



UCMARSEC: CODE ZULU: UC ON BOARD THE WORLD



The World es con sus 644 pies el yate privado más grande del planeta. El mismo es una comunidad de propietarios en el mar donde sus residentes de múltiples nacionalidades pueden viajar por el mundo sin tener que salir de casa.

Botado en el 2002, The World ha visitado más de 800 puertos en aproximadamente 140 países. Con un itinerario continuo por todo el mundo que permite al buque circunvalar el mundo cada dos o tres años, el barco es una ciudad flotante completa, equipada con instala-

The World ha visitado más de 800 puertos en aproximadamente 140 países. Con un itinerario continuo por todo el mundo que permite al buque circunvalar el mundo cada dos o tres años, el barco es una ciudad flotante completa

ciones de alta calidad y lujosos servicios que crean un ambiente íntimo y refinado para los propietarios residentes. Entre los cuales se encuentran personalidades del mundo de los negocios, diplomacia y política internacional.

Esta nave, sorprendentemente bella, proporciona un ambiente cálido, exclusivo y acogedor con un servicio amable y personalizado al igual que el de un yate privado.

El buque realiza así mismo diversas expediciones alrededor del mundo, en

esta ocasión una expedición que llevaría a los residentes a descubrir la naturaleza de las islas del archipiélago de Seychelles y Madagascar, en un viaje que les llevaría al transitar desde el Canal de Suez a través del Mar Rojo, cruzando el estrecho de Adén desembocando al Océano Índico para dirigirse a Seychelles y Madagascar, el itinerario previsto cruzaría las zonas más activas de actividad pirata.

Con el fin de suprimir esa amenaza y garantizar el tránsito de la nave por la zona, se solicitó la realización de un plan de seguridad que garantizara la seguridad de los pasajeros, tripulación y

Con el fin de garantizar el tránsito de la nave por la zona, se solicitó la realización de un plan de seguridad que garantizara la seguridad de los pasajeros, tripulación y del buque durante el tránsito y durante las expediciones



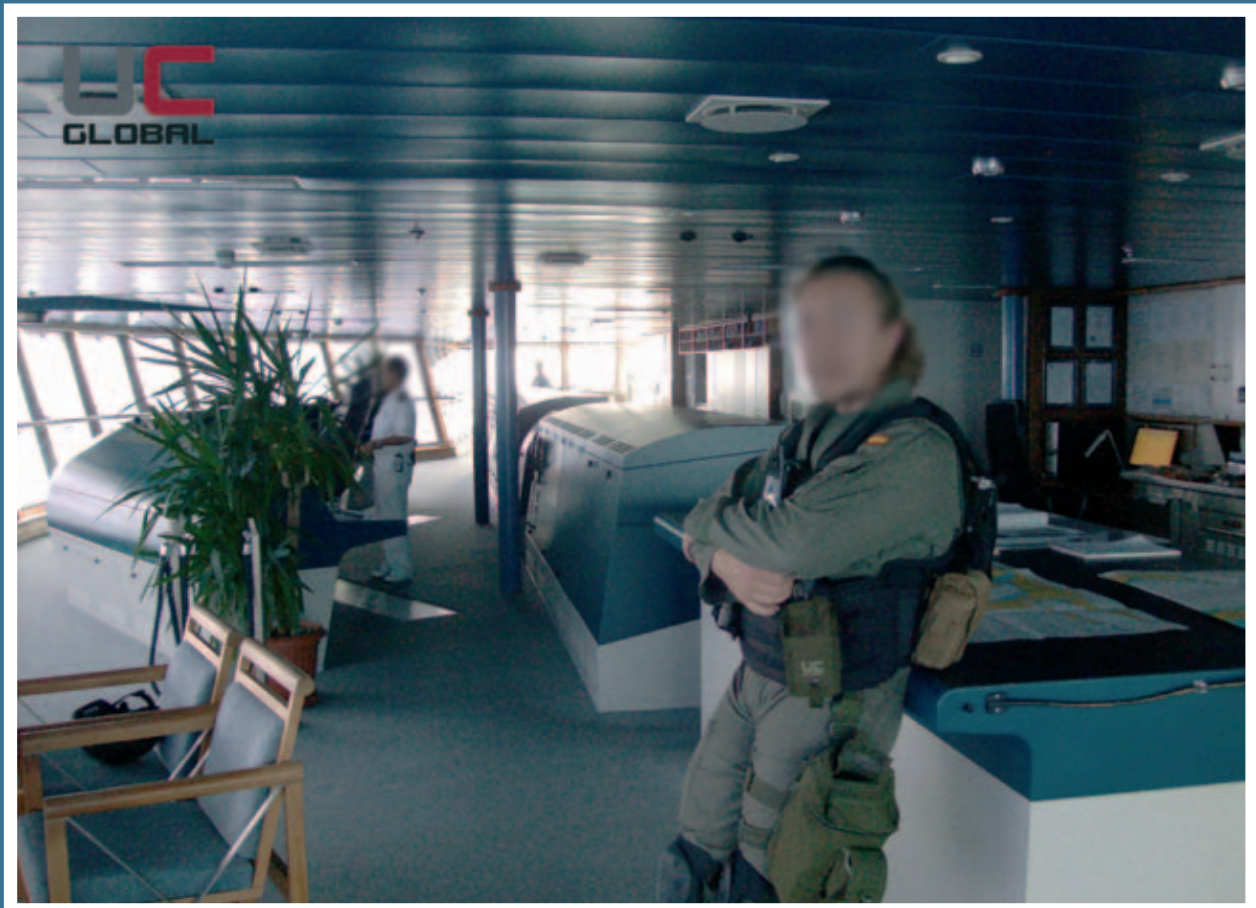
del buque durante el transito y durante la realización de las operaciones de la expedición.

Desde las oficinas de la compañía en América se coordinó el embarque de un equipo de UC para desarrollar toda la operativa necesaria para la realización de la misión encomendada.

A tal fin y para satisfacer las necesidades del cliente desde la dirección de la compañía, se elaboró un plan que comprendiera todos los escenarios donde se tenía previsto desarrollar la expedición MADAGASCAR 2011, garantizando la seguridad de las personas a bordo y del buque durante el transito.

Para ello se dispuso de un equipo operativo altamente cualificado en función del perfil del cliente (valorando, sus capacidades técnica y experiencia, pero al mismo tiempo poniendo especial valoración en la discreción y saber estar a la hora de interactuar con los residentes).

La operación comenzó a prepararse con varios meses de antelación coordinando la misma durante la estancia del buque en nuestro país, desde donde se coordino





la logística de parte del material que se emplearía para la operación.

El perfil de los operativos comprendía diferente especialidades desde operadores tácticos de la Armada a especialistas en tiro de larga distancia de los SWAT de la policía. Así mismo apoyados por el equipo de seguridad interna del buque, que prepararían las contra medidas (LRAND, Cañones de agua y apoyarían las operaciones de vigilancia, controlando el empleo de las cámaras térmicas y nocturnas).

Debido a la actual situación de inestabilidad política y social que vive Egipto, y en previsión de prevenir cualquier evento inesperado durante el cruce del Canal de Suez, motivó la incorporación del equipo desde el Mediterráneo

El personal operativo se desplazó desde sus diferentes localizaciones en USA y España hasta Israel donde se encontrarían con el buque para dirigirse hasta el Canal de Suez e internarse en el Mar Rojo.

Debido a la actual situación de inestabilidad política y social que vive Egipto, y en previsión de prevenir cualquier evento inesperado durante el cruce del Canal de Suez, motivo la incorporación del equipo desde el Mediterráneo.

Durante el transito desde el Mediterráneo hasta la entrada en el Mar Rojo se realizaron los preparativos del barco, así como realizar los últimos cálculos de navegación basándonos en los estudios realizados sobre la zona de transito prevista y los último informes de inteligencia recibidos.

Así mismo se preparo el material y se realizaron los ensayos y establecimiento de los protocolos aprobados y establecidos en el plan de seguridad presentado.

Se realizaron las reuniones informativas, tanto con la tripulación como con los residentes, donde se les informo de las



actuaciones que se llevarían a cabo y de los procedimientos a seguir, así como presentar al equipo de seguridad residentes y tripulación.

Tan pronto nos internamos en aguas del Mar Rojo tuvimos nuestras primeras alertas a medida que nos aproximábamos a las costas de Eritrea donde avistamos los primeros buques y embarcaciones sospechosos. Pero no fue hasta que nos aproximamos a las costas de Somalia y Yemen, concretamente en el Estrecho de BAD-EL-MANDEB donde recibimos las primeras amenazas reales con el avistamiento de barcos nodriza y de siete skiffes que fueron detectados por los equipos de seguridad y observación, antes que los detectara el radar, y que tras advertir nuestra presencia se mantuvieron a la estela del buque tras una hora para finalmente desaparecer. Posteriormente tuvimos conocimiento por los informes IMO, de que dicho grupo acoso y ataque a un carguero de tipo medio que se encontraba a tres horas por detrás nuestra, pero afortunadamente pudieron evitar el abordaje, sin más consecuencias que algunos impactos de bala en la estructura del buque.

Tras finalizar nuestra travesía por el corredor de Aden y a unas 100 millas de la isla Socotora (cerca de la zona en la que





En el Estrecho de BAD-EL-MANDEB recibimos las primeras amenazas reales con el avistamiento de barcos nodriza y de siete skiffes que fueron detectados por los equipos de seguridad y observación, antes que los detectara el radar

se realizó la OPERACIÓN SOCOTORA por parte de la Armada Española en la que se abordó un buque norcoreano que transportaba ilegalmente misiles destinados a Yemen) viramos al Sur para dirigirnos al Archipiélago de Seychelles, donde iniciáramos nuestra segunda fase del viaje.

Tras pasar un par de días de asueto en Mahe (Victoria) donde aprovechamos para planificar, actualizar información con los locales y coordinar con el equipo de expedicionarios las acciones en el archipiélago.





Durante esta parte del viaje no solo deberíamos de encargarnos de la seguridad Buque durante el tránsito por las islas, sino que además deberíamos de prestar atención a las operaciones que serían llevadas en las islas y su entorno.

Tras "conversar" compartiendo un café o una cerveza con los pescadores, guías, periodistas y policías locales para contrastar esa información junto con la de las fuentes oficiales, nos proporciona una idea más aproximada de la realidad del problema en la zona donde operaríamos, especialmente porque muchos de los incidentes que ocurren, especialmente con pescadores, no se reportan a las fuentes oficiales de IMO o ATALANTA, se nos transmitió la información de que algunas de las islas eran utilizadas regularmente por grupos piratas como zonas de abastecimiento y descanso. Como referencia, recientemente habían detenido en Madagascar a un grupo de piratas que entro a puerto para comprar y abastecerse de combustible.

Una de las personas que nos aportó una visión distinta del problema fue uno de los buceadores contratados para la expedición y que perteneció a la tripulación





del buque MV Indian Ocean Explorer que fue capturado en las proximidades de la Isla Assumption y convivió durante 88 días en un campamento pirata en Somalia, su visión y el relato de su vivencia en el mismo, durmiendo al raso junto a las cabras, comiendo espaguetis en lata una vez al día, etc... así como en el campo convivían con otros retenidos de otras nacionalidades (especialmente curioso era la aclaración sobre los "chinos" los cuales eran en comparación los peor tratados), dichas conversaciones nos proporciono detalles de primera mano que no se recogen en los informes oficiales.

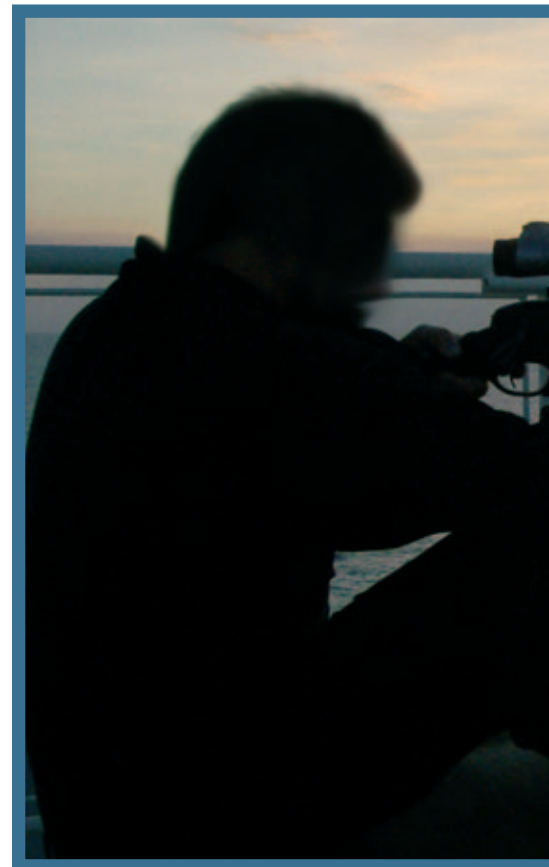
Para tal fin establecimos que parte del equipo de seguridad realizaría los reconocimientos previos de las islas y sus orillas en las que se desarrollarían las actividades en tierra y se dispondría de un equipo de reacción en embarcaciones en el agua, que apoyado por el equipo en el buque. Todo coordinado con los Guardacostas de Seychelles.

Tras pasar varios días recorriendo las islas más significativas del archipiélago de Seychelles (Praslin, La Digue, D'Arros y Atolón de St. Joseph's, Aride y Curieuse) iniciamos la travesía hacia la costa de Madagascar para iniciar la segunda parte de nuestra travesía y continuar con la expedición por sus parques naturales.

Durante la travesía desde las aguas de Seychelles a las costas de Madagascar y a unas 80 millas al Sur del grupo de islas Farquhar, avistamos a dos buques sospechosos que transportaban esquifes, los cuales se situaron a nuestro costado de estribor

Aunque inicialmente en Madagascar no hay un gran riesgo de actividad pirata (exceptuando la parte noreste del estrecho de Mozambique), nuestros estudios previos sobre los progresos de la actividad en la zona y el grado en el que se esta expandiendo, cubriríamos ese punto prestando la misma atención.

Durante la travesía desde las aguas de Seychelles a las costas de Madagascar y a unas 80 millas al Sur del grupo de islas Farquhar, avistamos a dos buques sospechosos que transportaban esquifes, los cuales se situaron a nuestro costado de estribor navegando en paralelo durante una media hora y a una milla y



media de distancia, para luego virar el rumbo y dirigirse en dirección opuesta a nuestra marcha....intuimos que pudieran estar a la búsqueda de un mercante menor o la posibilidad de encontrar alguno de los buques atuneros o de pesca que faenan por la zona.

Recibimos un informe desde Mozambique en el que se nos alertaba de que en el Sureste de Madagascar esta actuando un barco nodriza pirata y en la parte Suroeste tienen confirmada la aparición de cinco esquifes sospechosos que se mueven entre Madagascar y Maputo.

Dicha información sería posteriormente actualizada con la tripulación del buque de la armada francesa (La Grandiere) que aprovisiona a los distintos destacamentos que se encuentran en la zona de Mozambique y Madagascar. Con la cual coincidimos en nuestra parada en Tolagnaro (Fort Dauphin) y donde aprovechamos para hablar con los oficiales y conocer las últimas noticias sobre actividad pirata en la zona, confirmándonos la presencia de Skiffes en la zona del canal de Mozambique.

Durante nuestras paradas en Mozambique pudimos disfrutar de la oportunidad de conocer este país (la cuarta isla más grande del mundo) y maravillarnos con



su increíble naturaleza y tratar con sus gentes. Dicho país se encuentra inmerso en graves problemas de desarrollo económico y social.

Tras pasar continuar nuestra travesía e internarnos en el Canal de Mozambique, en la que realizamos paradas en distintas regiones costeras del país, arribamos a la región de Andavadoaka (ya muy arriba del Canal de Mozambique) desde nos dispondremos para atravesar hasta nuestro destino final Maputo (Mozambique).

La travesía se registro sin novedad y pudimos llegar a puerto bajo la amenaza de una gran tormenta que afortunadamente se desato una vez llegamos al mismo y no afecto a la navegación. Una vez llegados a puerto mantuvimos el debriefing fin de misión con los oficiales y el equipo de seguridad del buque en el que comentamos las acciones llevadas a cabo, se ponen sobre la mesa las lecciones aprendidas así como las posibles mejoras aplicables que puedan ser realizadas durante la próxima misión. Tras concluir con nuestros preparativos y despedirnos de los oficiales y tripulación del buque, marchamos de regreso a nuestros destinos para atender otras tareas hasta el próximo embarque. ■

David Morales, CEO UC Global