



OMI

S

Ref.: T2-MSS/2.11.4.1

MSC.1/Circ.1333  
26 junio 2009

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

### **Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques**

1 El Comité de Seguridad Marítima, en su 86º periodo de sesiones (27 de mayo a 5 de junio de 2009), examinó la circular MSC/Circ.622/Rev.1 (Recomendaciones a los Gobiernos para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques) y preparó las recomendaciones revisadas que se adjuntan.

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

3 Se recomienda a los Gobiernos Miembros, particularmente aquéllos en zonas que se consideran afectadas por los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques, que tomen las medidas necesarias para implantar, según proceda, las recomendaciones que se adjuntan.

4 También se recomienda a los Gobiernos Miembros que distribuyan esta circular junto con la circular MSC.1/Circ.1334 a todos los organismos nacionales interesados en combatir los actos de piratería y robos a mano armada, propietarios y armadores de buques, compañías navieras, capitanes y tripulaciones.

5 La presente circular revoca la circular MSC/Circ.622/Rev.1.

\*\*\*



## ANEXO

**RECOMENDACIONES A LOS GOBIERNOS PARA PREVENIR Y REPRIMIR  
LOS ACTOS DE PIRATERÍA\* Y ROBOS A MANO ARMADA<sup>1</sup>  
CONTRA LOS BUQUES**

**Actos de piratería y robos a manos armada perpetrados contra los buques**

1 Antes de emprender la preparación de un conjunto de medidas o recomendaciones, es imperativo que los organismos gubernamentales o de otra índole interesados reúnan estadísticas precisas sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, cotejen tales estadísticas tanto según el tipo de acto de que se trate como la zona en que se hayan producido, y determinen la naturaleza de los ataques haciendo especial hincapié en el tipo de ataque, la ubicación geográfica exacta y el modo de proceder de los delincuentes, y también que difundan o publiquen tales estadísticas para todas las partes interesadas, en un formato comprensible y fácil de utilizar. Los servicios de información avanzada podrían demostrar también su utilidad al facilitar información a los Gobiernos para que éstos pudieran actuar de manera coordinada incluso antes de que se produzca un ataque. A partir de las estadísticas de los sucesos y de cualquier información sobre los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques, los Gobiernos deberían impartir a los buques con derecho a enarbolar su pabellón, según sea necesario, asesoramiento y orientaciones específicas sobre las medidas adicionales de precaución pertinentes que quizás tengan que adoptar a fin de protegerse contra los ataques. Los Gobiernos deberían hacer participar a los representantes de los propietarios de los buques y la gente de mar en la elaboración de dichas medidas para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

---

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

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

<sup>1</sup> La reunión subregional sobre actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental, el golfo de Adén y la zona del mar Rojo, celebrada en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) del 14 al 18 de abril de 2008, acordó modificar esta definición. De manera coherente con respecto a lo dispuesto en el ReCAAP, se ha añadido el motivo de "fines privados" en la definición. La fórmula "dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial" sustituyó a "dentro de la jurisdicción de un Estado". La fórmula nueva refleja las opiniones de Francia, apoyada por otros Estados participantes en la reunión, de que la definición de robos a mano armada perpetrados contra los buques no debería ser aplicable a actos cometidos más allá del mar territorial. La nueva definición dice lo siguiente: "robos a mano armada perpetrados contra buques": son cualesquiera actos ilícitos de violencia o detención, o cualesquiera actos de depredación o de amenaza de depredación que no sean actos de piratería, cometidos con fines privados y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores de un Estado, aguas archipelágicas y mar territorial.

2 Es necesario que toda campaña que se esté realizando contra los actos de piratería y robos a mano armada neutralice en la mayor medida posible a los piratas y los ladrones armados. Dado que se trata de criminales tanto en virtud del derecho internacional como de la mayoría de las leyes nacionales, esta tarea corresponderá por lo general a las fuerzas de seguridad de los Estados en cuestión. Los Gobiernos no deberían entablar negociaciones con dichos criminales y deberían tratar de llevar ante la justicia a los autores de los actos de piratería y robos a mano armada. La negociación con los criminales en un caso de secuestro de un buque puede alentar a los posibles autores a buscar beneficios económicos a través de la piratería.

### **Autoprotección**

3 Los buques pueden y deben adoptar medidas para protegerse de los piratas y ladrones armados. Estas medidas se recomiendan en la circular MSC.1/Circ.1334. Si bien las fuerzas de seguridad pueden brindar a menudo asesoramiento sobre estas medidas y se requiere que los Estados de abanderamiento adopten las medidas necesarias para que los propietarios y capitanes de buques acepten tal compromiso, en última instancia incumbe a los propietarios, compañías, armadores y capitanes de buques adoptar precauciones de tipo marítimo cuando sus buques naveguen en zonas expuestas a actos de piratería y robos a mano armada. Los Estados de abanderamiento deberían encargarse de que los propietarios y las compañías de buques estén al corriente de todas las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, la OMI, o las Naciones Unidas en general sobre los actos de piratería, y toda recomendación incluida en ellas pertinente para el propietario, el armador, el capitán y la tripulación del buque, cuando se navegue en zonas en las que se produzcan actos de piratería o robos a mano armada contra los buques.

4 Por lo que respecta a la posesión de armas de fuego a bordo del buque, el Estado de abanderamiento debería ser consciente de que los buques mercantes y pesqueros que entren en el mar territorial y/o los puertos de otro Estado estarán sujetos a la legislación de dicho Estado. Debería tenerse en cuenta que la importación de armas de fuego está sujeta a los reglamentos de los puertos y de los Estados ribereños. Debería también tenerse presente que contar con armas de fuego puede suponer un peligro aún mayor si el buque transporta carga inflamable o mercancías peligrosas de tipo similar.

### ***No armar a la gente de mar***

5 Por motivos jurídicos y de seguridad, los Estados de abanderamiento deberían desaconsejar vivamente la posesión y el uso de armas de fuego por los miembros de la tripulación para la protección personal o para la protección de un buque. La gente de mar es personal civil y la utilización de armas de fuego requiere formación y aptitudes especiales, y el riesgo de que se produzcan accidentes con armas de fuego a bordo es alto. La presencia de armas a bordo podría alentar a los atacantes a llevar armas de fuego o incluso otras más peligrosas, lo que podría agravar una situación ya de por sí peligrosa. Toda arma de fuego a bordo podría convertirse por sí misma en un objetivo atractivo para un atacante.

### **Utilización de personal de seguridad no armado**

6 La utilización de personal de seguridad no armado es una cuestión que corresponde decidir a los distintos propietarios, compañías y armadores de buques. Debería ser totalmente aceptable mejorar la capacidad de vigilancia de este modo.

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

7 La utilización de personal de seguridad armado contratado privadamente a bordo de los buques mercantes puede traducirse en una escalada de la violencia. Llevar a bordo dicho personal y sus armas es una cuestión que está sujeta a la legislación y las políticas del Estado de abanderamiento, y corresponde a éste decidir su autorización o no y las condiciones de la misma en consulta con los propietarios, compañías y armadores. Los Estados de abanderamiento deberían tener en cuenta la posible escalada de violencia resultante de la utilización de personal armado a bordo de los buques mercantes cuando decidan su política.

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

8 La utilización de funcionarios militares o agentes de la autoridad debidamente autorizados por el Gobierno del Estado de abanderamiento para llevar armas de fuego a efectos de la protección del buque es una cuestión que le corresponde autorizar al Estado de abanderamiento en consulta con los propietarios, compañías y armadores de buques. Los Estados de abanderamiento deberían aclarar su política sobre la utilización de dichos equipos a bordo de los buques que estén autorizados a enarbolar su pabellón.

### **Planes de acción**

9 El Estado ribereño/Estado rector del puerto debería elaborar planes de acción en los que se especifique la forma de prevenir, ante todo, un ataque de ese tipo y las medidas que han de adoptarse en caso que se produzca. Los Estados ribereños deberían considerar sus obligaciones en virtud de la regla XI-2/7 (Amenazas para los buques) del Convenio SOLAS, la cual prescribe, entre otras cosas, que cuando se identifique un riesgo de ataque, el Gobierno Contratante interesado informará a los buques afectados y a sus administraciones de:

- .1 el nivel de protección vigente;
- .2 toda medida de protección que los buques afectados deban tomar para protegerse ante un ataque, de conformidad con las disposiciones de la parte A del Código PBIP; y
- .3 las medidas de protección que haya decidido adoptar el Estado ribereño, según proceda.

Asimismo, dado que existe la posibilidad de abordaje o varada a raíz de un ataque, el Estado ribereño/Estado rector del puerto tendrá que coordinar dichos planes de acción con los ya existentes para hacer frente a los derrames de hidrocarburos o fugas de sustancias potencialmente peligrosas que el buque o los buques puedan transportar. Esto reviste especial importancia en zonas de navegación restringida. El Estado ribereño/Estado rector del puerto debería adquirir el equipo necesario para garantizar la seguridad en las aguas de su jurisdicción.

10 Los Estados de abanderamiento deberían elaborar planes de acción en los que se detallen las medidas de respuesta que deben adoptarse al recibir la notificación de un ataque y el modo de ayuda a los propietarios, compañías<sup>1</sup>, gestores y armadores de buques en caso de secuestro. Debería establecerse un punto de contacto a través del cual los buques con derecho a enarbolar su pabellón puedan pedir asesoramiento o asistencia cuando naveguen en aguas consideradas en principio más peligrosas y al cual puedan comunicar cualquier motivo de preocupación en cuanto a la protección en relación con otros buques, movimientos o comunicaciones en la zona.

11 Todos los organismos nacionales que participen en la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques deberían tomar las medidas apropiadas para aumentar al máximo su eficacia y, al mismo tiempo, reducir los efectos de cualquier contratiempo. Los Estados ribereños/Estados rectores de puertos deberían dotarse asimismo de la infraestructura y los procedimientos operativos necesarios para prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.

12 Se alienta a los Estados y a las organizaciones internacionales pertinentes a que respalden la creación de capacidad en zonas o regiones en las que se sepa que se producen actos de piratería y robos a mano armada contra los buques.<sup>2</sup>

13 Cuando un programa humanitario de las Naciones Unidas utilice buques para hacer llegar ayuda humanitaria a las zonas de mayor peligro, en las que dichos buques deban ser escoltados por buques de guerra, aeronaves militares u otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un Gobierno, dichas escoltas deberían ajustarse al derecho internacional y las resoluciones de las Naciones Unidas. El Estado de abanderamiento del buque que esté siendo escoltado debería esforzarse por todos los medios en concertar los acuerdos necesarios respecto de los buques con derecho a enarbolar su pabellón con el Estado o Estados que faciliten la escolta.

14 En el artículo 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (CONVEMAR) se exige que todos los Estados cooperen en la medida de lo posible en la represión de la piratería. A este respecto, los Estados interesados en la protección de las actividades marítimas deberían participar activamente en la represión y la lucha contra la piratería, en particular en las zonas en las que existe un peligro inminente de ataques de piratas, de acuerdo con los temores del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que exhorta a los Estados a adoptar las medidas mencionadas. Esto podría llevarse a cabo procesando a los presuntos piratas, contribuyendo a los esfuerzos de creación de capacidad y desplegando buques de guerra y aeronaves de conformidad con el derecho internacional, a fin de patrullar las zonas afectadas.

---

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

<sup>2</sup> El Centro de intercambio de información del ReCAAP (ReCAAP-ISC) emprende iniciativas en materia de creación de capacidad para mejorar la capacidad de las Partes Contratantes del ReCAAP en cuanto a combatir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques en la región. El Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP) es un acuerdo intergubernamental que se encarga de la incidencia de los actos de piratería y los robos a mano armada contra los buques en Asia. El ReCAAP-ISC tiene carácter de organización intergubernamental. Para mayor información, véase [www.recaap.org](http://www.recaap.org). La OMI está instituyendo arreglos similares en otras regiones.

15 En cuanto a la comunicación y cooperación interorganismos y al tiempo de respuesta después de que el suceso haya sido notificado al Estado ribereño:

- .1 debería adoptarse en cada país en cuestión un sistema de control de sucesos para la respuesta táctica y operacional, con objeto de facilitar una terminología común, comunicaciones integradas, una estructura unificada de instrucción, planes consolidados de acción, un rango gestionable de control, instalaciones designadas para los sucesos, y recursos amplios de gestión;
- .2 los mecanismos vigentes destinados a otros asuntos de protección marítima, a saber, contrabando, tráfico de estupefacientes y terrorismo, deberían incluirse en el sistema de control de sucesos, con objeto de permitir el uso eficiente de recursos limitados;
- .3 deberían desarrollarse procedimientos para transmitir con rapidez los alertas recibidos de los centros de comunicación hacia las entidades responsables de tomar medidas, o en caso de que existan, ser examinados; y
- .4 los Gobiernos deberían cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales para establecer, cuando proceda, un punto de contacto único para los buques a fin de notificar el peligro o actos de piratería en zonas específicas de riesgo elevado.

16 Es imperativo notificar inmediatamente por radio todos los ataques, o amenazas de ataque, al Centro coordinador de salvamento (RCC)<sup>1</sup> o radioestación costera más cercanos para alertar al Estado ribereño/Estado rector del puerto y enviar luego un informe escrito más detallado.<sup>2</sup> Tras recibir informes sobre un ataque, o informes posteriores, el RCC u otro organismo interesado deberá adoptar medidas inmediatas a fin de:

- .1 informar a las autoridades de protección locales de modo que puedan implantarse planes de emergencia (medidas de respuesta);
- .2 alertar a los otros buques en la zona del suceso utilizando cualquier medio idóneo disponible para ello, con el fin de ponerlos sobre aviso o más al corriente de los hechos; y
- .3 informar a los RCC limítrofes cuando sea oportuno.<sup>3</sup>

17 El informe que reciban las Administraciones marítimas podrá utilizarse en las gestiones diplomáticas del Estado de abanderamiento ante el Gobierno del Estado ribereño en cuyas aguas ocurrió el suceso. Se tendrá asimismo en cuenta en la elaboración del informe para la OMI.

---

<sup>1</sup> En la región de Asia, los RCC de algunas Partes Contratantes del ReCAAP también son los puntos de contacto del ReCAAP. Los RCC de los Estados ribereños difunden información sobre sucesos en el ámbito interno a sus puntos de contacto, autoridades marítimas y organismos de vigilancia respectivos, según el caso. Se está elaborando un sistema similar para el golfo de Adén y el océano Índico occidental en virtud del Código de conducta de Djibouti.

<sup>2</sup> Se adjuntan diagramas secuenciales para la notificación de sucesos como apéndices 1 y 2.

<sup>3</sup> Se adjunta una plantilla para la presentación de los mensajes de los buques como apéndice 4.

18 Los Estados ribereños/Estados rectores de puertos deberían informar a la OMI de cualquier acto de robo a mano armada en sus aguas o de los actos de piratería en aguas próximas que se les hayan notificado o, si la notificación no se ha realizado, si disponen de información sobre un suceso por proximidad geográfica al mismo o por su participación en la captura de los autores. Se adjunta en el apéndice 5 el formato actualmente utilizado en las notificaciones a la OMI.

19 El registro y el examen inicial de los informes se llevan a cabo de un modo más eficaz cuando la tarea está a cargo de un organismo central con la competencia y los recursos necesarios. A fin de mantener la debida credibilidad, tanto del sector gubernamental como del privado, tal organismo deberá ser preciso, fiable, eficaz e imparcial no sólo por lo que respecta al resultado de su labor sino también a sus relaciones con otras partes interesadas. La OMI es la organización más idónea para desempeñar tal función, si bien también debería considerarse la utilización del Centro de notificación de actos de piratería de la IMB en Kuala Lumpur (Malasia), el Centro de intercambio de información del ReCAAP (ISC) (Singapur), el Centro de protección marítima del cuerno de África o una entidad parecida, como organismos auxiliares para la difusión de información.

20 La minuciosa labor de evaluación debería ser realizada por las fuerzas de seguridad del Estado ribereño interesado, quienes tendrán probablemente acceso a más información para disponer de una visión de conjunto y de los antecedentes sobre los ataques y sus autores.

21 Es importante que, una vez que se hayan completado las etapas de recopilación y cotejo de la información, ésta se distribuya a todos los organismos a los que pueda ser de utilidad. Tales organismos incluyen los Gobiernos de los Estados ribereños para que éstos la retransmitan y los Gobiernos de los Estados de abanderamiento para que la difundan por conducto de las Administraciones marítimas a los propietarios de buques o compañías, armadores de buques, a otros departamentos gubernamentales interesados y otros organismos y organizaciones internacionales pertinentes interesados, como el ReCAAP-ISC. Véanse los apéndices de la presente circular sobre el intercambio de información y el proceso de notificación de sucesos.

22 Con objeto de alentar a los capitanes a informar de todos los sucesos de piratería y robos a mano armada contra los buques, los Estados ribereños/Estados rectores de puertos deberían garantizar que no se demore indebidamente a los capitanes y a sus buques, que no se ocasionen gastos adicionales a éstos en relación con el informe y que se tenga en cuenta el bienestar de la tripulación.

23 Se alienta a los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños a que concierten acuerdos bilaterales o multilaterales<sup>1</sup> para facilitar la investigación de los actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra los buques. Los Estados deberían colaborar para investigar a fondo todos los actos y tentativas de piratería y robos a mano armada contra los buques con derecho a enarbolar su pabellón. Se alienta a los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños a que informen a otros Estados y organizaciones de cualquier experiencia pertinente que hayan podido adquirir durante la investigación y de la que

---

<sup>1</sup> El Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP) es una iniciativa que demuestra un acuerdo intergubernamental multilateral. Véase también el apéndice 2 de la presente circular sobre el proceso de intercambio de información y de notificación de sucesos en la región de Asia.



puedan beneficiarse otros Estados. Los Estados deberían implantar el Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques (resolución A.922(22) o posterior de la OMI).

24 Al investigar informes de sucesos y juzgar a los piratas o asaltantes a mano armada que han sido capturados:

- .1 debería establecerse claramente qué entidad del país tiene la responsabilidad y posee la autoridad legal para realizar las investigaciones posteriores al ataque, debido a que la confusión durante las primeras horas del suceso puede ocasionar que no se aprovechen oportunidades de investigación y la pérdida o deterioro de pruebas;
- .2 el organismo de investigación designado debería contar con personal capacitado en técnicas normalizadas de investigación y con conocimiento de las disposiciones legales de los tribunales de sus países, pues se estima de manera generalizada que el juicio, la condena y la confiscación de bienes de los delincuentes son los medios más efectivos para desalentar estos delitos;
- .3 debido a la posibilidad de que los delincuentes se encuentren involucrados en delitos de otro tipo, la piratería y el robo a mano armada contra los buques no deberían manejarse aisladamente, y por consiguiente se debería recabar información que pueda resultar de utilidad en los expedientes delictivos existentes; y
- .4 deberían implantarse sistemas que garanticen que la información potencialmente importante se distribuya a todas las partes pertinentes, incluidos los investigadores.

25 La OMI envía regularmente a los Estados ribereños informes de los robos a mano armada que se han cometido en sus aguas territoriales, solicitándoles información sobre el resultado de cualquier investigación que hayan emprendido al respecto. Se pide a los Estados ribereños que respondan a tales peticiones de información aun cuando no estén en condiciones de llevar a cabo la investigación, ya sea porque el suceso no fue notificado o porque fue notificado demasiado tarde como para llevar a cabo la investigación. Las respuestas que se reciban deberían seguir distribuyéndose en los periodos de sesiones del Comité.

### **Jurisdicción penal**

26 Toda persona detenida en alta mar, fuera de las aguas territoriales de un Estado, por haber cometido actos de piratería o robos a mano armada contra los buques debería ser enjuiciada conforme a las leyes del Estado que realiza la investigación, mediante mutuo acuerdo con otros Estados con intereses importantes.

*Estado con intereses importantes* significa un Estado:

- .1 que es el Estado de abanderamiento de un buque sujeto a investigación; o
- .2 en cuyo mar territorial ha ocurrido un suceso; o

- .3 en el que un suceso provocó un gran daño o representó una amenaza al medio ambiente de ese Estado, o dentro de aquellas zonas en que el Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción conforme al derecho internacional; o
- .4 en el que las consecuencias de un suceso provocaron un gran daño o representaron una amenaza al Estado o a islas, instalaciones o estructuras artificiales en las que tiene derecho a ejercer jurisdicción; o
- .5 en el que, como resultado de un suceso, ciudadanos de ese Estado perdieron la vida o sufrieron lesiones graves; o
- .6 que tiene a su disposición información importante que pueda ser de utilidad para la investigación; o
- .7 que, por una razón distinta, demuestre un interés que el Estado que encabeza la investigación considere importante; o
- .8 al que otro Estado solicitó apoyo en la represión de violencia contra la tripulación, los pasajeros, el buque y la carga, o para reunir pruebas; o
- .9 que intervino conforme al artículo 100 de la CONVEMAR, ejerció su derecho de visita conforme al artículo 110 de la CONVEMAR, o efectuó la captura de un pirata/asaltante armado, buque o aeronave, conforme al artículo 105 de la Convención antedicha, en puerto o en tierra.

27 Se recomienda a los Estados que adopten las medidas necesarias para establecer su jurisdicción respecto de los delitos de piratería y robos a mano armada en el mar, así como que adapten su legislación, si es necesario, de modo que les permita capturar y juzgar a las personas que cometen dichos delitos.

28 En las visitas a los puertos de ciertos países, los buques han de llevar grandes cantidades de dinero en metálico para cubrir los pagos y otras necesidades. El efectivo a bordo del buque actúa como un imán para los atacantes. En los casos en que sea necesario llevar grandes sumas de dinero en razón de las restricciones sobre el control de cambios en ciertos Estados, se ruega a éstos que adopten un enfoque más flexible.

29 Los Estados de abanderamiento deberían exigir que todos los buques que naveguen en aguas en las que se producen ataques tomen medidas para evitar éstos y las tentativas de actos de piratería y robos a mano armada contra ellos, así como sobre el modo de proceder si se produce uno de dichos ataques o tentativas, como parte de los procedimientos de respuesta a las emergencias del sistema de gestión de la seguridad o del plan de protección del buque. Dichas medidas deberían incluir un espectro amplio de medidas de protección pasivas y activas. El plan de protección del buque y los planes de respuesta en caso de emergencias deberían basarse en una evaluación del riesgo que tenga en cuenta los parámetros básicos de la operación, incluidos los siguientes:

- .1 los riesgos que pueden afrontarse;

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

Debería exigirse a los buques no regidos por el Código IGS ni el Código PBIP que adopten medidas preventivas similares.

30 Teniendo presente que los buques ya cuentan en sus procedimientos con la capacidad de adoptar medidas preventivas, los Gobiernos deberían proceder con cautela cuando reflexionen sobre la implantación de los niveles de protección 1, 2 y 3 del Código PBIP para casos de piratería y robos a mano armada.

31 En la medida de lo posible, se dirigirá a los buques fuera de las zonas en las que se sabe que se han producido ataques y se procurará especialmente evitar los atascamientos. Si los buques se acercan a puertos en los que los buques fondeados, y no los que estén navegando, han sido objeto de ataques, y si se sabe que el buque deberá fondear fuera del puerto por algún tiempo, debería examinarse la conveniencia de atrasar el fondeo navegando despacio o alargando la derrota a fin de que el buque permanezca a buena distancia de la costa y se reduzca así el periodo durante el cual estaría expuesto a riesgos. Dicha medida no debería afectar la prioridad del buque para atracar. En los acuerdos mediante póliza de fletamento debería tenerse en cuenta la posibilidad de que los buques necesiten desviarse de las zonas en las que suelen producirse ataques o atrasar su llegada a dichos puertos, ya sea cuando no se dispone de atracadero o cuando ha de atrasarse la carga y descarga mar adentro durante un periodo prolongado.

**32 Estados ribereños situados en zonas afectadas por actos de piratería y robos a mano armada:**

- .1 para responder con la mayor celeridad posible a los informes de los buques sobre actos de piratería o robos a mano armada, cada zona amenazada por piratas o asaltantes armados debería estar debidamente cubierta por estaciones terrenas costeras, que estén siempre en condiciones operacionales y se encuentren preferentemente en el Estado ribereño responsable de la zona o en los Estados vecinos;
- .2 los países vecinos que tengan fronteras comunes en zonas que puedan clasificarse como zonas amenazadas por piratas o asaltantes armados deberían establecer acuerdos de cooperación respecto de la prevención y represión de los actos de piratería y robos a mano armada.<sup>1</sup> Tales acuerdos deberían incluir la coordinación

---

<sup>1</sup> Ejemplos de dichos acuerdos son el Acuerdo de cooperación regional para combatir los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques en Asia (ReCAAP) (para mayor información, véase [www.recaap.org](http://www.recaap.org)); el Memorando de entendimiento sobre el establecimiento de una red regional integrada de servicios de guardacostas en África occidental y central; y el Código de conducta relativo a la represión de los actos de piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques en el océano Índico occidental y el golfo de Adén (Código de conducta de Djibouti).

de actividades de patrullaje en esas zonas. Se adjunta como apéndice 6 un ejemplo de acuerdo modelo;

- .3 al ampliar la cooperación regional, debería concertarse un acuerdo regional entre los países interesados para facilitar la respuesta coordinada a nivel táctico y operativo:
  - .3.1 dicho acuerdo debería especificar cómo se distribuiría la información, establecer procedimientos conjuntos de instrucción y control (un sistema regional de instrucción de sucesos), garantizar comunicaciones eficientes, determinar políticas de operaciones conjuntas y de entrada y persecución, establecer los enlaces entre las entidades involucradas en todos los aspectos de protección marítima, establecer formación conjunta especializada e intercambio de opiniones entre investigadores, y establecer ejercicios conjuntos entre entidades tácticas y operativas; y
  - .3.2 que los acuerdos existentes, bilaterales o regionales, sean examinados, en caso necesario, con objeto de tener en cuenta la ampliación de la entrada y persecución en el mar territorial del Estado o Estados con los que se haya firmado el acuerdo, y procedimientos operacionales prácticos que aseguren la concesión del permiso para ampliar la persecución a otra jurisdicción para el buque que la efectúa, solicitándolo con una antelación muy escasa;
- .4 dado que los actos de piratería y robos a mano armada contra los buques son un problema no sólo regional, sino mundial, los foros de cooperación regional establecidos deberían garantizar la cooperación entre ellos y la OMI para aprovechar las distintas experiencias adquiridas;
- .5 se recomienda a los países que se aseguren de que cada RCC nacional con el que puedan ponerse en contacto los RCC de otros países esté siempre en condiciones de establecer comunicación en inglés. A esos efectos, como mínimo una persona que posea conocimientos satisfactorios del inglés, tanto escrito como oral, debería estar siempre de servicio;
- .6 para reducir al mínimo los problemas de coordinación y los posibles atrasos cuando estaciones terrenas costeras y RCC de otros países reciben mensajes de socorro y de seguridad en relación con una zona concreta, se recomienda organizar reuniones y seminarios comunes para el personal clave de ambas zonas a fin de intercambiar opiniones y establecer procedimientos y medidas adecuados en distintos tipos de situaciones. Debería considerarse también la organización de ejercicios comunes destinados a verificar que tales procedimientos y medidas son efectivos;
- .7 si se notifica un ataque en una zona cubierta por transmisiones NAVTEX, debería transmitirse un aviso de ataque de piratas o de robo a mano armada con la categoría "importante" o "vital", según proceda, siempre que tales avisos puedan transmitirse con la suficiente antelación que permita a los buques tomar las debidas precauciones a fin de evitar los ataques. Si se notifica un ataque en una zona no cubierta por transmisiones NAVTEX, debería transmitirse un aviso de ataque de piratas o de robo a mano armada como mensaje LIG de SafetyNET por conducto del sistema INMARSAT. A este respecto se recomienda a las autoridades pertinentes

que dispongan lo necesario con una o más estaciones terrenas costeras que abarquen las zonas en cuestión de modo que se registren como "suministradores de información"; y

- .8 se recomienda a los países que hayan establecido o tengan la intención de establecer sistemas de radiovigilancia que investiguen la idoneidad potencial de tales instalaciones a efectos de defensa contra los actos de piratería y robos a mano armada. Si el servicio se juzga adecuado para esos efectos, deberían habilitarse los medios y procedimientos necesarios para que puedan usarse rápida y eficazmente.

33 Al recibir un alerta de protección de un buque, los Gobiernos deberían asumir la coordinación junto con el propietario del buque o la compañía o el Estado ribereño. Es importante que toda respuesta a un suceso se planifique y ejecute y que en ella se dé prioridad a la seguridad de la tripulación. Quienes participen deberían estar familiarizados al máximo con el buque. Por consiguiente, quienes tengan la responsabilidad de responder a los actos de piratería o robos a mano armada contra los buques, ya sea en el mar o en puerto, deberían recibir la formación necesaria en cuanto a la disposición y características de los tipos de buques más usuales. Debería alentarse a los propietarios de buques a que cooperen con las fuerzas de seguridad permitiéndoles el acceso a bordo para familiarizarse con ellos.

34 Los Estados ribereños deberían considerar la posibilidad de servirse de helicópteros debidamente equipados y de otros medios adecuados para hacer frente a los actos de piratería y robos a mano armada. Las fuerzas de seguridad deberían considerar la posibilidad de emplear equipo moderno de visión nocturna y otras tecnologías modernas pertinentes.

35 Debería autorizarse una enmienda de aplicación local a las reglas de rumbo y gobierno a fin de que los buques atacados puedan emitir destellos u ocultar sus luces de "buque sin gobierno" en las zonas en que los ataques de piratas y robos a mano armada son más habituales.

36 Los Estados con aguas costeras adyacentes afectados por piratas y asaltantes armados deberían fomentar o mantener el patrullaje coordinado tanto mediante buques como aeronaves.

37 Las fuerzas de seguridad y los Gobiernos deberían mantenerse en estrecho contacto con sus contrapartes en los Estados vecinos para facilitar la detención y condena de los criminales que hayan participado en actos ilícitos. Algunos países ya han establecido mecanismos de coordinación que también se utilizan para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada.

38 Debería instruirse al personal de los RCC sobre el medio más eficaz de comunicar los informes que reciban sobre actos de piratería y robos a mano armada. Según las circunstancias, esto puede requerir enviar tales informes a otro RCC o radioestación costera, notificar a las fuerzas de seguridad o a la embarcación patrulla de la zona, y disponer lo necesario a fin de emitir un radioaviso o adoptar otras medidas oportunas.

39 Debería alentarse a los RCC a que envíen a la OMI todos los informes que reciban de actos de piratería y robos a mano armada. Se alienta a los Estados a que compartan la información con el Centro de notificación de actos de piratería de la IMB y los puntos de contacto del ReCAAP.

APÉNDICE 1

ESTADÍSTICAS, DIAGRAMAS SECUENCIALES Y DEMÁS  
 INFORMACIÓN PERTINENTE

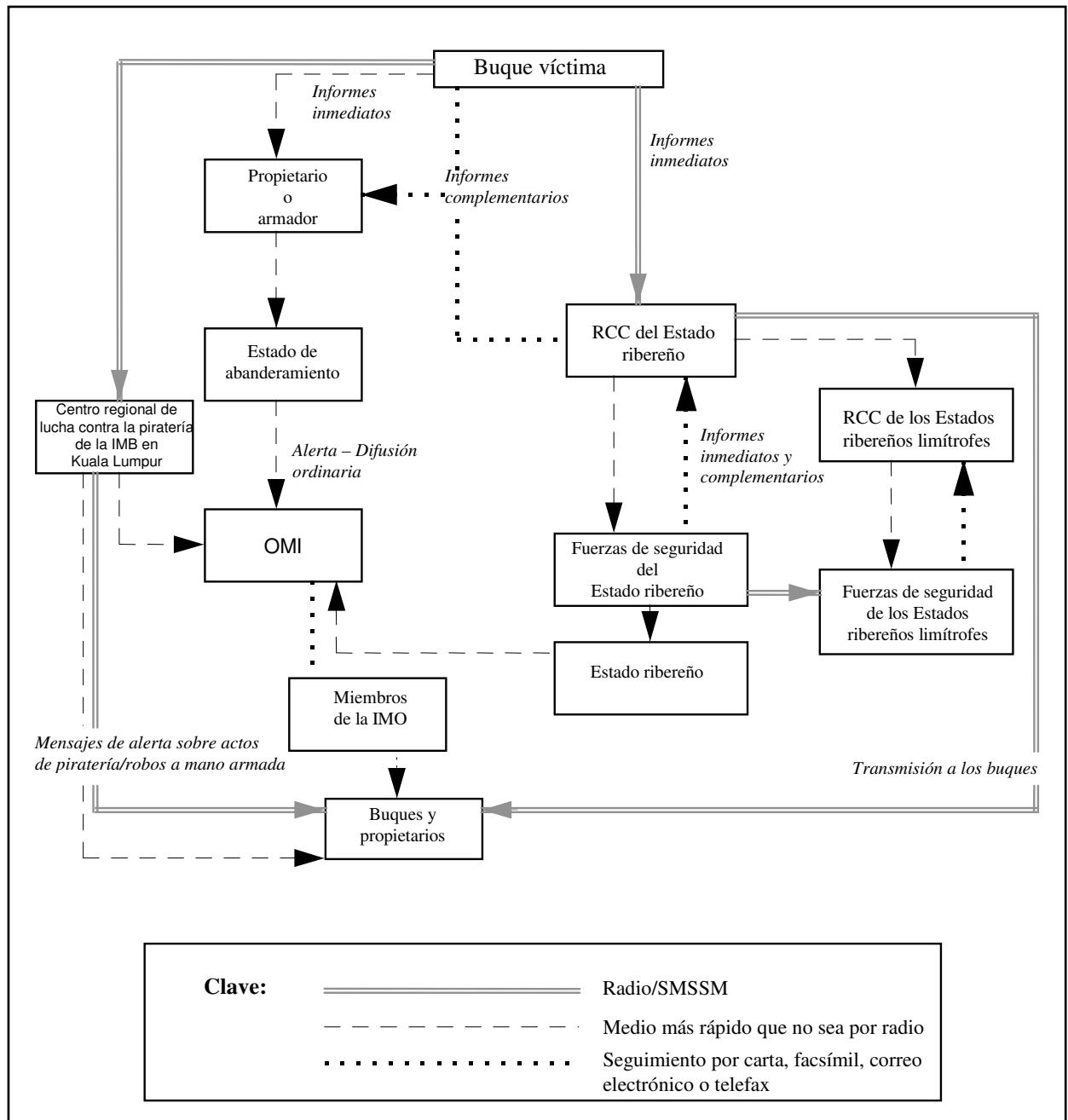


Diagrama secuencial para casos de ataque en aguas costeras



### APÉNDICE 3

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

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



## APÉNDICE 4

### FORMATOS DE LOS MENSAJES DE LOS BUQUES

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

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

MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO (véase la nota)

SEÑAL DE URGENCIA

ATAQUE PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

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

Latitud	Longitud
Velocidad	KTS

3 Naturaleza del suceso

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

El empleo de la prioridad de socorro (3) del sistema de INMARSAT no requerirá la inclusión de las palabras MAYDAY/ALERTA DE SOCORRO.

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

1 Nombre del buque, distintivo de llamada, número IMO

2 Referencia inicial ALERTA PIRATA/ROBO A MANO ARMADA

3 Situación del suceso

Latitud	Longitud
Nombre de la zona	

4 Pormenores del suceso, por ejemplo:

¿Estaba el buque navegando, fondeado o atracado?

Método de ataque

Descripción/número de embarcaciones sospechosas

Número y breve descripción de los piratas/ladrones

¿Qué tipo de armas llevaban los piratas/ladrones?

Otra información (por ejemplo, idioma hablado)  
Lesiones sufridas por la tripulación y los pasajeros  
Daños del buque (¿qué parte del buque fue atacada?)  
Breve descripción de los bienes/carga robados  
Medidas adoptadas por el capitán y la tripulación  
¿Se notificó el suceso a las autoridades costeras y a quién?  
Medidas adoptadas por el Estado ribereño

5 Últimos movimientos observados de la embarcación sospechosa/pirata, por ejemplo:

Fecha/hora/rumbo/situación/velocidad

6 Asistencia necesaria

7 Comunicación preferida con el buque que notifica un ataque, por ejemplo:

Radioestación costera correspondiente  
Ondas decamétricas/ondas hectométricas/ondas métricas  
ID INMARSAT (más código de la región marítima)  
MMSI

8 Fecha/hora del informe (UTC)

## APÉNDICE 5

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

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

---

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

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

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
  - i) contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
  - ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente."

## APÉNDICE 6

### PROYECTO\* DE ACUERDO REGIONAL SOBRE COOPERACIÓN PARA PREVENIR Y REPRIMIR LOS ACTOS DE PIRATERÍA Y LOS ROBOS A MANO ARMADA CONTRA LOS BUQUES

**Nota:** Debido a las circunstancias de cada Estado, este modelo de acuerdo podrá modificarse de modo que se ajuste a la situación específica de cada Estado.

Acuerdo entre los Gobiernos de \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_,  
\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, y \_\_\_\_\_

(En adelante "las Partes");

*Teniendo* en cuenta la compleja naturaleza del problema de la piratería y los robos a mano armada perpetrados contra los buques;

*Tomando* en consideración la necesidad urgente de que se coopere internacionalmente para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada contra los buques;

*Deseosos* de promover una mayor cooperación entre las Partes, y por consiguiente incrementar su efectividad para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada contra los buques;

*Conscientes* de que para prevenir y reprimir eficazmente la piratería y los robos a mano armada contra los buques es indispensable la participación activa de los Estados afectados;

*Teniendo en cuenta* que los Gobiernos no disponen de los suficientes recursos técnicos y materiales para prevenir y reprimir la piratería y los robos a mano armada contra los buques de forma independiente;

*Reconociendo* que la piratería y los robos a mano armada son una amenaza de carácter internacional y transnacional para la gente de mar, las propiedades y el medio ambiente, y conscientes del incremento en el número de sucesos de piratería y de robos a mano armada dentro de las zonas marítimas de las Partes y de las aguas internacionales adyacentes;

*Han acordado* lo siguiente:

#### Definiciones

A los efectos del presente acuerdo y a menos que se indique lo contrario:

---

\* Las partes entre corchetes del presente texto se dejaron a la discreción de los distintos Gobiernos. Nota: deberían tenerse en cuenta los acuerdos regionales existentes, como el Código de conducta de Djibouti, el ReCAAP y el Memorando de entendimiento OMI/OMAOC sobre el establecimiento de una red regional integrada de servicios de guardacostas en África occidental y central.

- 1 Por "piratería" se entiende los actos que así se clasifican en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), 1982.
- 2 Por "robo a mano armada perpetrado contra buques" se entiende [...].
- 3 Por "aguas [y espacio aéreo] nacionales" se entiende el mar territorial y las aguas interiores de las Partes [y el espacio aéreo de esos Estados].
- 4 Por "buques policía" se entiende los buques pertenecientes a las Partes, visiblemente marcados e identificables como de servicio oficial no comercial y autorizados a tal efecto, incluida toda embarcación y aeronave a bordo de dichos buques, y en los que estén embarcados funcionarios de los cuerpos de seguridad.
- [5 Por "aeronaves policía" se entiende las aeronaves pertenecientes a las Partes, destinadas a operaciones cuya finalidad es hacer cumplir las normas legales o a apoyar actividades encaminadas a hacer cumplir las normas legales, visiblemente marcadas e identificables como de servicio oficial no comercial y autorizadas a tal efecto.]
- 5[6] Por "oficial de enlace" se entiende el funcionario o funcionarios encargado de hacer respetar las normas legales, incluidos los grupos de abordaje, de una de las Partes, autorizado a embarcarse en un buque policía de otra de las Partes.
- 6[7] Por "buque sospechoso" se entiende un buque utilizado para fines comerciales o privados del cual se sospecha razonadamente que puede estar involucrado en actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques.
- 7[8] Por "sistema de control de sucesos" se entiende un sistema regional de respuesta operacional/táctica a actos de piratería y robos a mano armada perpetrados contra buques, que facilite terminología común, organización modular, comunicaciones integradas, estructura unificada de jefatura, planes consolidados de acción, rango gestionable de control, instalaciones designadas para los sucesos y gestión amplia de recursos.

### **Naturaleza y ámbito del Acuerdo**

- 1 Las Partes cooperarán en la medida de lo posible a fin de prevenir y reprimir los actos de piratería y robos a mano armada en el mar, teniendo en cuenta los recursos disponibles para hacer cumplir las normas legales y las prioridades afines.
- 2 Las Partes se comprometen a elaborar procedimientos para mejorar el intercambio de información.

### **Operaciones en aguas nacionales**

Las operaciones para reprimir la piratería y los robos a mano armada, llevadas a cabo en las aguas de una de las Partes estarán sujetas a la autoridad de esa Parte.

### **Programa para funcionarios de los cuerpos de seguridad embarcados en buques pertenecientes a otra de las Partes**

1 Las Partes establecerán un programa conjunto para oficiales de enlace en materia de ejecución de normas legales en el marco de las autoridades encargadas de esta materia. Cada Parte podrá designar un coordinador para organizar las actividades de su programa y notificar a las Partes restantes los tipos de buque y los oficiales participantes en el programa.

2 Las Partes podrán designar oficiales capacitados encargados de hacer cumplir las normas legales para actuar como oficiales de enlace encargados de hacer cumplir las normas legales.

3 Sujetos a la legislación de las Partes involucradas, dichos oficiales de enlace podrán, en las circunstancias adecuadas:

- .1 subir a bordo de buques policía pertenecientes a otra de las Partes;
- .2 autorizar la persecución, por parte de los buques policía en los que estén embarcados, de buques sospechosos que huyan dirigiéndose a las aguas territoriales de la Parte a la que el oficial de enlace pertenece;
- .3 autorizar a los buques policía en los que estén embarcados a llevar a cabo patrullas con objeto de reprimir los robos a mano armada contra buques dentro de las aguas territoriales de la Parte de la que es nacional el oficial de enlace; y
- .4 hacer cumplir la legislación vigente de las Partes en las aguas nacionales o mar adentro ejerciendo el derecho de persecución inmediata, o bien de conformidad con el derecho internacional.

4 Cuando un oficial de enlace esté a bordo de un buque perteneciente a otra de las Partes, y se esté llevando a cabo una persecución bajo la autoridad de dicho oficial de enlace, cualquier registro o confiscación de bienes, arresto de individuos, y uso de la fuerza con objeto de hacer cumplir el presente acuerdo, tanto si se utilizan armas como si no, los efectuará el oficial de enlace, exceptuando los casos siguientes:

- .1 los miembros de la tripulación perteneciente al buque de la otra Parte podrán participar en dicha operación en caso de que se lo pida expresamente el oficial de enlace, y únicamente en la medida y en la forma en que se les haya pedido. Dicha solicitud únicamente podrá hacerse, aceptarse y llevarse a cabo conforme a la legislación vigente y a las normas aplicables; y
- .2 la tripulación podrá hacer uso de la fuerza en defensa propia, conforme a la legislación vigente y a las normas aplicables.

5 Las Partes podrán efectuar operaciones únicamente con objeto de reprimir la piratería y el robo a mano armada en aguas de otra de las Partes, con permiso de esa Parte, en cualquiera de las siguientes circunstancias:

- .1 cuando un oficial de enlace que se encuentre a bordo lo autorice;
- .2 en aquellas situaciones extraordinarias en que un buque sospechoso, detectado más allá de las aguas nacionales, entre en aguas nacionales de otra de las Partes y no haya un oficial de enlace a bordo del buque policía ni tampoco esté disponible ningún buque policía perteneciente a la Parte en cuyas aguas nacionales haya penetrado el buque sospechoso, en cuyo caso el buque policía de la Parte que haya detectado al buque sospechoso podrá perseguirlo dentro de las aguas nacionales de la otra Parte, a fin de subir a bordo y controlar la situación en espera de las instrucciones y la llegada de las autoridades competentes de la Parte en que haya tenido lugar el incidente;
- .3 en aquellas situaciones igualmente extraordinarias en que se detecte un buque sospechoso dentro de las aguas nacionales de una de las Partes y no haya a bordo un oficial de enlace perteneciente a esa Parte, ni se encuentre disponible un buque policía que pueda investigar en nombre de esa Parte, el buque policía de otra de las Partes podrá entrar en aguas nacionales con objeto de subir a bordo del buque sospechoso y controlar la situación, mientras se esperan instrucciones de las autoridades competentes, y la llegada de la policía de la Parte en cuyas aguas nacionales haya ocurrido el incidente; y
- .4 las Partes comunicarán previamente a las autoridades competentes de la Parte en cuyas aguas nacionales haya ocurrido el incidente las medidas que habrán de tomarse conforme a lo prescrito en los subpárrafos .2 y .3 del presente párrafo, a menos que no sea factible hacerlo. De todos modos, se informará sin demora a las autoridades competentes sobre las medidas que se adopten.

[6 Cuando aeronaves pertenecientes a las Partes (en adelante "aeronaves") se dediquen a reprimir la piratería y el robo a mano armada contra los buques, las otras Partes deberán permitir a dichas aeronaves:

- .1 sobrevolar el territorio y las aguas de otras Partes, teniendo siempre presente las legislaciones y reglamentos de dichas Partes relativas al vuelo y las maniobras de aeronaves, conforme al párrafo 7 de la presente sección; y
- .2 aterrizar y permanecer en los aeropuertos nacionales, tras haber recibido autorización del Ministerio de Seguridad Pública, en las ocasiones y por el tiempo que sea preciso para poder llevar a cabo debidamente las operaciones que se consideren necesarias según el presente acuerdo.

7 Con objeto de salvaguardar la seguridad durante el vuelo, las Partes deberán observar el siguiente procedimiento a fin de facilitar los vuelos de las aeronaves policía dentro del espacio aéreo nacional:

- .1 en caso de operaciones previamente planeadas y cuyo objetivo sea hacer cumplir la ley, las Partes deberán notificar la operación y las frecuencias de comunicación, con tiempo suficiente, a las autoridades de aviación pertinentes, responsables del control del tráfico aéreo de vuelos previstos de sus aeronaves sobre el territorio y las aguas nacionales;

- .2 en caso de operaciones no planificadas, las Partes deberán intercambiar información relativa a las frecuencias de comunicación adecuadas y otra información sobre la seguridad de los vuelos; y
- .3 toda aeronave destinada a operaciones cuyo objetivo es hacer cumplir la ley o a operaciones de apoyo, con el mismo objetivo, deberá cumplir con las instrucciones de navegación aérea y de vuelo que prescriban las autoridades de aviación pertinentes, y con cualquier procedimiento operativo escrito para operaciones de vuelo dentro de su espacio aéreo, de conformidad con el presente Acuerdo.]

### **Operaciones más allá del mar territorial**

1 Siempre que los oficiales de policía de una de las Partes encuentren un buque sospechoso que enarbole el pabellón de otra de las Partes o que pretenda estar registrado en el país de otra de las Partes, más allá del mar territorial de cualquier Estado, el presente Acuerdo otorga a dichos oficiales la autorización de las Partes para subir a bordo y registrar el buque sospechoso y a los individuos que se encuentren en él. En caso de encontrar pruebas de piratería o de robo a mano armada, los oficiales de policía podrán detener el buque y arrestar a las personas a bordo, en espera de las instrucciones del Gobierno cuyo pabellón enarbole el buque.

2 A menos que así se especifique, el presente Acuerdo no es aplicable ni limita la subida a bordo de buques, más allá del mar territorial de cualquier Estado, de cualquiera de las Partes de conformidad con el derecho internacional, basándose, entre otras cosas, en el derecho a visita; la prestación de auxilio a personas, buques y bienes necesitados de socorro o en peligro; el consentimiento del capitán del buque, o la autorización otorgada por el Estado de abanderamiento para tomar medidas con objeto de hacer cumplir la ley.

### **Jurisdicción sobre buques detenidos**

1 En todos los casos que tienen lugar en aguas nacionales, o en que están implicados buques que enarbolan el pabellón de una Parte más allá del mar territorial de cualquier Estado, la Parte cuyo pabellón enarbole el buque sospechoso tendrá prioridad para ejercer jurisdicción sobre el buque detenido, la carga y/o las personas a bordo (incluida la incautación, confiscación, arresto y juicio), considerando, no obstante, que la Parte puede, conforme a su constitución y legislación, renunciar a su derecho de prioridad y autorizar que se aplique la legislación de otra Parte al buque, la carga y/o las personas a bordo del mismo.

2 Se impartirán sin demora las instrucciones relativas al ejercicio de la jurisdicción a que se hace referencia en el párrafo 1.

### **Implantación**

1 Las operaciones para reprimir la piratería y el robo a mano armada, de conformidad con el presente Acuerdo, únicamente se llevarán a cabo contra buques sospechosos, incluidos los que no tengan nacionalidad, y contra las embarcaciones relacionadas con dichos buques.



2 Todas las Partes utilizarán el Sistema de control de sucesos cuando actúen junto con otra Parte en una operación dentro del ámbito de competencia del presente Acuerdo.

3 Todas las Partes se comprometerán a seguir criterios uniformes de notificación, con objeto de garantizar que los riesgos se evalúen con exactitud. Además, todas las Partes tratarán de que los buques que realicen las notificaciones no sean retenidos injustificadamente con motivo de la investigación. Un resumen de las notificaciones, recibidas por cada una de las Partes, deberá remitirse a las demás Partes, por lo menos una vez al año.

4 Toda Parte que suba a bordo y efectúe un registro conforme al presente Acuerdo deberá comunicar sin demora al Estado de abanderamiento los resultados obtenidos. La Parte en cuestión deberá notificar a tiempo a la otra Parte, conforme a su legislación, el estado de las investigaciones y procedimientos judiciales que resulten de las medidas tomadas para hacer cumplir la ley conforme a lo dispuesto en el presente Acuerdo cuando se hayan encontrado pruebas de actos de piratería y robo a mano armada.

5 Cada Parte deberá asegurarse de que sus oficiales de policía, en el ejercicio de sus funciones cuando suben a bordo y efectúan registros [e intercepciones aéreas] conforme a lo dispuesto en el presente Acuerdo, actúan con arreglo a la legislación y las normas nacionales de esa Parte, al derecho internacional aplicable y las prácticas internacionales aceptadas.

6 Los oficiales encargados de hacer cumplir la ley asignados a buques [o aeronaves] policia efectuarán las visitas a bordo y los registros mencionados en el presente Acuerdo. Los grupos que suben a bordo y efectúan los registros podrán operar desde buques [y aeronaves] de las Partes interesadas, y más allá del mar territorial de cualquier Estado, desde buques que pertenezcan a otras Partes según hayan acordado éstas. El grupo encargado de subir a bordo y efectuar el registro podrá portar las armas prescritas para hacer cumplir la ley.

[7 Durante las actividades de intercepción de aeronaves de conformidad con el presente Acuerdo, las Partes no pondrán en peligro las vidas de las personas que se encuentren a bordo, ni la seguridad de aeronaves civiles.]

7[8] Todo uso de la fuerza con arreglo al presente Acuerdo será estrictamente conforme a la legislación vigente y las normas aplicables, y en todos los casos, según las circunstancias, será el mínimo razonablemente necesario. Nada en el presente Acuerdo altera el ejercicio del derecho intrínseco de defensa propia por parte de oficiales encargados de hacer cumplir las normas legales, u otros oficiales pertenecientes a cualquiera de las Partes.

8[9] Al llevar a cabo las operaciones conforme al presente Acuerdo, las Partes tendrán en cuenta la posible ventaja de realizar las visitas a bordo y los registros, en condiciones más seguras en el puerto más cercano de una de las Partes, con objeto de causar el menor perjuicio a las actividades comerciales legítimas del buque sospechoso, o del Estado al que pertenezca o de cualquier otro Estado interesado; así como de no demorar injustificadamente al buque sospechoso; y de proteger la vida humana en el mar y no poner en peligro la protección de los oficiales encargados de hacer cumplir la ley, la de sus buques [o aeronaves]; ni la del buque sospechoso o su carga.

9[10] Con objeto de facilitar la implantación del presente Acuerdo, cada Parte deberá asegurarse de que las otras Partes tengan pleno conocimiento de las legislaciones vigentes y normas aplicables respectivas, en particular de las relativas al uso de la fuerza. Cada Parte deberá cerciorarse de que todos sus oficiales de policía tienen conocimiento de las legislaciones y normas vigentes de las otras Partes.

10[11] Se dispondrá de los bienes incautados como resultado de operaciones efectuadas en aguas nacionales de una de las Partes de conformidad con el presente Acuerdo, con arreglo a la legislación de esa Parte. Se dispondrá de los bienes incautados como resultado de operaciones efectuadas más allá del mar territorial de una de las Partes de conformidad con el presente Acuerdo, con arreglo a la legislación de la Parte que llevó a cabo la incautación. En la medida que lo permita su legislación y conforme a los términos que considere oportunos, toda Parte podrá transferir los bienes confiscados o el producto de su venta a otra de las Partes. Cada transferencia reflejará generalmente la contribución de la otra Parte para facilitar o efectuar la confiscación de dichos bienes o ganancias.

11[12] Las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley de una Parte (la "primera Parte") podrán solicitar, y las autoridades competentes de la otra Parte podrán autorizar, a los oficiales de policía pertenecientes a esa otra Parte, que presten asistencia técnica a los oficiales de policía de la primera Parte en el registro del buque sospechoso cuando se encuentre en el territorio o en aguas de la primera Parte.

12[13] Cualquier lesión o pérdida de vida de oficiales encargados de hacer cumplir la ley de una de las Partes deberá repararse de conformidad con la legislación de esa Parte. Cualquier otra reclamación presentada por daños, lesiones, muerte o pérdidas que resulten de una operación efectuada en virtud del presente Acuerdo se tramitará, examinará y, en caso de que corresponda, se resolverá a favor del demandante por la Parte cuyos oficiales llevaron a cabo la operación, conforme a la legislación nacional de esa Parte, de modo compatible con el derecho internacional. En caso de que se produzcan pérdidas, lesiones o muertes como resultado de cualquier medida tomada por los oficiales encargados de hacer cumplir la ley u otros oficiales de una Parte, contraviniendo el presente Acuerdo, o de que una Parte firmante tome medidas inapropiadas, o inaceptables, las Partes deberán, sin perjuicio de otros derechos legales que puedan ejercerse, mantener consultas a petición de cualquiera de las Partes para resolver el asunto y decidir las cuestiones relativas a la compensación.

13[14] Las diferencias que surjan sobre la interpretación o la implantación del presente Acuerdo deberán resolverse por acuerdo mutuo de las Partes.

14[15] Las Partes acuerdan consultarse, al menos anualmente, con objeto de evaluar la implantación del presente Acuerdo y de estudiar el modo de aumentar su eficacia, incluida la elaboración de enmiendas al Acuerdo, que prevean el aumento de la capacidad operativa de las autoridades y oficiales encargados de hacer cumplir la ley. En caso de que surjan dificultades relacionadas con la puesta en práctica del presente Acuerdo, cualquiera de las Partes podrá solicitar consultas con otra Parte a fin de solucionar el problema.

15[16] Nada en el presente Acuerdo pretende alterar los derechos y privilegios propios de cualquier individuo sometido a proceso judicial.

16[17] Nada en el presente Acuerdo perjudicará la situación de cualquiera de las Partes con respecto al Derecho marítimo internacional.

**Entrada en vigor y duración**

1 [Entrada en vigor]

2 [Denuncia]

3 El presente Acuerdo seguirá siendo aplicable tras su terminación, en lo que respecta a todo procedimiento administrativo o judicial que resulte de medidas tomadas en virtud del mismo durante el tiempo en que se encontraba en vigor.

En fe de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el presente Acuerdo.

Hecho en \_\_\_\_\_, el día \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_