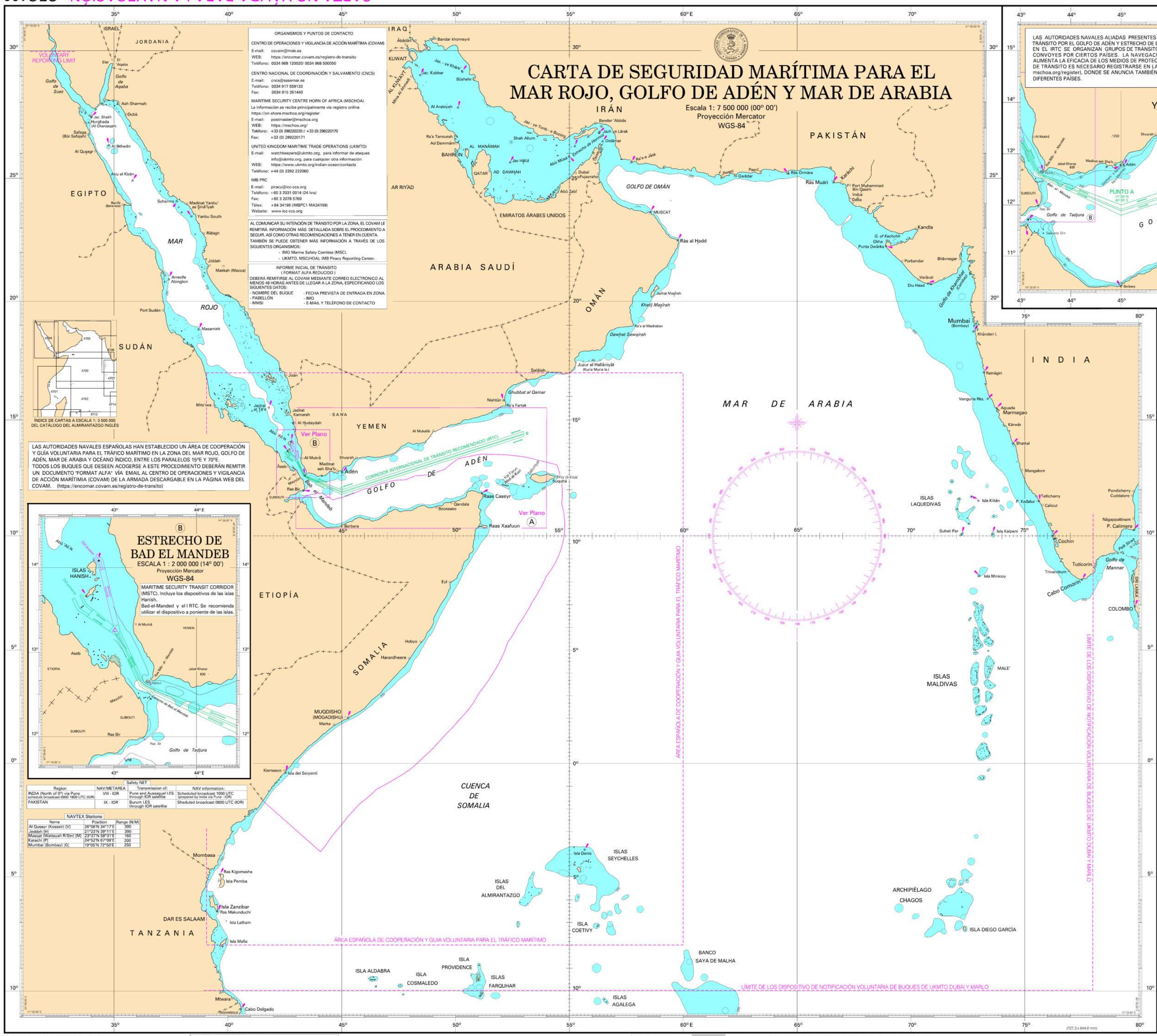
El Instituto Hidrográfico de la Marina dispone de un Sistema de Gestión Medioambiental certificado por OCA Instituto de Certificación S.L.U. (n.º de certificado 34/5400/17/1004) de acuerdo a la norma UNE-EN ISO 14001:2015 aplicable a la edición de cartas náuticas y demás documentos de ayuda a la navegación, ajuste y reparación de instrumentos náuticos de los buques de la Armada, actividades de mantenimiento de las instalaciones y formación en Hidrografía.

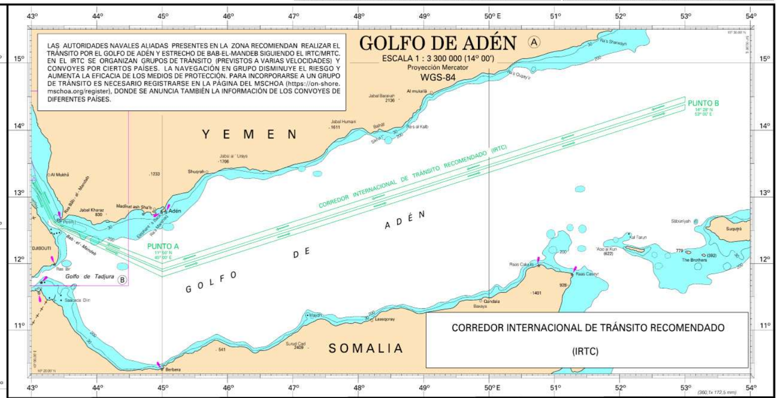
Carta realizada conforme a las normas internacionales. Para una correcta interpretación de símbolos y abreviaturas, consultar la Publicación INT 1. La información contenida en esta carta se complementa con la existente en los Derroteros, Libros de Faros, Radioseñales, Grupos de Avisos a los Navegantes y Anuario de Mareas. **Mantener las cartas y publicaciones actualizadas y utilizar la carta apropiada de mayor escala.**

CARTA DE SEGURIDAD MARÍTIMA PARA EL MAR ROJO, GOLFO DE ADÉN Y MAR DE ARABIA



Safety NET			
Region	NAV/METAREA	Transmission of:	NAV information:
INDIA (North of 0º) via Pune schedule broadcast 0900 1800 UTC (IOR)	VIII - IOR	Pune and Aussaguel LES through IOR satellite	Scheduled broadcast 1000 UTC (prepared by India via Pune - IOR)
PAKISTAN	IX - IOR	Burum LES through IOR satellite	Sheduled broadcast 0800 UTC (IOR)

NAVTEX Stations		
Name	Position	Range (N/M)
Al Qusayr (Kosseir) [V]	26º06'N 34º17'E	390
Jeddah [H]	21º23'N 39º11'E	390
Masqat (Wattayah R/Stn) [M]	23º37'N 58º31'E	160
Karachi [P]	24º52'N 67º09'E	200
Mumbai (Bombay) [G]	19º05'N 72º50'E	250



RECOMENDACIONES PARA PREVENIR LA PIRATERíA Y ACTUAR EN CASO DE ATAQUE EN EL GOLFO DE ADEN Y/O EN LAS AGUAS FRENTE A LA COSTA DE SOMALIA

Se recomienda una notificación previa al COVAM del plan de viaje. El COVAM iniciará un procedimiento de intercambio de información con el buque, recomendará las medidas de seguridad a adoptar, hará un seguimiento del paso del buque por la zona y remitirá directamente al buque toda aquella información de seguridad y alertas que le puedan afectar.

Una vez que hayan remitido su Formato ALFA, el seguimiento se realizará automáticamente con el AIS/LRIT nacional. Sólo en el caso de que el buque apague el AIS será necesario actualizar la posición del buque. Para eso se deberá remitir por correo electrónico a covam@mde.es un documento Formato BRAVO con la actualización de los datos de nombre del buque, IMO posición, rumbo y velocidad al menos cada 6 horas.

Empleo del Sistema de Identificación Automático (AIS) del buque. Se recomienda llevar el AIS encendido en el tránsito por el IRTC, radiando sólo información restringida a la relacionada con la identidad el buque, su posición, rumbo, velocidad, estado de navegación y protección. Ello permite a las unidades navales un mejor control de los grupos de tránsito. Fuera del corredor, y especialmente en las aguas al este de Somalia, se recomienda que se apague completamente.

PRINCIPALES RECOMENDACIONES PREVIAS AL TRÁNSITO

1. Asegurarse que las rutinas del buque se ajustan con suficiente antelación para garantizar que la tripulación que está de guardia y el personal de seguridad privada ha descansado suficiente y está bien informada, y cerciorarse de que hay suficientes vigilantes disponibles.
2. Considerar reducir las comunicaciones externas (radios, equipos de mano...3/8) al mínimo esencial para garantizar la protección y seguridad y la información SOLAS.
3. Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.
4. Incrementar el personal de vigilancia/puente.
5. Dotar de personal a la Sala de Máquinas.
6. Proteger y controlar el acceso al Puente de Mando, Sala de Máquinas, y camarotes de la tripulación.
7. En caso de emergencia se puede contactar con los buques de guerra en VHF Ch 16 (alternativo Ch. 08).
8. Comprobar que todas las escaleras de mano, así como el equipo fueraborda está estibado o encima de la cubierta.
9. Si el buque tiene un francobordo bajo, considerar la posibilidad de suplementar la anchura de las bordas para evitar que se puedan enganchar garfios.
10. Se recomienda que se establezca un punto de reunión o ciudadela (lugar protegido y dotado de medios de supervivencia y comunicaciones) y que se ensayen los procedimientos para cerrarlo con el objetivo de retrasar el acceso al control del buque y ganar tiempo. Lo ideal es que este punto esté alejado de mamparos y portillas. Dicho puesto deberá estar dotado de víveres y agua para un periodo de tiempo considerable (aprox. 2 semanas).
11. Considerar la utilización de maniquíes en la borda para simular que hay más vigilantes. Si el diseño del buque crea algunos puntos ciegos para el vigilante del Puente, estos puntos deberán cubrirse con personal permanentemente.
12. Se sugiere que se dejen en estado de funcionamiento las bombas contraincendios y las mangueras presurizadas de agua vaporizada, que deben mantenerse en la borda en todo momento cuando se atraviesen zonas de alto riesgo.
13. Considerar la utilización de alambre de púas/barreras físicas colocadas en torno a la popa o en los puntos de acceso más bajos, teniendo siempre en cuenta las consideraciones relacionadas con la protección de la tripulación y su posibilidad de escapar.
14. Considerar la utilización de equipo de defensa pasiva (cegado con proyectores, sonido...).
15. Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.
16. Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).
17. Se insta a todos los buques a que, cuando se hallen en el interior de Golfo de Adén, utilicen el MSTC y el IRTC y sigan el asesoramiento sobre tránsito que recibirán del COVAM y MSCHOA.
18. Si pretende seguir a un grupo de tránsito al atravesar el IRTC transite en el grupo de tránsito adecuado a su velocidad, pero manteniendo un margen de reserva (por ejemplo, si su máxima velocidad es 16 nudos, considere unirse a un grupo de tránsito de 14 nudos).
19. Si no tiene intención de seguir a un grupo de tránsito al atravesar el IRTC atraviese la zona de riesgo a la máxima velocidad (se recomienda que si la máxima velocidad del buque es superior a 18 nudos, no reduzca la velocidad para un Grupo de tránsito sino que la mantenga).
20. Se recomienda a los cruceros efectuar el tránsito por el Golfo de Adén a velocidades altas y sostenidas (entre 25 y 28 nudos); se desaconseja el tránsito a embarcaciones de recreo.
21. Las luces de navegación deben mantenerse encendidas conforme al COLREG. No obstante, el capitán/patrón juzgará cuando la situación de seguridad prevalece sobre la seguridad de la navegación, evitando exponerse a riesgos innecesarios.
22. Mantener alistados y comprobados todos los medios de iluminación, incluidos proyectores. Navegar con la iluminación mínima, evitando delatar la presencia y estructura del buque, que facilite su identificación.
23. Tener a bordo fotografías de los buques nodriza pirata. Comunicar inmediatamente el avistamiento de dichos buques o buques nodriza sospechosos al COVAM.
24. Si considera que se está produciendo un peligro o amenaza debe llamar inmediatamente al COVAM. De esta forma se establece un único interlocutor nacional, en castellano, que se encargará de retransmitir la información y efectuar un seguimiento posterior de las medidas adoptadas por esos Organismos.
25. Deben vigilarse todas las embarcaciones sospechosas, sobre todo a popa. Cabe destacar que la mayoría de los ataques hasta la fecha se han producido por la aleta de babor.
26. Proteger a la tripulación frente a cualquier exposición a un riesgo indebido. Cuando se transite por una zona de alto riesgo, debe limitarse a lo esencial el trabajo que se desarrolle en cubierta.
27. Utilizar luces, alarmas sonoras y la actividad de la tripulación para que los piratas sospechosos se den cuenta de que han sido detectados.

RECOMENDACIONES ADICIONALES DIRIGIDAS A BUQUES DEDICADOS A LA PESCA

1. Evitar operar o transitar dentro de las 200 millas de la costa de Somalia, independientemente de que posea o no licencia para hacerlo.
2. No comenzar la faena de pesca cuando el radar indique la presencia de embarcaciones/buques sin identificar.
3. Si se observan embarcaciones del tipo de las que emplean los piratas, alejarse de ellas a máxima velocidad, si es posible proa a la mar y al viento.
4. Evitar permanecer parados durante la noche. Permanecer alerta, y mantener personal en el Puente, cubierta y espacios de máquinas.
5. El buque se hace más vulnerable durante las faenas de pesca. Aumentar la vigilancia en estos momentos, prestando especial atención al radar, para avisar lo antes posible las autoridades navales en caso de sospecha de que se va a producir un ataque.
6. Durante la noche se deberá navegar únicamente con las luces obligatorias y aquellas que sean estrictamente necesarias. En muchos casos los piratas no disponen de radar, y son alertados de su presencia por el avistamiento de sus luces.
7. Si el barco deriva mientras está dedicado a las faenas de pesca durante la noche ,mantener una guardia permanente en cubierta y compartimento de de máquinas. El motor principal deberá permanecer listo para arrancar de inmediato.
8. Mantenerse alejado de cualquier contacto sin identificar.
9. Reducir al máximo el uso de las comunicaciones VHF.
10. Mantener el AIS apagado si no es estrictamente necesario.
11. Evitar el tránsito o la permanencia por zonas en las que han sido informados de la presencia de posibles buques nodriza.

CARTA NO ACTUALIZADA POR AVISOS A LOS NAVEGANTES

AVISOS A LOS NAVEGANTES
http://www.armada.mde.es/ihm/Aplicaciones/Avisos/Index_GAN_xml.htm

MINISTERIO DE DEFENSA — SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

© INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA MARINA. - CÁDIZ (ESPAÑA) - Publicación Septiembre 2009
Reproducción modificada de la carta Q6099. Publicada por Reino Unido en 2009

II Edición Marzo 2019