 - Protección de buques con personal armado

El desarrollo normativo impulsado por la OMI y los Organismos autorreguladores de la industria, ha permitido que las empresas de protección marítima puedan realizar los servicios de protección con personal armado en buques bajo un marco jurídico internacional. Una vez superada la barrera del tránsito de armamento mediante circulares que faciliten el control de armas de fuego y municiones como la *MSC.1/Circ.1480*, parece relativamente sencillo prestar este tipo de servicios a bordo de buques mercantes. Sin embargo, hay que contemplar otros aspectos que harán que el servicio se preste con la calidad y estandarización requerida.

La condición de servicio armado es sin duda el aspecto más criticado por la Comunidad Internacional, el cual por sí solo ha generado la mayoría de opiniones negativas vertidas por los medios y organizaciones garantes de los Derechos Humanos quienes han criticado y denunciado constantemente las acciones armadas civiles en pro de la desmilitarización civil. Sin duda es un aspecto que provoca gran inquietud a quienes defienden la soberanía del Estado en el monopolio del uso de la fuerza, sin embargo, las empresas de seguridad privada convencionales llevan largo tiempo haciendo uso de armas de fuego en el ejercicio de sus funciones sin que exista una clara y contundente oposición. Hasta el momento, nada hace pensar que las empresas de protección marítima vayan a excederse por el mero hecho de actuar fuera de los límites fronterizas del Estado al que pertenecen.

En primer lugar, las empresas de protección marítima están sometidas a la jurisdicción del pabellón al que pertenece el buque, sometiéndose al mismo régimen

sancionador disciplinario que las empresas de seguridad privada convencionales dentro del límite de sus fronteras. En segundo lugar, el equipo encargado de prestar los servicios actuará bajo el mando del Capitán del buque, que dependiendo del Estado, estará considerado como Agente de la Autoridad, estando obligado a hacer respetar la ley y a comunicar cualquier incidente a la Administración correspondiente.

4.1.4.1 - Aspectos operativos

Los aspectos operativos a tener en cuenta durante el servicio estarán relacionados con los siguientes conceptos:

- Se deberá prestar máxima atención y actuar con la debida diligencia cualquier aspecto relacionado con la manipulación de armamento.
- Se deberá mantener una eficaz vigilancia y un estado constante de alerta.
- La comunicación es fundamental para tener una garantía de control y asegurar el éxito de la operación.

El uso de armamento durante el servicio estará ajustado a las categorías y calibres limitados por ley, no pudiéndose portar armas o dispositivos no homologados o sin la aprobación expresa de la Administración. En España, el *Ministerio de Defensa* mediante *Real Decreto 1628/2009* y *Orden PRE/2914/2009* autoriza a los Vigilantes de Seguridad a portar armas de guerra del calibre OTAN y 12,7mm o superior, siendo el

fusil de asalto G36E el usado para formar al personal de seguridad para la obtención de la correspondiente licencia.

El fusil de asalto G36E es un fusil diseñado por Heckler & Koch incorporado en las Fuerzas Armadas de España en 1999. Utiliza munición del calibre estandarizado 5.56x45mm OTAN, funciona mediante toma de gases y cierre de cabeza giratorio, dispone de una velocidad de proyectil de 920 m/s y una cadencia de fuego de 750 disparos por minuto.



Figura 4: Fusil de asalto G36E de H&K.

Fuente: www.hk-usa.com

Otro tipo de medidas utilizadas con éxito en los conflictos marítimos consiste en la instalación de dispositivos no letales que generen perturbaciones sensoriales capaces de alterar los sentidos de los atacantes. Estas medidas destinadas a disuadir los ataques se clasifican en dispositivos ópticos y acústicos. Los dispositivos ópticos son utilizados de noche y consisten en dirigir un potente haz de luz de varios miles de lumen/W

directamente hacia la embarcación sospechosa para cegar a los tripulantes y dificultar la colocación de elementos de escalada que permitan acceder al buque. Los sistemas acústicos se componen de aparatos emisores de sonidos de más de 150 dB llamados "Long Range Acoustic Device" (LRAD) mediante un haz direccional que emite un sonido agudo produciendo desorientación y sensación de vértigo a los atacantes.



Figura 5: Long Range Acoustic Device LRAD-1000.

Fuente: www.lradx.com

Una eficaz vigilancia se obtendrá mediante un sistema de guardias que garantice que en todo momento hay un vigilante observando la situación del buque y listo para dar la alarma en el momento adecuado. El reparto de guardias se hará acorde con el número de componentes del equipo de seguridad (no pudiendo bajo ningún concepto delegar dicha responsabilidad a los tripulantes del buque), siendo el número recomendado por el modelo BIMCO GUARDCON de 4 miembros incluido el líder.

La vigilancia se efectuará principalmente en el puente, pudiendo reforzarse en la popa durante la travesía por zonas de alto riesgo y deberá mantenerse un control constante de la situación en todo el horizonte, prestando especial atención a los costados

y aletas del buque. La observación deberá efectuarse con prismáticos, ayudándose del radar del buque y deberá reportarse cualquier sospecha al líder del grupo y al oficial de guardia. También podrá instalarse sistemas electrónicos de video-vigilancia con sistemas de visión nocturna conectados a un centro de control habilitado en el puente.

Después de cada guardia se deberá anotar en un registro todos los incidentes ocurridos y reportar todos los hechos acontecidos durante la guardia al vigilante entrante para que éste pueda planear con antelación el procedimiento a seguir (marcar ecos sospechosos en el radar, controlar las marcaciones sospechosas, etc.).

Para poder tener una eficaz comunicación con el equipo, se dispondrá a todos los miembros del equipo un equipo de radiocomunicaciones de VHF con un canal propio asignado para todo el equipo (a poder ser encriptado) distinto a los canales de trabajo del buque, y un sistema de telefonía móvil satelital para el líder del equipo con conexión global (Iridium, Inmarsat, Globalstar, etc.) para comunicaciones internas con la empresa de seguridad.

Independientemente de los dispositivos electrónicos y ayudas para la vigilancia, el equipo de seguridad deberá establecer un conjunto de protocolos que garantice la operatividad del grupo, estos protocolos incluirán contraseñas, palabras clave y conductas aleatorias que impidan un seguimiento por parte de personal infiltrado en el buque que pueda reportar horarios y movimientos previsibles a los atacantes. Estas medidas ayudarán a crear una mayor cohesión en el equipo y una percepción general de seguridad que garantizará que los protocolos incluidos en el Plan de Protección del Buque se llevan a cabo con la mayor eficacia posible.

4.1.5 - Escolta de buques

Los servicios de escolta de buques por parte de empresas de protección marítima surgen de la necesidad de protección ante ataques en zonas con poco margen de maniobra como estrechos y pasos angostos, donde la proximidad con la costa hace que se produzcan ataques en mayor medida que en alta mar.

El servicio consiste en el acompañamiento a buques mercantes por embarcaciones armadas de poco porte durante un trayecto determinado (pocos centenares de millas) para controlar e interceptar embarcaciones que se acerquen al buque en una actitud sospechosa. Las embarcaciones empleadas suelen ser lanchas neumáticas semirrígidas con potentes motores o remolcadores de altura adaptados para poder portar armas de gran calibre.

El objetivo del servicio es disuasorio y deberá estar regulado por el Estado que ejerza soberanía sobre el mar territorial donde se realice la operación ya que, aunque el buque disfrute de el derecho de paso inocente, las embarcaciones que realizan la escolta están prestando un servicio armado remunerado en un lugar donde el Estado ejerce la soberanía en el uso de la fuerza y por lo tanto, deberá ser controlada por la Administración correspondiente.

Por lo general, estas embarcaciones de escolta colaboran con las fuerzas del orden destinadas en el lugar y suelen ser consideradas como una extensión del sistema de vigilancia para prevenir actos de robo a mano armada en el mar territorial.

El coste del servicio dependerá del tipo de buque a proteger, del riesgo de ataque, del número de embarcaciones y de la distancia que se va a recorrer.

La importancia del tipo de buque en el coste está relacionado con el tipo riesgo de ataque que presenta la zona y el objetivo principal de los atacantes. En la zona del Estrecho de Malaca, los ataques son producidos por habitantes de la zona (principalmente Belawan, Dumai y Batam) con el objetivo de robar las pertenencias de los tripulantes y aparatos electrónicos de navegación, siendo los buques con un menor francobordo y mayor sofisticación tecnológica los más atacados (LNG, LPG y petroleros). El número y tipo de embarcaciones empleadas también encarecerá el coste final dependiendo del número de tripulantes y del equipo de protección utilizado.

Otro escenario incipiente se encuentra en las costas de Somalia, donde las compañías aseguradoras del *Lloyd's Market* de Londres han puesto a disposición de sus asegurados un servicio de escolta desde Djibouti para cruzar el Golfo de Adén por el corredor internacional protegido por la EUNAVFOR. El servicio fue iniciado en 2012 como el *Convoy Escort Programme* (CEP) avalado por BIMCO y consta de un conjunto de embarcaciones armadas de bandera chipriota que escoltan el buque durante la travesía por área de alto riesgo y de unos expertos en seguridad que asesoran y aseguran el cumplimiento de las BMP4 .

El beneficio económico que ofrece este servicio se traduce en una reducción en la prima anual de los seguros especiales además de tener un coste mucho menor que la alternativa de embarcar seguridad privada a bordo, sin embargo, aparece el coste del combustible como una nueva variable que puede encarecer el precio final.

4.1.6 - Vigilancia en puertos

La protección del entorno portuario viene establecida en el PBIP en cuanto a la protección de instalaciones portuarias se refiere, encomendando a las autoridades encargadas de dicha protección el asegurar mediante un Plan de Protección que se cumplen las condiciones mínimas de seguridad recogidas en el Código. En Europa, las medidas preventivas dispuestas, vienen ampliadas en la *Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de octubre de 2005 sobre mejora de la protección portuaria* y por el *Reglamento (CE) 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de marzo de 2004 relativo a la mejora de la protección de los buques e instalaciones portuarias*.

En España, el *Real Decreto 1617/2007 de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo* establece las medidas para aumentar la protección en los puertos frente a la amenaza de sucesos o actos ilícitos deliberados que afecten a la protección marítima, así como determinar las entidades y organismos competentes en la aplicación de las medidas contenidas en la normativa sobre protección del transporte marítimo.

Si bien el artículo 1 de la *Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad* dispone que la Seguridad Pública es competencia exclusiva del Estado, el Preámbulo de la *Ley 5/2014 de 4 de abril de Seguridad Privada* reconoce el derecho de autoprotección más allá de la seguridad de la que provee la Seguridad Pública, reafirmando en su artículo 4, la necesidad de seguridad de los usuarios de Seguridad Privada.

Las empresas autorizadas o en régimen de concesión que requieran estar incluidas en el *Plan de Protección del Puerto* contemplado en el *Real Decreto 1617/2007*, deberán disponer de un *Plan de Protección de la Instalación Portuaria* (PPIP) tal como se describe en la Parte A del *Código PBIP*. Estas empresas, al estar integradas en el recinto portuario, estarán bajo la protección de las Fuerzas de Seguridad del Estado y de los cuerpos incluidos en el *Régimen de Policía* de cada *Autoridad Portuaria* para el cumplimiento de las Ordenanzas portuarias, pero deberán velar por el correcto funcionamiento de sus propios sistemas de seguridad mediante las figuras recogidas en el *Código PBIP* y el uso de personal cualificado para realizar funciones de vigilancia.

Estas funciones de vigilancia deberán ser realizadas por Vigilantes de Seguridad tal como especifica el artículo 5.1 de la *Ley 5/2014 de Seguridad Privada*, contratando una empresa de seguridad que realice dichas funciones mediante sistemas de seguridad homologados.

La contratación de la empresa de seguridad correrá a cargo de cada empresa concesionada y su elección no requerirá a la aprobación de la *Autoridad Portuaria* siempre que ésta esté debidamente aprobada y registrada por el *Ministerio de Interior* para realizar actividades de seguridad privada.

El número de personal y servicios de seguridad privada estará sujeto a los requerimientos de cada PPIP para garantizar que las medidas de seguridad impuestas cumplen con los requerimientos del *Código PBIP*. Los integrantes del servicio deberán

haber adquirido la formación contenida en la *Orden INT/318/2011* referente a la vigilancia en puertos.

Cuando una empresa concesionada disponga de un Centro de Control o conexión a una central de alarmas, deberá cumplir con lo dispuesto en el *Reglamento de Seguridad Privada* y en la *Orden INT/316/2011* especificando el grado de riesgo estipulado para cada centro y asignando los efectivos necesarios para asegurar la actividad.

Cuando la empresa por sus características o por su consideración de infraestructura crítica deba disponer de un Departamento de Seguridad, éste estará dirigido por un Director de Seguridad Privada titulado que llevará a cabo la función atribuida en el artículo 36 de la *Ley 5/2014 de Seguridad Privada*:

- La organización, dirección, inspección y administración de los servicios y recursos de seguridad privada disponibles.
- La identificación, análisis y evaluación de situaciones de riesgo que puedan afectar a la vida e integridad de las personas y al patrimonio.
- La planificación, organización y control de las actuaciones precisas para la implantación de las medidas conducentes a prevenir, proteger y reducir la manifestación de riesgos de cualquier naturaleza con medios y medidas precisas, mediante la elaboración y desarrollo de los planes de seguridad aplicables.

- El control del funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de seguridad privada.
- La validación provisional, hasta la comprobación, en su caso, por parte de la Administración, de las medidas de seguridad en lo referente a su adecuación a la normativa de seguridad privada.
- La comprobación de que los sistemas de seguridad privada instalados y las empresas de seguridad privada contratadas, cumplen con las exigencias de homologación de los organismos competentes.
- La comunicación a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad competentes de las circunstancias o informaciones relevantes para la seguridad ciudadana, así como de los hechos delictivos de los que tenga conocimiento en el ejercicio de sus funciones.
- La interlocución y enlace con la Administración, especialmente con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, respecto de la función de seguridad integral de la entidad, empresa o grupo empresarial que les tenga contratados, en relación con el cumplimiento normativo sobre gestión de todo tipo de riesgos.
- Las comprobaciones de los aspectos necesarios sobre el personal que, por el ejercicio de las funciones encomendadas, precise acceder a áreas o informaciones, para garantizar la protección efectiva de su entidad, empresa o grupo empresarial.

4.2 - Actividades de asesoramiento

El asesoramiento es una actividad común en el mundo empresarial, siendo en ocasiones un elemento imprescindible en las actividades de algunas corporaciones. Un ejemplo de este fenómeno lo encontramos en el movimiento de capitales por parte de asesores financieros, los cuales ejercen la función de investigadores de mercados para bancos, fondos de inversión y particulares donde invertir un capital determinado. Otro ejemplo lo podemos encontrar en el asesoramiento jurídico y laboral, que proveen a los clientes de unos conocimientos complejos en materia legal que habitualmente las empresas desconocen y que pueden acarrear sanciones. En definitiva, la función final del asesoramiento es proveer al cliente de tranquilidad, es decir, de seguridad.

En el Estado español, la actividad de asesoramiento en seguridad estuvo regulada por la *Ley 23/92 de 30 de julio de Seguridad Privada* que en su *Artículo 5.1* contemplaba la prestación de servicios de planificación y asesoramiento de las actividades de seguridad por parte de las Empresas de Seguridad Privada, donde las empresas de seguridad eran las únicas capacitadas para realizar los planes de protección de las empresas que requieran Departamentos de Seguridad o que dispongan de una especial sensibilidad en materia de protección. Actualmente, esta restricción ha sido modificada por el *Artículo 6.1.d* de la *Ley 5/2014 de 4 de abril de Seguridad privada* que deroga la antigua Ley del 92, donde la actividad de planificación y asesoramiento se libera a favor del mercado, pudiendo igualmente las empresas de seguridad privada, dedicarse a tal actividad como "actividad compatible" con sus funciones.

La Ley 5/2014 contempla las funciones en referencia al Artículo 6.1.d de las que las Empresas de Seguridad podrán dedicarse como:

- Planificación
- Consulta
- Asesoramiento

Las funciones contempladas cubrirán las siguientes actividades:

- Elaboración de estudios y planes de seguridad.
- Análisis de riesgos y planes de seguridad frente a todo tipo de riesgos.
- Auditorías sobre la prestación de los servicios de seguridad.

4.2.1 - La Empresa de Seguridad como Organización de Protección Reconocida

El Artículo 4.3 del Anexo III del Reglamento (CE) nº 725/2004 Del Parlamento Europeo y Del Consejo de 31 de marzo de 2004 indica que los Gobiernos podrán autorizar a una *Organización de Protección Reconocida* (OPR) para realizar evaluaciones y planes de protección de buques e instalaciones portuarias y asesorar a las compañías o instalaciones portuarias en materia de protección. Puesto que en España el asesoramiento sobre protección puede ser realizado por Empresas de Seguridad Privada, es lógico deducir que éstas son las más adecuadas para realizar dichas evaluaciones y Planes de Protección ya que el Reglamento indica específicamente que las OPR deben poder demostrar un conocimiento especializado de los aspectos de protección (Art. 4.5.1).

Según el Anexo III del *Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo*, el cual transcribe a la ley nacional española la *Directiva 2005/65/CE*, indica que la organización de protección reconocida deberá poder acreditar un conjunto de conocimientos sobre protección portuaria :

1. Conocimiento especializado de los aspectos pertinentes de la protección portuaria.
2. Conocimiento adecuado de las operaciones de los buques y los puertos, así como del diseño y construcción del puerto.
3. Conocimiento adecuado de otras operaciones que puedan afectar a la protección portuaria.
4. Capacidad de evaluación de riesgos para la protección portuaria, incluida la interfaz buque-puerto, y la forma de reducir al mínimo dichos riesgos.
5. Capacidad para actualizar y perfeccionar los conocimientos especializados de su personal en materia de protección portuaria.
6. Capacidad para mantener las medidas apropiadas para evitar la divulgación no autorizada de material confidencial sobre protección, o el acceso no autorizado al mismo.
7. Conocimiento de la legislación nacional e internacional pertinente, así como de las prescripciones en materia de protección.

8. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
9. Capacidad para el reconocimiento y la detección de armas y sustancias o dispositivos peligrosos.
10. Capacidad para el reconocimiento, sin carácter discriminatorio, de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección portuaria.
11. Conocimiento de las técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
12. Conocimiento de los equipos y sistemas de protección y vigilancia, y de sus limitaciones operacionales.

Una organización de protección reconocida que haya efectuado o revisado una evaluación de protección portuaria para un puerto dado no podrá elaborar ni revisar el plan de protección portuaria del mismo.

4.2.1.1 - Funciones de la Empresa de Seguridad Privada como OPR

En España, la aprobación de los Planes de Protección no puede ser delegado a una OPR, siendo la *Dirección General de la Marina Mercante* (DGMM) la encargada de la aprobación de los *Planes de Protección de buques* y la *Autoridad de Protección*

Portuaria (Autoridades Portuarias) la encargadas de aprobar los *Planes de Protección de Instalaciones Portuarias*.

Una vez aprobado el Plan de Protección se obtendrá una "*Declaración de Cumplimiento de la Instalación Portuaria*" (DCIP) o un "*Certificado Internacional de Protección de buques*" (CIPB). Las Empresas de Seguridad Privada podrán evaluar y realizar los Planes de Protección de las Instalaciones Portuarias y buques de compañías marítimas como OPR. Cuando una Empresa de Seguridad Privada actúe como OPR para la evaluación o realización de planes protección, no será necesario comunicar a la Administración dicha actividad más allá de las disposiciones obligatorias del *Reglamento de Seguridad Privada*.

La evaluación de la protección se iniciará con un reconocimiento preliminar "*in situ*" del lugar a proteger por el propio evaluador. Observadas las carencias y peculiaridades propias de la instalación o buque se procederá a analizar los riesgos y definir la metodología que mejor se adecue al objeto de la protección para establecer las medidas mitigadoras.

Una vez realizada la evaluación de la protección, deberá presentarse un informe para someterse a un proceso de aprobación por parte de las administraciones designadas para tal efecto (En el caso de los buques deberá presentarse el *Plan de Protección del Buque* junto a la evaluación). Si el resultado del informe de protección es satisfactorio se procederá a realizar el Plan de Protección.

Procedimiento de obtención de la certificación:

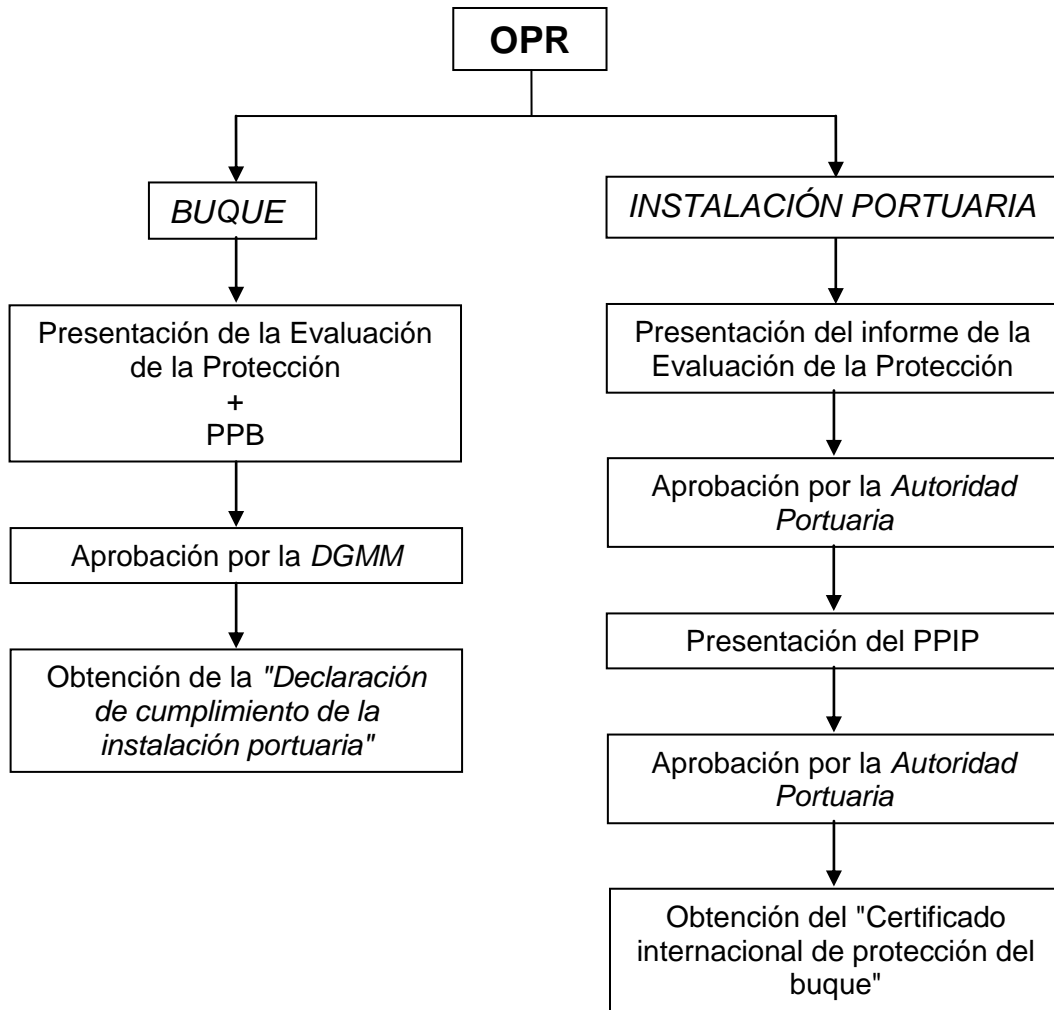


Figura 6: Procedimiento para la obtención de certificados.

Fuente: Elaboración propia.

La OPR contratada para realizar los Planes de Protección podrá realizar revisiones y auditorías internas con el único fin de enmendar dichos planes en caso de encontrarse deficiencias que puedan poner en riesgo la seguridad de la instalación o buque a proteger. Estas auditorías y revisiones no sustituirán la obligación del OCPM y OPIP de realizar auditorías internas, revisiones e inspecciones que conduzcan a garantizar el cumplimiento y eficacia del sistema de seguridad reflejadas en el *PBIP* y la *Circular MSC.1/Circ.1217*.

4.2.2 - Evaluación de riesgos

La evaluación del riesgo es parte integrante y esencial del proceso de elaboración y actualización de los planes de protección de buques e instalaciones portuarias y viene recogida en el "*Código Internacional para la protección de los buques y de las Instalaciones Portuarias*" (PBIP). El proceso se basa en la recopilación y tratamiento de información relevante sobre el objeto a proteger para determinar numéricamente el grado de peligrosidad de una amenaza ante un incidente relacionado con la protección e implantar los procedimientos adecuados en el plan de protección para tratar de reducirlo.

La evaluación de la protección incluirá un reconocimiento sobre el terreno de los aspectos de protección y abarcará como mínimo los siguientes:

- 1- Identificación de las medidas, procedimientos y actividades existentes en relación con la protección.
- 2- Identificación y evaluación de las actividades esenciales a proteger.
- 3- Identificación de las posibles amenazas para las actividades esenciales y la probabilidad de que se concreten, a fin de establecer medidas de protección y el orden de prioridad de las mismas.
- 4- Identificación de los puntos débiles, incluidos los relacionados con el factor humano, de las infraestructuras, políticas y procedimientos.

4.2.2.1 - El Método Mosler

El método Mosler tiene como objeto servir de base para la identificación, análisis y evaluación de los factores que pueden influir en la manifestación y materialización de un riesgo o amenaza, con la finalidad de calcular su clase y dimensiones de dicho riesgo.

Éste método es de tipo secuencial y se funda en la evaluación de los datos y resultados obtenidos en fases precedentes. Las fases que configuran el método son cuatro:

FASE 1: Definición del riesgo.

FASE 2: Análisis del riesgo.

FASE 3: Evaluación del riesgo.

FASE 4: Cálculo de la clase de riesgo.

- Definición del riesgo (*Fase 1*) : Esta primera fase tiene por objeto la identificación del riesgo delimitando su contenido y alcance para diferenciarlo de otros riesgos basándose en la identificación específica de sus elementos característicos.

- Análisis del riesgo (*Fase 2*) : En esta segunda fase se tiene como objetivo la determinación y cálculo de los criterios que nos facilitará la definición del riesgo, identificando las variables específicas y analizando los factores obtenidos para observar en qué medida influyen o pueden influir en el criterio considerado, cuantificando dichos resultados según la escala o graduación "*penta*" (1 - 5).

Los criterios de análisis del riesgo empleados son los siguientes:

- Función (F): Está referido a las consecuencias negativas o daños que pueden alterar o afectar a la propia actividad de la empresa. Se consideran cinco graduaciones: muy levemente (1), levemente (2), medianamente (3), gravemente (4), muy gravemente (5).

- Sustitución (S): Está referido a las dificultades que pueden tenerse para sustituir los productos o los bienes. Se consideran cinco graduaciones: muy fácilmente (1), fácilmente (2), sin muchas dificultades (3), difícilmente (4), muy difícilmente (5).

- Profundidad (P): Está referido a la perturbación y efectos psicológicos que se podrían producir como consecuencia de un daño en la propia imagen de la empresa. Se consideran cinco graduaciones: perturbaciones muy leves (1), perturbaciones leves (2), perturbaciones limitadas (3), perturbaciones graves (4), perturbaciones muy graves (5).

- Extensión (E): Está referido al alcance que los daños o pérdidas pueden conseguir. Se consideran cinco graduaciones: individual (1), local (2), regional (3), nacional (4), internacional (5).

- Agresión (A): Está referido a la posibilidad o probabilidad de que el riesgo se manifieste. Se consideran cinco graduaciones: muy reducida (1), reducida (2), normal (3), elevada (4), muy elevada (5).

- Vulnerabilidad (V): Está referido a la posibilidad o probabilidad de que realmente se produzcan daños o pérdidas. Se consideran cinco graduaciones: muy reducida (1), reducida (2), normal (3), elevada (4), muy elevada (5).

- Evaluación del riesgo (Fase 3): Esta tercera fase tiene por objeto cuantificar el riesgo previamente definido y analizado. Para esta evaluación el procedimiento considera tres aspectos con sus correspondientes fórmulas:

- Cálculo del carácter del riesgo (C) : Está referido al resultado obtenido de sumar la *importancia del suceso (I)* (Función por Sustitución) junto con los *daños ocasionados (D)* (Criterio de Profundidad por el criterio de Extensión).

$$C = I + D$$

$$I = F * S$$

$$D = P * E$$

- Cálculo de la probabilidad (P) : Está referido al resultado obtenido de multiplicar el *criterio de agresión (A)* por el *criterio de vulnerabilidad (V)*.

$$P = A * V$$

- Cuantificación del riesgo considerado (ER) : Está referido al resultado obtenido de multiplicar los datos resultantes en el *cálculo del carácter del riesgo (C)* por los datos resultantes en el *cálculo de la probabilidad (P)*.

$$ER = C * P$$

- Cálculo de la clase de riesgo (Fase 4): Esta fase tiene por objeto clasificar el riesgo en función del valor obtenido en la evaluación del mismo. Para ello su valor se tabulará dentro de una escala de graduación comprendida entre 2 y 1.250 con resultados de entre *muy reducido* hasta *muy elevado*.

Valores	Clase de riesgo
entre 2 y 250	muy reducido
entre 251 y 500	reducido
entre 501 y 750	normal
entre 751 y 1000	elevado
entre 1001 y 1250	muy elevado

Dependiendo del resultado obtenido en la evaluación, se considerarán aquellos que obtengan la mayor puntuación como principal riesgo a minimizar, implantando en el plan de protección correspondiente los procedimientos y medidas preventivas adecuadas para tratar de controlar el daño.

4.2.3 - Evaluación de la protección del buque

La evaluación de la protección del buque se describe en el Artículo 8 de la Parte A del Código PBIP y se desarrolla en Artículo 8 de la Parte B del mismo, indicando los responsables de su realización e implantación en la flota, siendo el *Oficial de la Compañía para la Protección Marítima* (OCPM) quien debe garantizar que se lleve a cabo, pudiendo delegar la función de desarrollo a una OPR quien se encargará de realizarla. El OCPM deberá poner a disposición de la OPR toda la información referente a las operativas de los buques y toda aquella información relevante sobre los puertos e instalaciones portuarias con las que los buques deberán interactuar, adjuntando todos aquellos informes sobre los requisitos de protección de dichos puertos.

En toda evaluación de la protección del buque deben considerarse los siguientes aspectos a bordo del buque:

- Protección física.
- Integridad estructural
- Sistemas de protección del personal
- Normas y procedimientos
- Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos.
- Otras zonas que al sufrir daños o ser utilizadas como punto de observación para fines lícitos, podrían poner en peligro a las personas, los bienes o las operaciones realizadas a bordo del buque o dentro de una instalación.

Para llevar a cabo la evaluación también se deberá obtener la suficiente información sobre los aspectos relacionados con la distribución de espacios en el buque para determinar el grado de vulnerabilidad a que el buque está expuesto, considerando todos aquellos espacios donde los atacantes puedan causar un daño.

Para obtener correcto resultado en el análisis del riesgo, se deberá recabar la siguiente información:

- La disposición general del buque.
- El emplazamiento de las zonas a las que debe restringirse el acceso.
- La ubicación y función de todos los puntos de acceso al buque.
- Los espacios de carga y los dispositivos de estiba.
- Los paños donde se estiba el equipo de mantenimiento y las provisiones.
- El número de tripulantes del buque según el cuadro orgánico.
- Los equipos de protección para pasajeros y tripulantes.
- Las vías de evacuación y los puestos de reunión necesarios para garantizar la evacuación ordenada y sin riesgos del buque en caso de emergencias.
- Los acuerdos existentes con compañías de protección marítima.
- Las medidas y procedimientos de protección existentes que se apliquen, incluidos los procedimientos de control e inspección, sistemas de identificación, equipos de vigilancia, alumbrado, alarma y control de accesos.

Una vez identificados todos los puntos vulnerables, se deberá examinar todas las amenazas que puedan afectar a la protección marítima y de las que el buque deberá protegerse. Estas amenazas deberán considerarse como el agente que provocará el daño, siendo éste el causante del incidente de protección y del que se partirá para realizar el plan de protección.

Entre las amenazas más comunes que pueden encontrarse se destacan las siguientes:

- Daños o destrucción de buque mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo (conductas antisociales).
- Secuestro o captura de un buque o de las personas a bordo.
- Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales del buque o de las provisiones del buque.
- Acceso o usos no autorizados, incluyendo polizones.
- Contrabando de armas, drogas y sustancias prohibidas.
- Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- Utilización del propio buque como arma o medio destructivo.
- Ataques desde el lado de mar mientras el buque está atracado.
- Ataques mientras el buque esté en la mar.

Obtenidos ya los elementos vulnerables del buque e identificadas las amenazas que puedan causar el daño, se deberá proceder a analizar el riesgo según el sistema en que se base el evaluador, numerando todos aquellos elementos que darán como resultado un valor numérico que determinará el grado de riesgo a que el buque está expuesto, pudiéndose representar en la siguiente fórmula la interacción de los elementos vulnerables y las amenazas identificadas con el riesgo de que puedan producirse daños:

$$\mathbf{Riesgo = Amenaza * Vulnerabilidad}$$

La identificación de los elementos de la evaluación deberá abarcar todas aquellas áreas susceptibles de ser atacadas, dándole dicho valor numérico dependiendo del grado de vulnerabilidad a que estén expuestas y que servirán para poder realizar el análisis del riesgo. Puesto que un buque dispone de innumerables espacios donde existe un riesgo característico, se deberá determinar las zonas que pueden tener una relevante importancia en el funcionamiento del buque, en concreto, las zonas y espacios que hacen que el buque pueda navegar de forma segura y que de ser capturadas puedan poner en peligro la seguridad de la navegación. Cuando dichos elementos sean identificados, deberán separarse e incluirse en un cuadro de evaluación que servirá para distinguir y numerar el riesgo según el criterio utilizado para el cálculo, pudiendo incluirse todos aquellos lugares que a pesar de no tener una relevante importancia para la seguridad de la navegación, pueden provocar un incidente de seguridad que afecte al funcionamiento normal de la actividad del buque.

El cuadro de evaluación podrá seguir el siguiente ejemplo:

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DEL BUQUE	
Aspectos a considerar	Zonas de riesgo
<u><i>Identificación de zonas restringidas</i></u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Puente de gobierno. ▪ Cámara de máquinas. ▪ Control de máquinas. ▪ Control de carga. ▪ Salidas de emergencia de cámara de máquinas. ▪ Servomotor. ▪ Local de la giroscópica maestra. ▪ Local del motor de hélice de proa. ▪ Pañol de CI. ▪ Local del generador de emergencia. ▪ Estación radio.
<u><i>Identificación de puntos vulnerables</i></u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Locales de ventilación y aire acondicionado. ▪ Locales de baterías y acumuladores. ▪ Estaciones eléctricas. ▪ Locales de maquinaria de ascensores. ▪ Pañoles de CO2 ▪ Pañoles de pinturas. ▪ Botes salvavidas. ▪ Tambuchos de bodegas. ▪ Zona de popa.

<p><u>Identificación de puntos de acceso</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Puertas en cada cubierta. ▪ Entradas de tripulación y pasaje. ▪ Entradas de provisiones y respetos. ▪ Contenedores de basura. ▪ Estaciones de toma de combustible. ▪ Entradas de equipajes no acompañados. ▪ Rampas en buques <i>Ro-Ro</i>. ▪ Zonas de fortuna (gateras, escobenes, etc.).
<p><u>Identificación de los equipos de seguridad y protección existentes a bordo</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sistemas electrónicos de acceso. ▪ Sirenas. ▪ Puertas estancas. ▪ Sistema de alarma. ▪ Vigilantes de seguridad armados. ▪ Alumbrado fijo/portátil. ▪ Sistemas de comunicación fijos y portátiles. ▪ Sistemas de control de acceso. ▪ Mangueras de CI. ▪ CCTV.
<p><u>Medidas y procedimientos existentes para planes de contingencia</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accesos no autorizados. ▪ Conductas antisociales. ▪ Manipulaciones indebidas. ▪ Contrabando. ▪ Terrorismo. ▪ Secuestro. ▪ Piratería.

4.2.4 - Evaluación de la protección de la instalación portuaria

La evaluación de la protección del buque se describe en el Artículo 15 de la Parte A del Código PBIP y se desarrolla en Artículo 15 de la Parte B del mismo Código, donde especifica que el Gobierno Contratante deberá ser el responsable de su realización e implantación, pudiendo ser esta función delegada a una OPR la cual estará supervisada por el Gobierno quien aprobará mediante la Administración competente (*Autoridad Portuaria*) el resultado de dicha evaluación.

En toda Evaluación de la protección de la instalación portuaria deberá considerarse los siguientes aspectos de la instalación portuaria:

- Protección física.
- Integridad estructural.
- Sistemas de protección individual.
- Normas y procedimientos.
- Sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones, incluidos los sistemas y redes informáticos.
- Infraestructura de transporte.
- Servicios públicos.
- Otras zonas que al sufrir daños pondrán en peligro a las personas, bienes o las operaciones que se realicen dentro de la instalación portuaria.

Los bienes e infraestructuras vulnerables que debe considerarse importante proteger pueden ser, entre otros, los siguientes:

- Accesos, entradas, vías de acercamiento, fondeaderos y zonas de maniobra y atraque.
- Instalaciones de carga, terminales, zonas de almacenamiento, y equipos de manipulación de carga.
- Sistemas de distribución eléctrica, sistemas radioeléctricos y de telecomunicaciones y sistemas y redes informáticos.
- Sistemas de gestión de tráfico de buques en el puerto y ayudas a la navegación.
- Plantas eléctricas, conductos para el trasvase de carga y suministro de agua.
- Puentes, vías férreas, carreteras.
- Embarcaciones de servicio del puerto, como embarcaciones de práctico, remolcadores, gabarras, etc.
- Equipo y sistemas de protección y vigilancia.
- Aguas adyacentes a la instalación portuaria.

Una vez identificados los elementos vulnerables, se deberá examinar todas las amenazas que puedan afectar a la protección marítima y de las que la instalación portuaria deberá protegerse. Entre las amenazas más comunes que pueden encontrarse se destacan las siguientes:

- Daños o destrucción de una instalación portuaria mediante artefactos explosivos, incendios provocados, sabotaje o vandalismo.
- Secuestro o captura de un buque o personas a bordo de un buque en la instalación portuaria.
- Manipulación indebida de la carga, del equipo o sistemas esenciales de la instalación portuaria.
- Acceso o usos no autorizados.
- Contrabando de armas, drogas y sustancias prohibidas.
- Utilización del buque para el transporte de quienes tengan la intención de provocar un suceso que afecte a la protección marítima.
- Utilización del propio buque como arma o medio destructivo.
- Bloqueo de entradas al puerto, esclusas, accesos, etc.
- Ataque químico, biológico o nuclear.
- Robos y hurtos en el interior de la instalación portuaria.

Igual que en la evaluación de la protección de un buque, en la evaluación de la instalación portuaria se incluirá en un cuadro todos los datos obtenidos por numerarlos según el método de análisis empleado:

EVALUACIÓN DE LA PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA	
Aspectos a considerar	Zonas de riesgo
<u>Identificación de zonas restringidas</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centro de control ▪ Edificio de oficinas. ▪ Parking de trabajadores. ▪ Salidas de emergencia del edificio de oficinas. ▪ Local del generador de emergencia. ▪ Local del servidor informático. ▪ Zona de muelle. ▪ Almacén de repuestos y mercancías. ▪ Áreas restringidas de trabajo en muelle.
<u>Identificación de puntos vulnerables</u>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Locales de ventilación y aire acondicionado. ▪ Parking destinado al público. ▪ Locales de alta y baja tensión. ▪ Estaciones eléctricas. ▪ Ascensores. ▪ Locales de maquinaria de ascensores. ▪ Zona de uso para personal no trabajador (pasajeros, etc.)

<p><u>Identificación de puntos de acceso</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entrada principal de la terminal. ▪ Entrada de trabajadores. ▪ Acceso para vehículos. ▪ Acceso al centro de control. ▪ Entradas de provisiones. ▪ Pasarelas y rampas de acceso al buque atracado.
<p><u>Identificación de los equipos de seguridad y protección existentes</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Equipos de RX. ▪ Detectores manuales de metales. ▪ Detectores de paso (volumétricos, etc.). ▪ Alumbrado fijo/portátil. ▪ Sistemas de comunicación fijos y portátiles. ▪ Sistemas de control de acceso. ▪ CCTV. ▪ Barreras de acceso. ▪ Vigilantes de seguridad privada. ▪ Alarmas. ▪ Sistema de seguridad informática.
<p><u>Medidas y procedimientos existentes para planes de contingencia</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Accesos no autorizados. ▪ Conductas antisociales. ▪ Manipulaciones indebidas. ▪ Contrabando. ▪ Terrorismo. ▪ Secuestro.

4.2.5 - Realización de planes de protección

Una vez realizada la evaluación de protección, los resultados obtenidos serán tratados para proceder a la realización de los planes de protección, que son documentos donde se recogen los procedimientos y sistemas que garantizarán una adecuada protección del objeto evaluado, abarcando todas aquellas actividades donde los buques e instalaciones portuarias tienen su campo de aplicación.

Este documento deberá ser de carácter confidencial y únicamente podrá ser accesible por los responsables de la protección (Capitán, OPB, OCPM, OPIP) así como las administraciones competentes responsables de la seguridad del puerto o buques abanderados.

4.2.5.1 - Plan de Protección del Buque (PPB)

El *Plan de Protección del buque* (PPB) es un documento obligatorio que los buques deberán llevar a bordo, siendo aprobados por la Administración según el artículo 9.1 del Código PBIP. En el Estado español, el *Real Decreto 1617/2007* establece que el *Ministerio de Interior* será el responsable de establecer los contenidos mínimos de los planes de protección de los buques y la DGMM será el organismo responsable de su aprobación. Se debe recordar que en España dicha aprobación no podrá ser delegada a una OPR, pudiendo ésta encargarse de la realización del plan, las auditorías internas y las revisiones para enmendar el plan en caso necesario.

El plan de protección del buque deberá contener las orientaciones que se dan en el artículo 9 de la Parte B del Código PBIP, debiendo ocuparse de los siguientes puntos:

CONTENIDO MÍNIMO DEL PLAN DE PROTECCIÓN DEL BUQUE
1. Medidas previstas para evitar la introducción en el buque de armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no sea autorizado.
2. Identificación de las zonas restringidas y medidas para prevenir el acceso no autorizado a ellas.
3. Medidas para prevenir el acceso no autorizado al buque.
4. Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales del buque o de la interfaz buque-puerto.
5. Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3.
6. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección.
7. Tareas del personal de a bordo al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de a bordo en relación con la protección.
8. Procedimientos para verificar las actividades de protección.

9. Procedimientos para la formación, los ejercicios y las prácticas relacionadas con el plan.
10. Procedimiento para la interfaz con actividades de protección de las instalaciones portuarias.
11. Procedimientos para el examen periódico del plan y su actualización.
12. Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima.
13. Identificación del OPB.
14. Identificación del OCPM con sus datos de contacto para las 24 horas del día.
15. Procedimientos para garantizar que se llevan a cabo las inspecciones, pruebas, calibrado y mantenimiento del equipo de protección de a bordo.
16. La frecuencia con que se con que se deberá someter a prueba o calibrar el equipo de protección a bordo.
17. Identificación de los lugares donde se encuentren los dispositivos para activar el sistema de alerta de protección del buque.
18. Procedimientos, instrucciones y orientaciones para la utilización del sistema de alerta de protección del buque, así como para su prueba, activación y reactivación y para limitar el número de falsas alertas.

El plan de protección incluirá las medidas que deben adoptarse para cada nivel de protección que el Gobierno decreta en cada momento, siendo tres los niveles de protección posibles:

- Nivel 1: (Normal) El nivel al que funcionan normalmente los buques e instalaciones portuarias.
- Nivel 2: (Reforzado) El nivel que se aplicará si hay un incremento del riesgo de que se produzca un suceso que afecte a la protección.
- Nivel 3: (Excepcional) El nivel que se aplicará durante el periodo de tiempo en que sea probable o inminente un suceso que afecte a la protección.

Cuando se especifiquen medidas para un evento de protección específico, será necesario describir claramente todos los procedimientos a tomar para cada nivel de protección, estando separados pero descritos de forma secuencial en el mismo apartado, es decir, se deberá describir en primer lugar los procedimientos para el nivel 1 seguido de los procedimientos de los niveles 2 y 3.

4.2.5.2 - Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)

El *Plan de Protección de la Instalación Portuaria (PPIP)* es el documento resultante de la evaluación de la protección de la instalación portuaria y contiene los

procedimientos de actuación ante emergencias de protección para cada uno de los niveles de protección decretados por el Ministerio de Interior,

Según el *Real Decreto 1617/2004*, el PPIP deberá estar aprobado por la *Autoridad de Protección Portuaria (Autoridad Portuaria)* y deberá contener las orientaciones que se dan en el artículo 16 de la Parte B del Código PBIP, debiendo ocuparse de los siguientes puntos:

CONTENIDO MÍNIMO DEL PLAN DE PROTECCIÓN DE LA INSTALACIÓN PORTUARIA
1. Medidas previstas para evitar que se introduzcan en una instalación portuaria armas, sustancias peligrosas y dispositivos destinados a ser utilizados contra personas, buques o puertos y cuyo transporte no sea autorizado.
2. Medidas destinadas a prevenir el acceso no autorizado a la instalación portuaria, a los buques amarrados a ella y a las zonas restringidas de la instalación portuaria.
3. Procedimientos para hacer frente a las amenazas para la protección o a un fallo de medidas de protección, incluidas las disposiciones necesarias para mantener las operaciones esenciales de la instalación portuaria o de la interfaz buque-puerto.
4. Procedimientos para responder a cualquier instrucción sobre protección que den los Gobiernos Contratantes para el nivel de protección 3 en cuyo territorio se encuentre la instalación portuaria.

5. Procedimientos para la evacuación en caso de amenaza para la protección o de fallo de las medidas de protección.
6. Tareas del personal de la instalación portuaria al que se asignen responsabilidades de protección y del resto del personal de la instalación portuaria en relación con la protección.
7. Procedimiento para la interfaz con actividades de protección del buque.
8. Procedimientos para la revisión periódica del plan y su actualización.
9. Procedimientos para informar de los sucesos que afecten a la protección marítima.
10. Identificación del OPIP con sus datos de contacto para las 24 horas del día.
11. Medidas para garantizar la protección de la información contenida en el plan.
12. Medidas para garantizar la protección eficaz de la carga y del equipo para la manipulación de la carga en la instalación portuaria.
13. Procedimientos para verificar el PPIP.
14. Procedimientos para la respuesta en caso de activación del sistema de alerta de protección de un buque en la instalación portuaria.
15. Procedimientos para facilitar el permiso de tierra del personal del buque o los cambios de personal, así como el acceso de visitantes al buque, incluidos los representantes de las organizaciones para el bienestar de la gente del mar y los sindicatos.

4.2.5.3 - Plan de Protección del Puerto (PPP)

Una de las aportaciones que realiza la *Directiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de octubre de 2005 sobre mejora de la protección portuaria* respecto al *Reglamento (CE) 725/2004* y al *Código PBIP* consiste en la creación del *Plan de Protección Portuaria* (nombrado *Plan de Protección del Puerto* en el *Real Decreto 1617/2007*), que podrá ser realizado por una OPR según se indica en su artículo 7.4.

El objeto de la realización del PPP consiste en dar cumplimiento a las medidas propuestas por el *Real Decreto 1617/2007*, que hace mención a la descarga de responsabilidad de la protección marítima sobre las *Autoridades Portuarias*, las cuales deberán incluir los PPIP de las distintas terminales en un único *Plan de Protección del Puerto* (PPP) que deberá contener las medidas para coordinar los distintos medios de protección para crear un único sistema integral:

"La Directiva 2005/65/CE establece, para cada puerto en el que exista una o varias instalaciones portuarias afectadas por el Reglamento (CE) n.º 725/2004, la obligación de desarrollar y aplicar un plan de protección portuaria, fundamentado en el resultado de una evaluación de riesgos de amenazas de sucesos contra la protección marítima, incluyendo el análisis de riesgos de las instalaciones portuarias requerido por el citado reglamento. Una detallada división de tareas y prácticas en el plan de protección portuaria contribuirá a mejorar la eficacia de las medidas de protección preventivas y correctoras a adoptar en lo requerido por la directiva.

Por lo que respecta al sistema portuario de interés general, el artículo 132.1 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, establece que la Autoridad Portuaria controlara en el ámbito portuario el cumplimiento de la normativa que afecte, entre otros ámbitos, a los sistemas de seguridad, incluidos los que se refieran a la protección ante actos antisociales y terroristas, sin perjuicio de las competencias a otros órganos de las Administraciones públicas y de las responsabilidades que en esta materia correspondan a los usuarios y concesionarios del puerto."

Todo PPP deberá incluir para cada uno de los niveles de protección las siguientes puntos:

- a) Los procedimientos que deben seguirse.
- b) Las medidas que han de aplicarse.
- c) Las actuaciones que se deben emprender.

La función del PPP se centrará en definir las zonas pertinentes para la protección portuaria, coordinará las medidas aplicables en dichas zonas y establecerá las medidas variables en función de las distintas partes del puerto, los cambios de control y el tratamiento de la información de los servicios de inteligencia, a la vez que establecerá las relaciones y los canales de comunicación entre los distintos OPIP con el Oficial de Protección del Puerto (OPP).

Todos los puntos tratados en el PPP deberán estar basados en una evaluación de la protección de igual modo que se realiza en los buques e instalaciones portuarias comentados anteriormente, con la salvedad que el Órgano de aprobación del plan será el *Ministerio de Interior*, el cual deberá comprobar que el PPP se ajusta a los distintos PPIP aprobados por la *Autoridad Portuaria*.

La vigencia del PPP será de 5 años, transcurridos los cuales deberá revisarse para una nueva aprobación siempre y cuando no se detecten amenazas graves antes del fin de la vigencia o se haya producido un incumplimiento grave, lo que exigirá la revisión inmediata del plan.

4.2.6 - Formación en materia de protección marítima

Las empresas de seguridad privadas, a través de academias homologadas propias o externas, han provisto de formación a sus empleados sobre materias de protección desde que se reguló la actividad con la *Ley 23/93 de Seguridad Privada*. El *Reglamento de Seguridad Privada* especifica que todo personal de seguridad privada (Vigilantes de Seguridad, Jefes de seguridad, Directores de Seguridad y Detectives Privados) deberán realizar un curso para cada especialidad previo a la superación de las pruebas requeridas para la obtención de la habilitación correspondiente.

La *Orden INT/318/20011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada* establece los requisitos de formación para ejercer las diversas especialidades y la *Resolución del Ministerio de Interior de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad* desarrolla el temario de dichos cursos. Destaca de esta normativa la formación específica de vigilancia en buques y puertos por parte de Vigilantes de Seguridad (los cuales se han descrito anteriormente en este trabajo) y refleja que existe una inquietud por parte del Gobierno para dotar a los profesionales de la seguridad unos conocimientos sobre el ámbito marítimo, a la vez que se da cumplimiento al *Reglamento 725/2004* sobre la obligación de poseer conocimientos sobre protección marítima por parte del personal que cumpla tareas específicas de protección en puertos, buques e instalaciones portuarias como los Vigilantes de Seguridad integrantes del Departamento de Seguridad de la empresa.

Dichos cursos podrán ser impartidos por profesores acreditados por el *Ministerio de Interior* (*Dirección General de Policía*) que tengan el grado de conocimiento

adecuado sobre protección marítima, demostrando mediante titulación universitaria específica o experiencia en el ámbito marítimo, siendo el perfil profesional y académico ideal el profesional que disponga de la siguiente titulación:

- Posesión de la Tarjeta de Identidad Profesional (TIP) de Director de Seguridad Privada.
- Posesión de los certificados de OPB, OCPM y OPIP.
- Posesión de la titulación de Diplomado en Navegación Marítima o Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo.
- Posesión del título profesional de la marina mercante de piloto o capitán.

El profesional que disponga de la titulación recomendada deberá presentar una memoria pedagógica a la *Unidad Central de Seguridad Privada* (o a la Unidad Provincial correspondiente) donde se describirá la metodología empleada para impartir el curso.

Otra actividad en el asesoramiento de protección marítima consiste en la prestación de cursos de formación interna para compañías y empresas marítimas por parte de empresas de seguridad privada con funciones de asesoramiento que garantice que los conocimientos adquiridos durante los cursos de formación oficiales por entes homologados para OPB, OCPM y OPIP se complementen con el conocimiento de las características de los sistemas de seguridad instalados en los buques y terminales, sin que por ello se exima de la obligación de realizar las actualizaciones exigidas por la Administración. Estos cursos servirán también para dar cumplimiento al artículo 18.2

del *Reglamento 725/2004* para el personal propio de la empresa, el cual deberá tener los siguientes conocimientos:

1. Conocimiento de las tendencias y amenazas actuales en relación con la protección.
2. Reconocimiento y detección de armas y otras sustancias o dispositivos peligrosos.
3. Reconocimiento de las características y pautas de comportamiento de las personas que puedan suponer una amenaza para la protección.
4. Técnicas utilizadas para eludir las medidas de protección.
5. Técnicas de gestión y control de multitudes.
6. Comunicaciones relacionadas con la protección.
7. Funcionamiento del equipo y los sistemas de protección.
8. Prueba, calibrado y mantenimiento del equipo y los sistemas de protección.
9. Técnicas de inspección, control y observación.
10. Métodos para efectuar registros físicos de las personas, los efectos personales, los equipajes, la carga y las provisiones del buque.

Por otra parte, el personal encargado de la protección portuaria deberá organizar unas prácticas de formación anuales que consistirán en la realización de ejercicios y seminarios sobre protección portuaria, y en caso que una OPR haya evaluado y realizado el PPP, esta podrá asesorar o impartir dicha formación con la autorización de

la *Autoridad de Protección Portuaria*. Si bien la OPR no estará capacitada para emitir la orden de activación del plan para un simulacro de emergencia, sí podrá realizar la simulación teórica o seminario prescrito en la *Directiva 2005/65/CE*.

5 - EL IMPACTO ECONÓMICO DE LA PROTECCIÓN MARÍTIMA

El aspecto económico de la protección marítima vendrá definido por los distintos factores relacionados con las medidas a tomar para prevenir los actos ilícitos en el transporte marítimo. El factor más importante para justificar la aplicación de medidas de protección marítima es la lucha contra la piratería, la cual, como se verá en este capítulo, genera un coste económico y social que causa un impedimento real en el desarrollo del transporte internacional.

El riesgo que supone la piratería será traducido en el incremento directo del coste del transporte, ya que las primas que deberán pagar los armadores o fletadores vendrán impuestas por el incremento del riesgo en una operación comercial que puede suponer una pérdida total de mercancías y medios de transporte. Si bien existen fórmulas para aplicar una reducción de riesgos, la contratación de servicios de protección armada a bordo de los buques que transiten por zonas de alto riesgo es aplaudida por los asegurados en la medida que ayudan a garantizar el éxito de la operación.

Cuando un armador contrata servicios de protección marítima, los aseguradores y clubs de P&I se benefician de un servicio que aparentemente asume el armador (aunque ese coste será transferido a los clientes), por lo tanto, reducirá el riesgo transferido que deberá ser compensado con una reducción en las primas manteniendo el precio de la indemnización.

5.1 - Los costes de la piratería

La piratería, junto al terrorismo, es un acto delictivo capaz de modificar el comportamiento de la industria marítima. Los Gobiernos de los Estados afectados y los Organismos Internacionales crean normativas para tratar de vencerla, los armadores buscan soluciones operativas para defenderse y los aseguradores blindan sus pólizas para evitar pérdidas, todo ello para tratar de mitigar el alto coste económico y humano que esta actividad está generando en el transporte marítimo.

Para entender el concepto de piratería, hay que remitirse a la definición que da el *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar* (UNCLOS) que en su artículo 101 dice:

“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 dirigidos:
 - I) Contra un buque o aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
 - II) Contra un buque o 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 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 en el apartado*
 - b) o en facilitarlos intencionadamente.”**

Concepto de “Estado fallido”:

La piratería suele darse en lugares con una desestabilización política significativa donde la aplicación "imperio de la ley" no suele corresponderle a las Administraciones, siendo las milicias, grupos organizados u otros entes de carácter delictivo quienes fácticamente tienen el control del Estado, en ese momento se considera que el Estado está "fallido".

Un Estado fallido puede definirse como aquel que pierde el control de un territorio o el monopolio de la fuerza legítima, que carece de la capacidad de tomar decisiones colectivas, prestar servicios públicos e incapaz de protegerse de amenazas internas o externas en el que preside una sociedad que depende del mercado negro. Para que un Estado se considere “fallido”, debe fallar en una serie de parámetros que todo gobierno legítimo debe cumplir:²⁵

- Garantizar la seguridad: Un gobierno incapaz de extender la presencia del Estado a todo el territorio, que permita la existencia de guerrillas u otros grupos organizados armados, evidenciaría un Estado con déficit de seguridad.
- Garantizar los servicios básicos: Una administración que no contara con una base de infraestructuras viables para el mantenimiento del soporte vital de su población evidenciaría un déficit de servicios.

25. Zara Raymond, Catherine [on-line] “*Piracy in Southeast Asia: new trends, issues and responses*”, Singapur, 2005. Harvard University Press, [consulta: 20 marzo 2014] Disponible en < www.isn.ethz.ch>

- Garantizar las libertades ciudadanas que legitimen el sistema político:

Cualquier atentado contra la protección de las garantías constitucionales, comenzando por el respeto a los derechos humanos arrojará un déficit de legitimidad.

La inestabilidad producida por la falta de alguno de los componentes de estas garantías y la presencia de déficit en ellas hacen que el sistema se vaya debilitando (fallando) hasta ser susceptibles de alcanzar la ingobernabilidad (fallido).

Un Estado considerado “fallido” por consiguiente pierde el control de sus aguas, convirtiendo su mar territorial y ZEE en “mares fallidos”, donde las bandas de delincuentes pueden encontrar un nuevo campo para llevar a cabo sus actos impunemente.

Factores necesarios para que aparezca la piratería:

Una vez el Estado ha fallado y sus mares se tornan fallidos, surgen unos factores que favorecen la aparición de la piratería y que se dividen en cuatro términos:²⁶

- 1- Alto volumen de circulación de buques.
- 2- Puntos críticos desde donde asaltar o refugiarse.
- 3- Mala situación económica y política del Estado.
- 4- La no colaboración entre los Estados afectados.

26. Bacas Fernández, Jesús Ramón "*Crisis Somalí, piratería e intervención internacional*", Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado UNED, Madrid 2009. ISBN 978-84-608-0889-3, pg 103.

El primer término es posiblemente el más importante e imprescindible para la aparición de la piratería, ya que no puede haber un robo sin objeto a robar. Por éste motivo, la piratería aparece siempre en las zonas más transitadas por los buques, los cuales se convierten en los objetos a robar.

La importancia del segundo término se debe a que si se quiere realizar un ataque con éxito, es necesario una base desde donde lanzarlo y un lugar para esconder la mercancía robada, ya sea la carga o un buque secuestrado. Pero si bien los primeros factores motivan el acto de robar, son los dos últimos los que impulsan a realizarlo, ya que sin peligro de reprimenda, la decisión de llevar a cabo el acto de piratería se convierte en una elección totalmente lucrativa y de bajo riesgo.

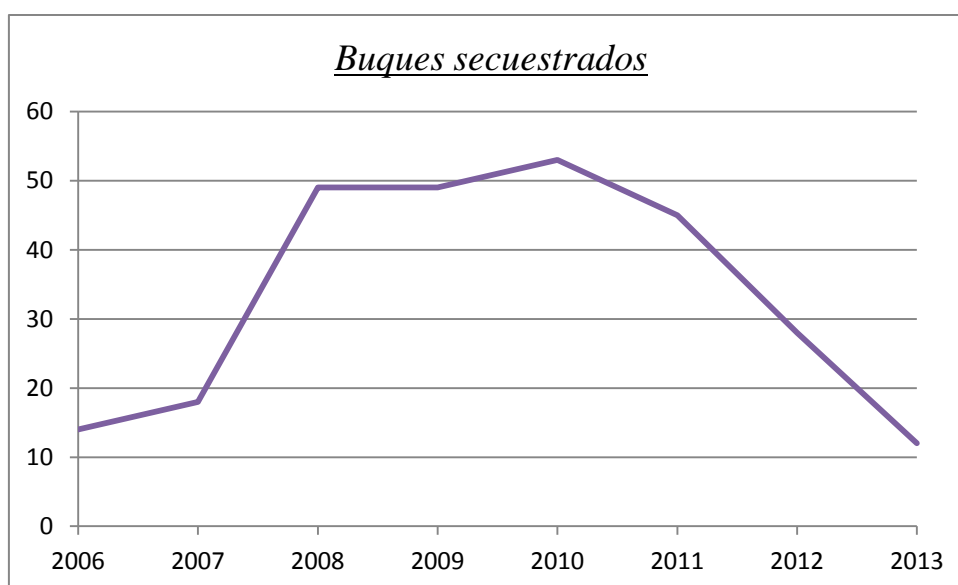
5.1.1 - Costes económicos

Se estima que el coste global de la piratería en 2012 se cuenta entre 5.100 y 6.100 millones de USD\$²⁷ (entre un 7 - 10% superior que el año anterior)²⁸, en el que se incluyen los costes operativos de las organizaciones anti-piratería (UKMTO, MSCHO, etc.), seguros, medidas de protección, empleo de seguridad privada, desvíos de ruta, incrementos de velocidad y operaciones militares.

27. Bellish, Jonathan [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

28. Bowden, Anna; Basnet, Dr.Shikha [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

Hay que tener en cuenta que el incremento del coste global viene acompañado de las medidas tomadas para frenar la piratería. La exigencia del cumplimiento de las BMP4 por parte de los Estados y aseguradores, junto con mayores recursos para la planificación de rutas y el uso de empresas de seguridad privada respecto a años anteriores, ha logrado que el número de buques secuestrados haya disminuido un 77,35% respecto al pico máximo reportado registrado en 2010 por el *International Maritime Bureau* (IMB) de la *International Chamber of Commerce* (ICC).



*Gráfico 4: Gráfico de buques secuestrados reportados al IMB.*²⁹

Fuente: ICC

La aplicación de las medidas de protección recomendadas por las BMP4 han generado un coste de 512,4 millones de USD\$ en 2012, indicando un incremento respecto a los 578,7 millones del año anterior debido a la aparición de la circular *MSC.1/Circ.1339* de la OMI donde se recogen dichas recomendaciones, obligando a los armadores a realizar un desembolso inicial que deberá ser amortizado.

29. Gráfico realizado con los datos incluidos en el "*ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report*" de la ICC en 2014.

La motivación por la que se recomienda, e incluso obliga, la aplicación de las BMP4, se debe al insistente acoso que han recibido ciertas banderas por los piratas durante los últimos años, y en especial entre 2009 y 2011, llegando incluso una sola bandera a soportar más del 18% del total de los ataques.

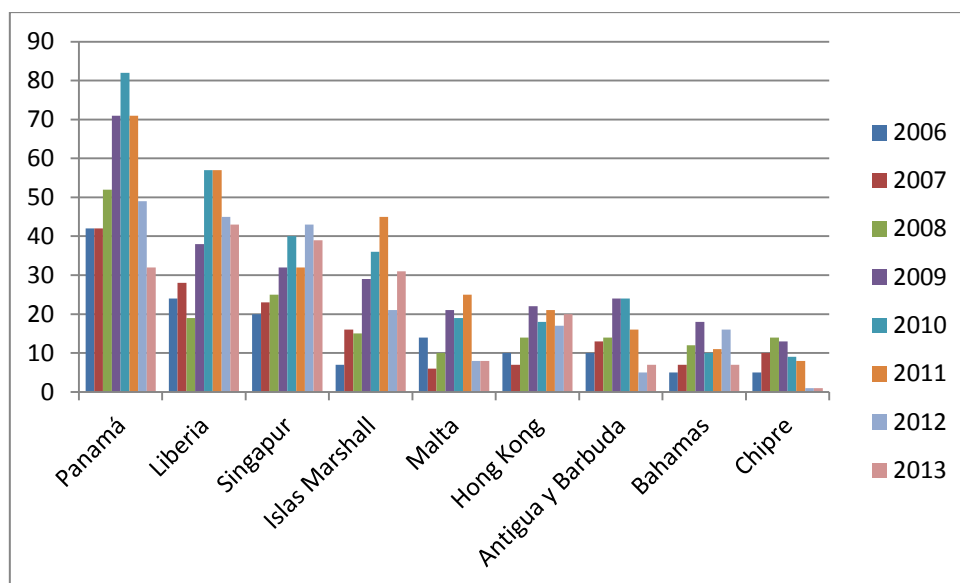


Gráfico 5: Gráfico de banderas atacadas por piratas.³⁰

Fuente: ICC

Otro aspecto que incrementa el coste consecuencia de la aplicación de las BMP4 consiste en el consumo de combustible fruto del incremento de velocidad recomendado para cruzar por las zonas de alto riesgo, llegando a significar hasta el 27% del coste total. Pese a que la tendencia de mantener la velocidad máxima durante la travesía se reduce a favor de la velocidad económica, el coste de combustible consumido ascendió en 2012 a 1.530 millones de USD\$.

30. Gráfico realizado con los datos incluidos en el "ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report" de la ICC en 2014.

Uno de los costes de primer orden consecuencia de la piratería es el pago de rescates para resolver casos de secuestro de buques y tripulaciones. Pese a que existe la práctica de pagar los rescates, las legislaciones de la mayoría de los países prohíben su pago, e incluso, se tipifica como delito de colaboración con banda armada, siendo el caso más significativo la publicación de la *Executive Order 13536* promulgada por el presidente de los Estados Unidos de América (USA) Barack Obama, declarando el caso como de interés nacional por contribución con el terrorismo internacional.

En todo caso, el coste total del pago de rescates estimado en 2012 fue de 31,75 millones de USD\$, representando una disminución del 80,1% respecto al año anterior debido al bajo número de buques secuestrados en ese período.

5.1.2 - El coste del seguro

Pese a que el riesgo de sufrir un ataque pirata es reducido ³¹, los aseguradores ofrecen coberturas a armadores y propietarios para sus buques y tripulaciones, siendo el seguro de riesgos de guerra y el de secuestro y rescate los más valorados (más adelante en el texto se describirán con detalle), los cuales generaron un coste total de 550,7 millones de USD\$ durante el período de 2012, muy inferior al mismo período de 2011 donde el coste total ascendió a 634,9 millones de USD\$ debido a la baja cantidad de buques con medidas de protección efectivas a bordo.

31. Percy, Sarah [on-line] *The business of Piracy in Somalia*, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, pg 42. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en < www.academia.edu >

El coste del seguro vendrá dado por las necesidades del mercado, siendo en 2008 el momento en que el coste empezó a disminuir debido a la entrada de inversores en el mercado en el *Lloyd's Market* a consecuencia de la inclusión del Golfo de Adén en la lista de riesgos de guerra, pasando a costar 500.000\$ el coste del seguro de un buque por viaje a apenas 15.000\$³².

El tipo de buque que atraviesa las zonas de alto riesgo también ha influido en el coste del seguro, así, los buques más atacados han sido los buques que más han solicitado algún tipo de seguro. En la siguiente tabla se puede ver la relación entre los buques atacados y los buques solicitantes de seguro en 2011:

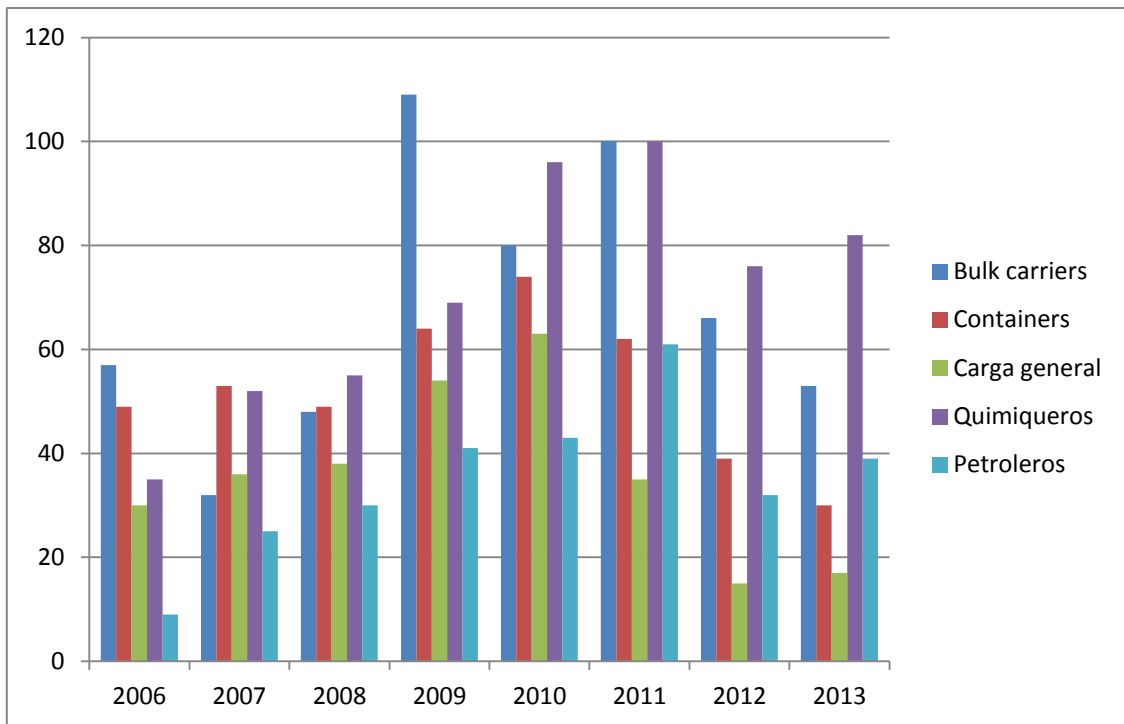
Tipo de buque	# de buques atacados	# de buques solicitantes
Container ship	62	15.310
Tanker	61	9.171
Carrier	100	7.442
General Cargo	35	3.397
LNG	100	2.016

*Tabla 1: Tabla comparativa de buques atacados y buques solicitantes de seguro de guerra.*³³

Fuente: ICC

32. Atlantic Council [on-line] *Managing the Global Response to Maritime Piracy*, Atlantic Council, 2012, pg 7. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en < www.atlanticcouncil.org >

33. Tabla confeccionada con los datos publicados en "*ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report*" de ICC y "*The economic cost of Somali piracy - 2012*" de Oceans Beyond Piracy.



*Gráfico 6: Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año.*³⁴

Fuente: ICC

Otro coste a tener en cuenta (que no puede considerarse como coste directo de la piratería) es la reparación del daño del buque por parte de los Clubs de P&I después de su liberación. Dichas reparaciones están incluidas en la cobertura convencional del buque y deben cubrir las reparaciones de todos los desperfectos ocasionados, puesto que los piratas suelen sustraer todos los objetos y equipos de valor (equipos de navegación, equipos de comunicaciones, sistemas de amarre, mobiliario, etc.) para poder ser utilizado en nuevos ataques o distribuirse en el mercado negro somalí.

34. Gráfico realizado con los datos incluidos en el "ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report" de la ICC en 2014.

5.1.3 - El coste humano de la piratería

Un aspecto no comercial, pero igualmente cuantificable económicamente, de la tragedia de la piratería consiste en la violencia ejercida sobre los tripulantes de los buques atacados. Durante el período comprendido entre 2006 hasta 2013, 64 tripulantes fueron asesinados por o a consecuencia de los piratas, 279 personas han sido heridas y 5284 fueron retenidas.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
ATACADOS	2	29	7	4	6	6	4	0	58
RETENIDOS	188	292	889	1050	1174	802	585	304	5284
HERIDOS	15	35	32	69	37	42	28	21	279
LIBERADOS	77	63	42	12	27	10	26	36	293
ASESINADOS	15	5	11	10	8	8	6	1	64
DESAPARECIDOS	3	3	21	8	0	0	0	1	36
AMENAZADOS	17	6	9	14	18	27	13	10	114

*Tabla 2: Tipo de violencia ejercida por piratas a tripulantes, por número y por año.*³⁵

Fuente: ICC

La localización donde más asesinatos se han producido corresponde al área de operaciones de los piratas somalíes (mar territorial de Somalia y Golfo de Adén), donde se atribuye un número total de 29 asesinatos desde 2006. Los otros lugares donde más asesinatos se han producido son Filipinas con 12 muertes y Nigeria con 10. El resto de asesinatos producidos por el mundo se distribuyen por las regiones del Mar del sur de china, Tailandia, Atlántico sur y Mar Rojo.

35. Tabla realizada con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
SOMALIA	1	2	1	1	1	7	2	0	15
GOLFO DE ADÉN	0	0	3	3	7	1	0	0	14
FILIPINAS	5	0	7	0	0	0	0	0	12
NIGERIA	3	2	0	0	0	0	4	1	10
SUR MAR DE CHINA	4	0	0	0	0	0	0	0	4
TAILANDIA	0	1	0	1	0	0	0	0	2
ARABIA SAUDÍ	1	0	0	0	0	0	0	0	1
BRASIL	0	0	0	1	0	0	0	0	1
BENÍN	0	0	0	1	0	0	0	0	1
TRINIDAD Y TOBAGO	1	0	0	0	0	0	0	0	1
MAR CASPIO	0	0	0	1	0	0	0	0	1
	15	5	11	8	8	8	6	1	62*

*Tabla 3: Tipo de tripulantes asesinados por piratas, por número y por año.*³⁶

**En 2010 se añaden dos secuestrados en 2009 a la lista de asesinados.*

Fuente: ICC

En cuanto al tipo de armas utilizadas contra tripulantes, el IMB ha reportado los siguientes datos:

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
ARMA DE FUEGO	53	72	139	243	243	245	113	71	1179
ARMA BLANCA	76	67	68	71	88	69	73	81	593
NO REPORTADO	100	110	80	90	108	117	104	109	818
OTRO TIPO	10	14	6	6	6	8	7	3	60

*Tabla 4: Tipo de armas utilizadas por piratas, por número y por año.*³⁷

Fuente: ICC

De la anterior tabla se concluye que el uso de armas de fuego durante los ataques es una demostración de la intención letal de los piratas, siendo la principal causa de sometimiento por parte de los tripulantes y del aumento de la violencia en los enfrentamientos entre las fuerzas del orden y los atacantes durante los rescates.

36. Tabla realizada con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

37. Tabla realizada con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

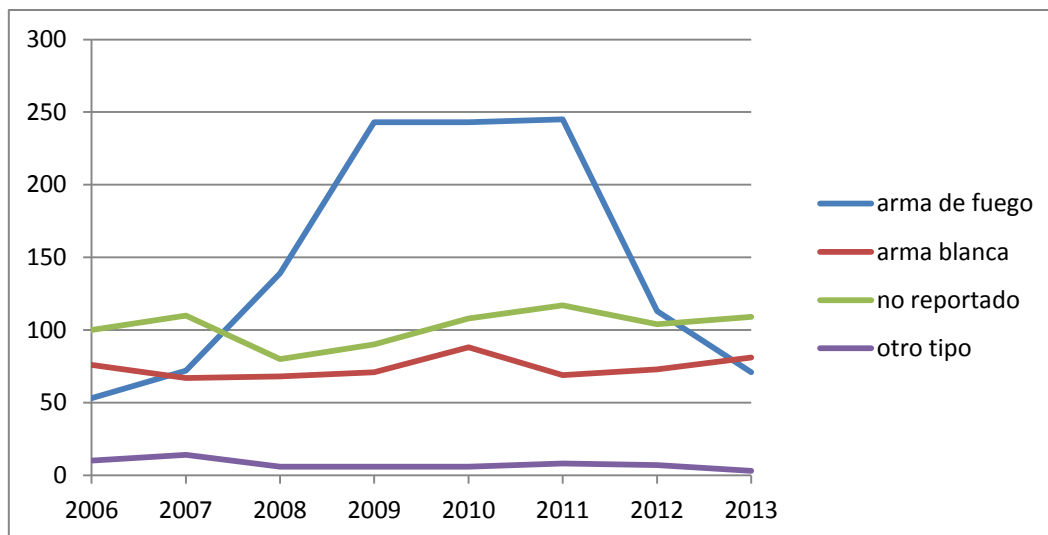


Gráfico 7: Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año. ³⁸

Fuente: ICC

Pese a que el número de ataques registrados por el IMB ha disminuido respecto a años anteriores, en 2013 se ha registrado un aumento el número de buques abordados por piratas con el objetivo de robar carga o bienes del buque dejando en segundo plano la captura de tripulantes. La violencia ejercida en este tipo de ataques se reduce a someter a la tripulación durante el período de tiempo que dure el atraco, reuniendo a los tripulantes en un mismo lugar y obligándolos a mantenerse inmóviles mediante amenaza de muerte.

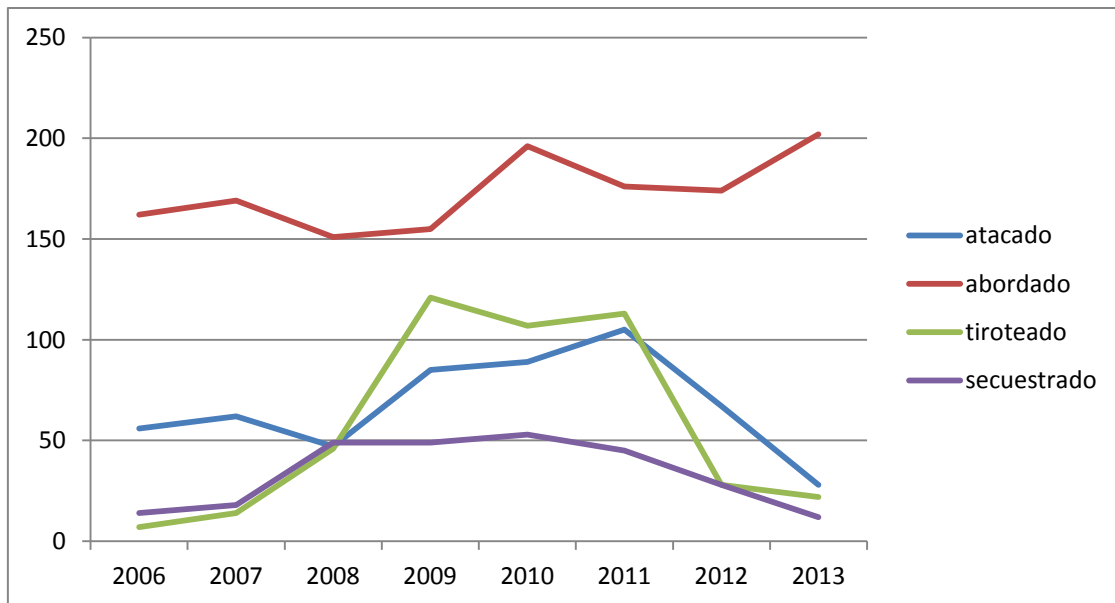
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ATACADO	56	62	47	85	89	105	67	28
ABORDADO	162	169	151	155	196	176	174	202
TIROTEADO	7	14	46	121	107	113	28	22
SECUESTRADO	14	18	49	49	53	45	28	12

Tabla 5: Tipo de armas utilizadas por piratas, por número y por año. ³⁹

Fuente: ICC

38. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

39. Tabla realizada con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.



*Gráfico 8: Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año.*⁴⁰

Fuente: ICC

Respecto a la nacionalidad conocida de los tripulantes afectados, los que mayor impacto han sufrido las consecuencias de la piratería en 2012 fueron los indios (15%) seguido de los filipinos (12%) sobre un total de 585 secuestros producidos por piratas somalíes.⁴¹

La duración media de los secuestros producidos alcanza los 11 meses de cautiverio, llegando incluso a permanecer más de 2 años retenidos.⁴²

40. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

41. Hurlburt, Kaija ; PhD. Seyle, Conor [on-line] *The human cost of maritime piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

42. Safety4sea [on-line] *Leopard Crew Released by Somali Pirates*, 2 mayo 2013. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.safety4sea.com>

5.1.4 - El coste de la seguridad privada armada

La contratación de empresas de protección marítima es una de las principales causas de la disminución del éxito de los ataques piratas. Pese a que el número de reportes de secuestros ha disminuido durante el período desde 2011 hasta hoy (en 2013 solamente se secuestraron 12 buques ⁴³, 16 menos que en 2012 ⁴⁴ y 33 menos que en 2011 ⁴⁵) , no es correcto asignar a esta causa la disminución de los ataques producidos ya que la relación existente entre el número de incidentes y el aumento de la prima del seguro, las consecuencias legales derivadas de una acción armada por parte del equipo de seguridad y la cascada documental a presentar después del incidente, hace que muchos buques no reporten el ataque a los organismos correspondientes. ⁴⁶

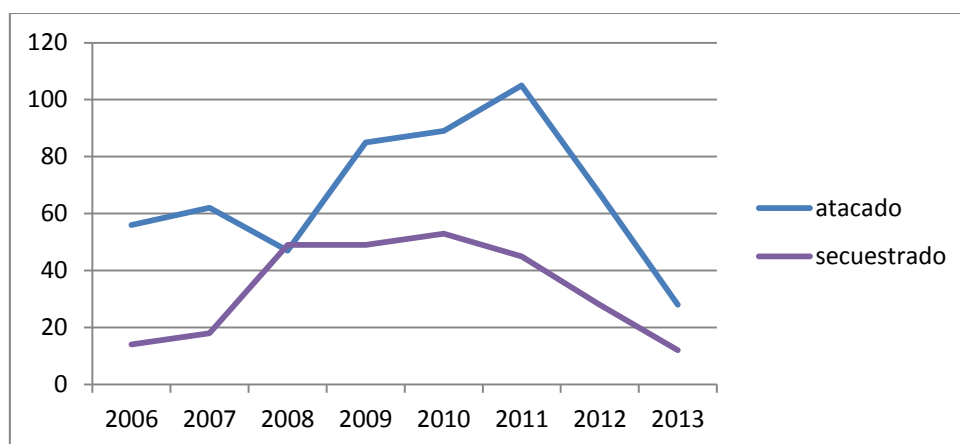


Gráfico 9: Gráfico de buques atacados y secuestrados por año. ⁴⁷

Fuente: ICC

43. ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report*, London: ICC International Maritime Bureau, 2014.

44. ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2012 Annual Report*, London: ICC International Maritime Bureau, 2013.

45. ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2011 Annual Report*, London: ICC International Maritime Bureau, 2012.

46. Lawrence P. Farrell Jr, [on-line] *Piracy: A Threat to Maritime Security and the Global Economy*, diciembre 2012 . [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.nationaldefensemagazine.org>

47. Gráfico realizado con los datos incluidos en los reportes anuales del ICC desde 2006 hasta 2013.

Sin embargo, se estima que en 2012 el número de buques en tránsito por el canal de Suez con seguridad privada armada a bordo es del 50% (un 25% más que en 2011), embarcando 4 guardas armados ⁴⁸ generando un coste cercano de 50.000 USD\$ por viaje. ⁴⁹

El coste de un miembro del equipo de seguridad oscila entre 770 a 2.500 USD\$ por día ⁵⁰ dependiendo de la nacionalidad de la empresa contratada (los ex-miembros de cuerpos de seguridad occidentales tienen un coste más elevado), estimándose que el coste total global de la contratación de seguridad privada en la protección marítima alcanza la cifra de entre 1.149 y 1.532 millones de USD\$. ⁵¹

En cuanto a los beneficios obtenidos por las empresas dedicadas a la protección marítima, según los datos facilitados por la Confederation of European Security Services (CoEES), la facturación de las empresas de seguridad europeas dedicadas a la protección marítima se reparte de la siguiente forma:

	BELGICA	ITALIA	NORUEGA	POLONIA	ESPAÑA	SUECIA	TURQUIA
FACTURACIÓN (EN USD\$)	11,8M	135M	10M	4,5M	12M	10,5M	96,7M

Tabla 6: Facturación obtenida en 2011 por empresas de seguridad privada especializada en protección marítima, en millones de USD\$. ⁵²

48. Baltic and International Maritime Council, *BIMCO GUARDCON*, BIMCO, 2012.

49. Northam, G. [on-line] *Security at sea: changing risk horizons*, LLOYD's List, Lunes 21 junio 2013 [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.lloydslist.com>

50. Bellish, Jonathan [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

51. Bellish, Jonathan [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. [consulta: 20 marzo 2014]. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

52. Tabla realizada con datos obtenidos del documento "*CoEES Facts & Figures 2011*" de la Confederation of European Security Services (CoEES).

5.2 - El seguro de las empresas de protección marítima

Toda actividad tiene unos riesgos asociados que deben ser evaluados y analizados. Una correcta evaluación de estos riesgos dará como resultado una apreciación fiable de la capacidad financiera de la empresa para afrontarlos y poder seguir con su actividad. En caso de no poder responder a la reparación o pérdida de bienes, es necesario transferir ese riesgo mediante pólizas con aseguradores que puedan resarcir el daño.

En el caso de las empresas de protección marítima, la posesión de un seguro se considera un requisito a tener en cuenta para realizar el *vetting* por parte del armador, ya que éste deberá evaluar la capacidad económica del contratista tal como se indica en las recomendaciones de la circular *MSC.1/Circ.1405/Rev.2* de la OMI y en las cláusulas 12 y 15 del modelo de contrato BIMCO GUARDCON, no siendo implícitamente obligatorio pero sí exigido por la mayoría de clubs de P&I de la industria marítima.

El seguro o conjunto de seguros deberán cubrir a la propia empresa, a su personal y a terceros, siendo necesario un seguro de responsabilidad civil que cubra al público y al empleador, además de una cobertura de accidentes personales, gastos médicos, hospitalizaciones y repatriación de sus empleados.

La cobertura de dichos seguros deberá alcanzar los daños al personal de la empresa de protección marítima habilitado para el porte de armas de fuego y la responsabilidad civil por toda reclamación que pueda resultar de una utilización indebida, por descuido o con intención, de armas de fuego.

En el caso de las empresas de seguridad constituidas en España, estas se someterán a lo descrito en el punto 6 del artículo 5 del *Real Decreto 2364/1994 de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada* donde se exige un documento acreditativo de la suscripción de un contrato de seguro de responsabilidad civil, aval u otra garantía financiera contratada por una cantidad no inferior a 300.506,05 € por siniestro/año con una entidad debidamente autorizada de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea o Estados parte en el *Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo*, con el objeto de cubrir la responsabilidad civil que por los daños en las personas o los bienes pudieran derivarse de la explotación de la actividad o actividades para los que la empresa esté autorizada.

5.2.1 - La cláusula "Knock for Knock"

Los servicios de protección marítima deben prestarse siempre con la mayor diligencia posible debido al peligro que entraña el uso de armas de fuego en un espacio relativamente pequeño, donde convive maquinaria sensible esencial para el funcionamiento del buque con personas que viven y trabajan en el. Inevitablemente, en ocasiones, un enfrentamiento donde se utiliza armamento puede ocasionar daños y desperfectos que afectan directamente al patrimonio de las partes del contrato de prestación de servicios, los cuales deberán ser restituidos según el tipo de seguro que se tenga contratado.

En los contratos de prestación de servicios de seguridad a bordo de buques, es usual que se exija una póliza que cubra los bienes propios de cada una de las partes,

incluidos los gastos derivados de muerte o lesiones de los empleados. Este tipo de cláusula viene reflejada por escrito en el contrato realizado entre el armador y la empresa de seguridad, recibiendo el nombre de cláusula "Knock for knock" (indemnidad recíproca).

La cláusula "Knock for knock" puede entenderse como la obligación de las partes a cubrir mediante sus propios seguros los daños derivados de la actividad o de la negligencia de los empleados de éstas, incluyendo los daños ocasionados por abordaje o naufragio.

5.3 - Los Clubs de P&I y la contratación de servicios de protección marítima

No hay restricción o prohibición "*per se*" en la contratación de personal armado a bordo de buques mercantes o en la solicitud de convoyes de protección por parte de empresas acreditadas puesto que pueden ayudar a mejorar los procedimientos para la respuesta ante un accidente de piratería, siendo el armador a quien toma la decisión de embarcar seguridad privada.

La relación entre el armador que contrata la seguridad privada y los clubs de P&I empezará cuando se demuestre mediante una evaluación de riesgos que determine que la aplicación de las BMP4 no son suficientes para reducir el riesgo de piratería para un viaje específico.

La cobertura del Club de P&I entrará en vigor siempre que el armador actúe con la debida diligencia en la selección de las empresas de seguridad según la circular *MSC.1/Circ.1405/Rev2* , la posesión del certificado ISO 28007 y la guía de prestación para proveedores de seguridad privada marítima reflejada en la circular *MSC.1/Circ.1443* de la OMI, además de utilizar el modelo BIMCO GUARCON con las cláusulas 12 y 15 de la Parte II Sección 7 sin enmendar.

El Club de P&I responderá por los costes derivados de la piratería incluyendo lesiones, enfermedad, muerte de tripulantes o pasajeros, repatriación de tripulantes, pérdida de efectos de la tripulación o pasajeros, faltas y averías a la carga, incluida la pérdida total, como resultado de las acciones tomadas para repeler un ataque y podría llegar a extenderse a la contaminación y remoción por naufragio.

La oposición de la industria del seguro respecto a la presencia de armamento a bordo se ha visto suavizada debido a la poca incidencia en la esperada escalada de la violencia por parte de los atacantes y al menor número de buques secuestrados en los últimos años, cosa que ha hecho que la percepción negativa de mantener equipos de seguridad armados a bordo haya cambiado de la oposición general a la neutralidad y en casos de alto riesgo, el apoyo positivo para su despliegue ⁵³.

53. International Group of P&I Clubs, [on-line] *Piracy Faqs 2013*, 5- *Should guards be armed?*, Revised: August 2013. [Consulta: 18 diciembre 2013]. Disponible en <www.igpandi.org>

5.4 - La protección marítima en el seguro de casco y máquina

En el seguro marítimo se da la existencia del concepto de "intereses asegurados", que se definen como los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima⁵⁴. Entre estos intereses asegurados encontramos el buque, considerado como el conjunto formado por el casco y la máquina que lo propulsa, con todos sus elementos integrantes (aparatos de navegación, maquinaria, respetos, aparejos, pertrechos, etc.) y su valor a efectos del seguro se fija pensando en la indemnización que debería percibir el armador en caso de pérdida total, incluyendo el lucro cesante que fija el valor asegurado superior al valor contable del buque.

Los riesgos de la navegación que afectan al buque se reflejarán en una póliza de seguro marítimo conocida como "seguro de casco y máquina" (Hulls en inglés) que dará cobertura a los siguientes riesgos habituales:

- Avería particular.
- Avería gruesa.
- Pérdida total.
- Pérdida total constructiva.
- Salvamento y gastos de salvamento.
- Recursos de terceros por abordaje (3/4 partes o la totalidad si se pacta de las averías causadas por abordajes contra otros buques o embarcaciones).

54. Congreso de los Diputados "*Proyecto de Ley de la Navegación Marítima*", 2008, Artículo 408.

La importancia del seguro de casco y máquina no sólo reside en la indemnización percibida por el asegurado, sino por la importancia de preservar la relación causal entre economía y comercio que brinda el transporte marítimo y que sin armadores dispuestos a poner a flote buques o explotar nuevas rutas marítimas sin una garantía real no sería posible. Por ello, es esencial que exista un factor que garantice la movilidad oceánica y pueda hacer frente al coste de sus obstrucciones.

Una de las obstrucciones que dificultan dicha movilidad es la piratería marítima, la cual puede producir daños físicos a buque y sus mercancías, pudiendo incluso inmovilizarlo por largos períodos de tiempo produciendo una pérdida que puede ir más allá del coste del buque.

La piratería se ve desde el punto de vista de los aseguradores como un problema logístico-comercial que presenta un riesgo que implica interpretar las circunstancias en que se dan. El establecimiento de las "zonas de alto riesgo" para la piratería por parte de la OMI generó un nuevo escenario de actuación similar a las "zonas de guerra" en cuanto al clausulado de las pólizas, ese mismo escenario motivó que la *Lloyd's of London* declarara en 2005 la piratería como riesgo de guerra a causa del incremento de la piratería en el estrecho de Malaca ⁵⁵, quedando excluida de los seguros generales y debiéndose suscribirse dentro de pólizas especiales. Esta nueva situación ha provocado que el uso de medidas de protección para prevenir la piratería sea irrelevante para poder suscribir la póliza, ya que incluso algunas legislaciones excluyen de la cobertura el riesgo de piratería (Artículo 418 del *Proyecto de Ley de la Navegación Marítima*).

55. Lloyd's of London Market, "*Piracy exclusion for use whit ITC 1.1.95*", London 2005, Joint Hull Committee.

5.5 - La protección marítima en los seguros especiales

Como se ha visto en el apartado anterior, los seguros generales no suelen cubrir el riesgo de piratería. Para que un armador pueda estar cubierto, es necesario que suscriba un seguro especial conocido como "seguro de riesgos de guerra" (*War Risk Insurance*) que cubre un determinado trayecto o un período de tiempo determinado los riesgos relacionados con incidentes armados.

El seguro en sí no suele plasmarse en una nueva póliza, sino más bien viene incluida en forma de cláusula especial para los seguros de casco y máquina, que eliminará o añadirá cláusulas enmendando la póliza ya existente.

El modelo más utilizado corresponde a las cláusulas conocidas como *Institute Time Clauses* (ITC) para casco y máquina, siendo las ITC 83 y ITC 95 las más utilizadas. En principio, la piratería es un riesgo que debería tener cobertura en las pólizas generales debido a que, aunque existe la utilización de armas por parte de los piratas, no entraría en la definición de conflicto armado, pero el extendido uso de las cláusulas del *Joint Hull Committee* (*JH 2005/046* y *JH 2005/047*) de la *Lloyd's Market Association* y el rechazo del mercado hacia este tipo de riesgos, hace que se deba incluir la piratería en las cláusulas para riesgos de guerra.

Las cláusulas de extensión para la piratería están creadas por el *Joint War Committee* del mismo grupo, e incluye un conjunto de cláusulas para las ITC 83 (*JW 2005/002*) y ITC 95 (*JW 2005/003*) llamadas "*Institute War & Strike Clauses Hulls* -

Time" donde reconoce el riesgo de piratería y robos a mano armada como riesgo asegurable.

Para que un buque pueda ser asegurable contra riesgo de piratería, tendrá que cumplir un conjunto de condiciones que el asegurador exigirá para fijar el precio de la prima, debiéndose examinar los siguientes aspectos:

- Aguas por donde va a navegar el buque.⁵⁶
- Medidas de protección del buque (incluida el uso o no de seguridad privada armada).
- Formación de la tripulación en materia de protección marítima.
- Características del buque (velocidad, capacidad de maniobra, francobordo, etc.)
- Cumplimiento a bordo de las BMP.

El asegurador valorará económicamente las medidas tomadas para prevenir el riesgo, siendo el empleo de empresas de protección marítima con personal armado a bordo junto con el cumplimiento escrupuloso de las BMP las medidas más usuales para obtener una rebaja sustancial en el precio final de la prima.

56. Según lista publicada por el *Join War Committee en la JWLA/021*.

5.6 - El seguro de secuestro y rescate (K&R)

La posibilidad de secuestro y extorsión es una amenaza real en el riesgo de piratería. Las gestiones legales y operativas para llevar a cabo una negociación para solventar un problema de estas características pueden alcanzar un alto coste, llegando incluso a provocar la quiebra de la empresa de armadores con un pequeño volumen de flota. El alto coste de la negociación se debe a la utilización de complejos servicios compuestos por profesionales expertos en gestión de crisis, asesoramiento legal y personal operativo especializado que asegure un resultado satisfactorio para las partes. A estos costes también hay que sumarle el precio del rescate (en caso de producirse) y los gastos médicos y psicológicos que cause en la tripulación afectada así como la expatriación de los afectados.

Para garantizar una adecuada solvencia a la hora de soportar dicho coste, existe un tipo de seguro que suele negociarse en la Lloyd's Market conocido como seguro de *Marine Kidnapping and Ransom* (K&R) con código Lloyd's "*Personal Accident and Health Include Kidnap and Ransom exclude KP* ⁵⁷, *KS* ⁵⁸ & *KT* ⁵⁹ " (KG) que da cobertura a los miembros de la tripulación de un buque contra secuestro, extorsión y detención y los gastos que de ello se derive y que deberá soportar el armados:

- Servicios de gestión de crisis.
- Servicios médicos y de evaluación de emergencias.

57. KP: MARITIME EXTORTION EXCL KIDNAP AND RANSOM WRITTEN UNDER KG

58. KS: PA AND HEALTH INCL SPORTS DIS OTHER THAN ACC DEATH

59. KT: PA AND HEALTH FOR TRAVEL PACKAGE SCHEMES

- Obligaciones legales.
- Muerte accidental.
- Asesoramiento legal.
- Servicios de negociación.
- Servicios forenses.
- Rehabilitación.
- Pago del rescate.

Las primas del seguro pueden variar dependiendo de la zona de navegación y de las medidas de protección existentes a bordo, siendo el precio de hasta 125 millones de USD\$ anuales⁶⁰.

Existe otra modalidad de seguro que asegura el coste de liberación del buque propiamente dicho y su carga, sin contar con los gastos de rescate de tripulantes, con código Lloyd's "*Maritime Extorsion Exclude Kidnap and Ransom Written under KG*" (KP).

Para que el cobro de la indemnización se haga efectivo, el suceso deberá ajustarse a la definición legal del acto de piratería recogido en el artículo 101 del UNCLOS, quedando excluidos los actos producidos en aguas territoriales del Estado donde se produzca el hecho.

60. Neligam, Myles ; Saul, Jonathan [on-line] "*Long-Range Somali hijacks threaten insurance cost*", Reuters, 10 de febrero 2011. [consulta: 12 febrero 2014]. Disponible en <www.reuters.com>

6 - CONCLUSIONES

La protección marítima se ha convertido en un hecho imprescindible para garantizar la viabilidad del transporte marítimo. La sociedad comprende y tolera que distintos medios de transporte deban someterse a un control de seguridad que regule las condiciones en que pueda efectuarse un transporte, en cambio, en el transporte marítimo no se ha podido implantar una cultura de seguridad sin una obligación de cumplimiento por parte de la Administración.

A menudo, los armadores consideran la protección marítima como un gasto a fondo perdido que merma los beneficios esperados, pero sólo cuando se ha demostrado que las intervenciones militares en las zonas de alto riesgo por parte de los Estados no han conseguido garantizar la seguridad en el transporte marítimo y el riesgo alcanzado hacía aumentar las primas de los seguros, los armadores no han tomado cartas en el asunto y dotado de protección privada sus flotas.

El aspecto positivo de la buena recepción de las empresas de protección marítima por parte de las grandes compañías aseguradoras a pesar de la oposición declarada de los Organismos Internacionales ha propiciado que los armadores hayan replanteado la necesidad de protección marítima privada como una medida indispensable para garantizar el éxito comercial de los clientes en sus operaciones.

La regulación de las empresas de protección marítima por parte de muchos Estados y las recomendaciones impulsadas por Naciones Unidas junto a las iniciativas de autorregulación, ha conseguido que la imagen corporativa de dichas empresas haya mejorado respecto a las empresas de seguridad de carácter militar. Sin embargo, el riesgo intrínseco del embarque de armamento en el transporte internacional, ha requerido de regulaciones y controles específicos que garanticen el correcto tránsito de estas armas para evitar un tráfico ilícito encubierto.

En definitiva, las empresas de protección marítima han ayudado a reducir el problema de la piratería a un nivel más eficaz que las flotas militares internacionales, sin por ello llegar a interferir en la responsabilidad de los Estados para reprimir la piratería y los robos a mano armada, sino que han hecho efectivo el derecho de autoprotección y la prevención de actos ilícitos en alta mar, además de dotar de tranquilidad a los tripulantes y sus familias que surcan los mares en busca de un futuro mejor y que son quienes sufren realmente los efectos perjudiciales de los grupos y organizaciones que encuentran un beneficio en el sufrimiento ajeno.

7 - BIBLIOGRAFÍA

Marí Segarra, Ricard; de Larrucea, Jaime Rodrigo; Librán, Álvaro *“La seguridad en los puertos, Cómo implantar planes de protección y seguridad en instalaciones portuarias según el Código PBIP”*, ICG MARGE S.L, Barcelona, 1ª Edición octubre 2005. ISBN 84-86684-28-5.

Gabaldón García, JL. Ruiz Soro, JM. *“Manual de derecho de la navegación marítima”*, Marcial Pons, Madrid 2006, ISBN: 84-9768-312-9.

Salvatierra, Miguel *“El próspero negocio de la piratería en África”*, Ed. Catarata, Madrid 2010, ISBN: 978-84-8319-511-6.

Gómez del Prado, J.L. ; Torroja Mateu, Helena *“Hacia la regulación internacional de las empresas militares y de seguridad privada”*, Marcial Pons, Madrid 2011, ISBN 978-84-976-8868- 0.

Bacas Fernández, Jesús Ramón *“Crisis Somalí, piratería e intervención internacional.”* Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado UNED, Madrid 2009. ISBN 978-84-608-0889-3.

Martínez Marín, Jesús E. *“Security Measures on the International Tourism”*, En: Kasimoglu, Murat *“Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies”*, InTech, 2012. ISBN 978-953-51-0520-6.

Bacas Fernández, Jesús Ramón "*Crisis Somalí, piratería e intervención internacional*", Instituto Universitario General Gutiérrez Mellado UNED, Madrid 2009. ISBN 978-84-608-0889-3.

Ordás Jimenez, Santiago; Bazán García, Isidro; Santalices Fernández, Ramiro "*La protección de los sectores marítimo y portuario*", Barcelona 2012, Iniciativa Digital Politècnica. ISBN 978-84-7653-960-6.

Marí Segarra, Ricard "*El código PBIP - 1, Operatividad en la interfaz buque-puerto*" Edicions UPC, Barcelona 2006, ISBN 978-84-8301-895-8.

Marí Segarra, Ricard "*El código PBIP - 2, Desarrollo de las ordenanzas portuarias*" Edicions UPC, Barcelona 2006, ISBN 978-84-8301-914-6.

Marí Segarra, Ricard "*El código PBIP - 4, Intervención de las fuerzas del orden en los buques*" Edicions UPC, Barcelona 2006, ISBN 978-84-8301-938-2.

Organización Marítima Internacional (IMO), "*Código PBIP Edición 2003, Código internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS*". Organización Marítima Internacional, Londres 2003, ISBN 92-801-3568-6.

European Maritime Safety Agency, EMSA [on-line] "*The world merchant fleet in 2011 - statistics from Equasis*", 2011. Disponible en <www.equasis.org>

Forbes, Andrew “*Maritime capacity building in the Asia-Pacific region*”, Papers in Australian Maritime Affairs, No. 30, 2010. ISBN 978-0-642-29724-2

Ministerio de Defensa Armada española [on-line] “*African Partship Station 2009*”. Disponible en <<http://www.armada.mde.es>>

Zara Raymond, Catherine [on-line] “*Piracy in Southeast Asia: new trends, issues and responses*”, Harvard University Press Singapur 2005, Disponible en <www.isn.ethz.ch>

Bellish, Jonathan [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

Bowden, Anna; Basnet, Dr.Shikha [on-line] *The economic cost of Somali piracy - 2012*, Oceans Beyond Piracy. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

Percy, Sarah [on-line] *The business of Piracy in Somalia*, Deutesches Institut für Wirtschaftsforschung. Disponible en <www.academia.edu>

Atlantic Council [on-line] *Managing the Global Response to Maritime Piracy*, Atlantic Council, 2012. Disponible en <www.atlanticcouncil.org>

Hurlburt, Kaija ; PhD. Seyle, Conor [on-line] *The human cost of maritime piracy 2012*, Oceans Beyond Piracy. Disponible en <www.oceansbeyondpiracy.org>

Safety4sea [on-line] *Leopard Crew Released by Somali Pirates*, 2 mayo 2013.

Disponible en <www.safety4sea.com>

ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2013 Annual Report*,
London: ICC International Maritime Bureau, 2014.

ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2012 Annual Report*,
London: ICC International Maritime Bureau, 2013.

ICC-IMB, *ICC IMB Piracy and armed robbery against ships - 2011 Annual Report*,
London: ICC International Maritime Bureau, 2012.

Lawrence P. Farrell Jr, [on-line] *Piracy: A Threat to Maritime Security and the Global Economy*, diciembre 2012 . Disponible en <www.nationaldefensemagazine.org>

Martínez M, Jesús E.; Tesis Doctoral: "*Propuesta para mejorar la eficacia de la implementación del plan de protección del Buque e Instalaciones Portuarias, en las Instalaciones Portuarias*", Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, 2011.

Cámara de Comercio y Navegación de Barcelona (ed.) "*Libro del Consulado del Mar, edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio de Capmany*", Editorial Teide, Barcelona 1965. Depósito Legal B.14732-61-IV.

Normativa internacional:

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC.1/Circ.1405/Rev.2 *"Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area."*

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC.1/Circ./1406-Rev-1 *"Revised Interim Recommendations for Flag States regarding the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area."*

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC.1/Circ.1443 *"Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area."*

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC-FAL.1/Circ.2 *"Questionnaire on information on port and coastal State requirements related to Privately Contracted Armed Security on board ships."*, 25 de mayo de 2012.

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC.1/Circ.1408 *"Interim recommendations for port and coastal states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area"*

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC/Circ.622/Rev.1 *"Recomen-daciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques"* 16 de junio de 1999.

Organización Marítima Internacional (IMO), MSC/Circ.623/Rev.2 *“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”* 20 de junio de 2001.

Organización Marítima Internacional (IMO), *“Código PBIP Edición 2003, Código internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias y enmiendas de 2002 al Convenio SOLAS.”* Organización Marítima Internacional, Londres, 2003, ISBN 92-801-3568-6.

Federal Department of Foreign Affairs (FDFA), *“Código de conducta internacional para proveedores de servicios de seguridad privada”*., Switzerland, 9 de noviembre de 2010.

BIMCO, GUARDCON *“Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV)”*.

Naciones Unidas, Asamblea General Consejo de Seguridad A/63/467–S/2008/636. *“Documento de Montreux sobre las obligaciones jurídicas internacionales pertinentes y las buenas prácticas de los Estados en lo que respecta a las operaciones de las empresas militares y de seguridad privadas durante los conflictos armados”*. Montreux, 17 de septiembre de 2008.

Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Organización Internacional. "*Carta de las Naciones Unidas*". San Francisco, 26 de junio de 1945.

Naciones Unidas, "*Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del mar (UNCLOS)*" Jamaica, 1982.

Naciones Unidas, Consejo de Seguridad "*Carta de fecha 10 de diciembre de 2008 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia*", 2008

Naciones Unidas, Consejo de Seguridad "*Carta de fecha 4 de mayo de 2006 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Presidente del Comité del Consejo de Seguridad establecido en virtud de la resolución 751 (1992) relativa a Somalia*", 2006

Normativa europea:

Directiva 2005/65/CE del parlamento europeo y del consejo de 26 de octubre de 2005 sobre mejora de la protección portuaria.

Reglamento (CE) nº 725/2004 Del Parlamento Europeo y Del Consejo de 31 de marzo de 2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

Unión Europea, “*Decisión 2008/918/PESC del Consejo de 8 de diciembre de sobre el inicio de la operación militar de la Unión Europea destinada a contribuir a la disuasión, a la prevención y a la represión de los actos de piratería y el robo a mano armada frente a las costas de Somalia (ATALANTA)*” Diario Oficial de la Unión Europea n° L 330/19 de 9 de diciembre de 2008.

Normativa Española:

Ley 5/2014, de 4 de abril de Seguridad Privada.

Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad Privada.

Orden INT/314/2011 de 1 de febrero sobre empresas de seguridad privada.

Orden INT/318/2011, de 1 de febrero, sobre personal de seguridad privada.

Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero.

Orden PRE/2914/2009, de 30 de octubre, que desarrolla lo dispuesto en el Real Decreto 1628/2009, de 30 de octubre, por el que se modifican determinados preceptos

del Reglamento de Seguridad Privada, aprobado por Real Decreto 2364/1994, de 9 de diciembre, y del Reglamento de Armas, aprobado por Real Decreto 137/1993, de 29 de enero.

Orden DEF/467/2011, de 2 de marzo, por la que se aprueban las Normas para la colaboración del Ministerio de Defensa en la formación de los vigilantes de seguridad privada encargados de la prestación del servicio de seguridad en buques que naveguen bajo bandera española y para el apoyo logístico en el transporte del material imprescindible empleado en su servicio.

Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.

Real Decreto 1257/2010, de 8 de octubre, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la contratación de seguridad privada a bordo en los buques atuneros congeladores que actualmente operan en el Océano Índico.

Real Decreto 803/2011, de 10 de junio, por el que se regula la concesión directa de subvenciones para la contratación de seguridad privada a bordo en los buques atuneros congeladores que actualmente operan en el Océano Índico.

Resolución de 12 de noviembre de 2012, de la Secretaría de Estado de Seguridad, por la que se determinan los programas de formación del personal de seguridad privada.

Índice de Figuras

<u>Figura 1:</u> Diagrama representando los delitos cometidos por empleados de Empresas Militares y de Seguridad Privada (EMSP).....	36
<u>Figura 2:</u> Deriva normativa para la aparición del modelo BIMCO GUARDCON.....	41
<u>Figura 3:</u> Servicios de protección ofrecidos por las empresas de protección marítima.....	57
<u>Figura 4:</u> Fusil de asalto G36E de H&K.....	72
<u>Figura 5:</u> Long Range Acoustic Device LRAD-1000.....	73
<u>Figura 6:</u> Procedimiento para la obtención de certificados.....	86

Índice de gráficos

<u>Gráfico 1:</u> Gráfico del tipo de ataques reportados desde 2006 hasta 2013.....	58
<u>Gráfico 2:</u> Gráfico de buques atacados por piratas en Indonesia, por año.....	67
<u>Gráfico 3:</u> Gráfico de buques atacados por piratas en Nigeria, por año.....	69
<u>Gráfico 4:</u> Gráfico de buques secuestrados reportados al IMB.....	120
<u>Gráfico 5:</u> Gráfico de banderas atacadas por piratas.....	121

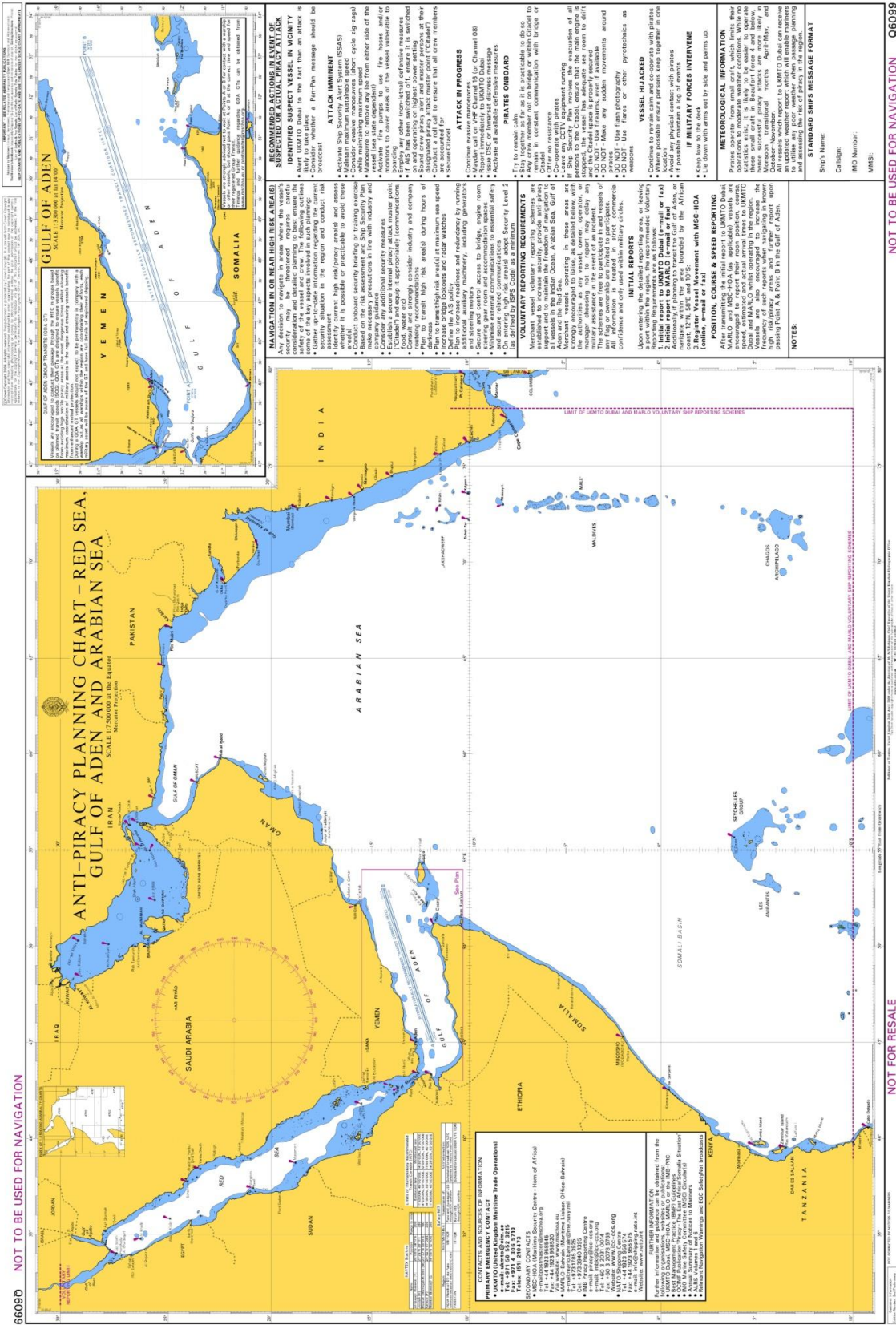
<u>Gráfico 6</u> : Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año.....	124
<u>Gráfico 7</u> : Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año.....	127
<u>Gráfico 8</u> : Gráfico del tipo de buques atacados por piratas por año.....	128
<u>Gráfico 9</u> : Gráfico de buques atacados y secuestrados por año.....	129

Índice de tablas

<u>Tabla 1</u> : Tabla comparativa de buques atacados y buques solicitantes de seguro de guerra.....	123
<u>Tabla 2</u> : Tipo de violencia ejercida por piratas a tripulantes, por número y por año.....	125
<u>Tabla 3</u> : Tipo de tripulantes asesinados por piratas, por número y por año.....	126
<u>Tabla 4</u> : Tipo de armas utilizadas por piratas, por número y por año.....	126
<u>Tabla 5</u> : Tipo de armas utilizadas por piratas, por número y por año.....	127
<u>Tabla 6</u> : Facturación obtenida en 2011 por empresas de seguridad privada especializada en protección marítima, en millones de USD\$.....	130

ANEXO

Carta náutica del corredor internacional



6609C NOT TO BE USED FOR NAVIGATION

NOT FOR RESALE

NOT TO BE USED FOR NAVIGATION Q6099

**ICC-INTERNATIONAL MARITIME BUREAU
(PIRACY REPORTING CENTRE)**

PIRACY & ARMED ROBBERY ATTACK REPORT

The ICC - International Maritime Bureau (IMB) was established in 1981 to act as a focal point in the fight against all types of maritime fraud, malpractice and piracy. The United Nations (UN) International Maritime Organization (IMO) in its resolution A 504 (XII) (9) adopted on 20 November 1981, has among other things urged all governments, interests and organizations to exchange information and provide appropriate co-operation with the IMB. The IMB also has an observer status with the International Criminal Police Organization (ICPO – INTERPOL).

PART A: VESSEL PARTICULARS / DETAILS

1	NAME OF SHIP:
2	IMO NO:
3	FLAG:
4	TYPE OF SHIP:
5	TONNAGES: GRT: NRT: DWT:
6	OWNERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
7	MANAGERS (ADDRESS & CONTACT DETAILS):
8	LAST PORT/NEXT PORT:
9	CARGO DETAILS (TYPE/QUANTITY):

PART B: DETAILS OF INCIDENT

10	DATE & TIME OF INCIDENT: LT UTC
11	POSITION: LAT: (N/S) LONG: (E/W)
12	NEAREST LAND MARK / LOCATION:
13	PORT /TOWN / ANCHORAGE AREA:
14	COUNTRY /NEAREST COUNTRY:
15	STATUS (BERTH /ANCHORED / STEAMING):
16	OWN SHIP'S SPEED :
17	SHIP'S FREEBOARD DURING ATTACK :
18	WEATHER DURING ATTACK (RAIN/FOG/MIST/CLEAR/ETC,), SEA / SWELL HEIGHT) :
19	WEATHER DURING ATTACK: WIND (SPEED & DIRECTION) ,
20	WEATHER DURING ATTACK: SEA
21	WEATHER DURING ATTACK: SWELL,
22	TYPES OF ATTACK (BOARDED / FIRED UPON / ATTEMPTED):
23	CONSEQUENCES FOR CREW, SHIP AND CARGO: ANY CREW INJURED / KILLED: ITEMS / CASH STOLEN :
24	AREA OF THE SHIP BEING ATTACKED:

PART C: DETAILS OF RAIDING PARTY

25	NUMBER OF PIRATES / ROBBERS:
26	DRESS / PHYSICAL APPEARANCE:
27	LANGUAGE SPOKEN:
28	DESTINCTIVE DETAILS:
29	CRAFT USED:

ESQUEMA NORMATIVO CONTRA LA PIRATERÍA

