



RECOMENDACIONES PARA BUQUES EN EL MAR NEGRO

Fecha elaboración/actualización: 07 OCT 2022

Las autoridades españolas han establecido el NIVEL DE PROTECCIÓN 2 para los buques de pabellón español que naveguen en el Mar Negro.

1. OBJETO.

El objeto de este documento es proporcionar recomendaciones a las Navieras, Operadores, Empresas de Seguridad, Asociaciones de Pesca, buques mercantes, pesqueros o cualquier embarcación de pabellón español - o vinculado a intereses nacionales - que naveguen o tengan previsto navegar por el Mar Negro.

2. SITUACIÓN DE SEGURIDAD EN LA ZONA.

- 2.1. Con la invasión de Ucrania por fuerzas rusas y la evolución de las operaciones la situación en el Mar Negro es incierta. El 7 de marzo (actualizado en su descripción, sin variaciones, el 4 de abril) se han incluido dentro de las áreas del *Joint War Committee* (“*listed areas*”), todas las aguas de la ribera norte del Mar Negro, Mar de Azov incluido (ver <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>). Las autoridades de Ucrania han establecido el Nivel de Protección 3 (MARSEC 3) en fecha 25 FEB, cerrando los puertos del país al tráfico de entrada/salida. Dicho nivel se aplica también en las áreas de inspección acordadas para los buques que exportan grano.
- 2.2. Se han informado varios incidentes con buques de guerra de Rusia y Ucrania, incluyendo el uso del armamento contra buques mercantes; el último en fecha 20 de junio. La zona de Ucrania está cerrada al tráfico comercial por las fuerzas rusas y se han declarado varias zonas minadas. El mar de Azov está abierto al tráfico comercial desde el 11 de marzo, aunque el tráfico marítimo es mayoritariamente de bandera rusa.
- 2.3. Los incidentes que se han producido en la mar son limitados, y acotados a la zona de Ucrania; pero no se puede descartar la posibilidad de nuevos incidentes con los buques de la marina rusa. **Se han detectado 7 minas a la deriva** en la parte occidental del Mar Negro, alejadas de las zonas minadas, la última de ellas el 8 de septiembre.
- 2.4. Otros incidentes previsibles son la perturbación o interferencias GPS y AIS, o la intromisión y perturbación de las comunicaciones en VHF.
- 2.5. Es importante destacar que se ha constatado la transmisión de información imprecisa y contradictoria de los sistemas de información de seguridad marítima (WWNWS) dependiendo de la nacionalidad de la estación, en ocasiones transmitiendo información ajena a la Información de Seguridad Marítima.
- 2.6. El 3 de marzo las autoridades españolas han establecido el **NIVEL 2** de protección marítima para los buques de pabellón español que naveguen en aguas del Mar Negro.
- 2.7. El 22 de julio se puso en marcha la Iniciativa del Mar Negro. El 25 de agosto, y con fecha prevista hasta el 19 de noviembre, se ha abierto un corredor para el transporte de grano



entre los puestos de Odesa, Chornomork y Yuzhny, y la zona de inspección dentro de las aguas territoriales de Turquía, a ambos lados del Bósforo, (<https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>). Los buques, aeronaves o vehículos no tripulados militares tiene prohibido acercarse a menos de 10 millas de los barcos que realizan el transporte.

2.8. En caso de que se produzca algún incidente en dicho transporte se debe informar inmediatamente al Centro de Coordinación (*Joint Coordination Centre*, JCC; ver pto. 3.7.d) en Estambul.

3. RECOMENDACIONES.

3.1. Introducción.

a) Las prácticas que se recomiendan van encaminadas a prevenir verse envuelto en una situación no deseada; la reacción por las fuerzas estatales de Rusia y Ucrania es impredecible, dependiendo de la evolución de la situación.

b) Se recomienda a las empresas y buques que eviten operar en la zona económica exclusiva de Rusia y Ucrania y los puertos de ambos países en el Mar Negro y Mar de Azov. Los puertos rusos fuera de la zona declarada son supuestamente seguros, aunque se están produciendo retrasos importantes.

c) El Bósforo sigue abierto, con unos retrasos razonables para los buques que navegan a puertos fuera de la zona de guerra en el Mar Negro. Las autoridades turcas han prohibido el paso a buques de guerra de terceros países, incluidas unidades adicionales rusas.

3.2. Antes del tránsito – planificación general.

a. General.

i. El Almirante de Acción Marítima (ALMART) es responsable de mantener el enlace directo con la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la Secretaría General de Pesca (SEGEPESCA), asociaciones de armadores y navieras, armadores y capitanes de buque con pabellón español o vinculados a intereses nacionales, proporcionando información, coordinación y asesoramiento para operar o transitar por la zona.

ii. Para ello, cuenta con su Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM), ubicado en Cartagena, cubierto de forma permanente, y que coordina e intercambia de forma estrecha y constante la información con otros organismos y naciones de la zona.

iii. Se recomienda evitar dirigirse a puertos ucranianos y rusos en el Mar Negro y Mar de Azov (en consonancia con las recomendaciones del Ministerio de Asuntos Exteriores) si no es estrictamente necesario. Antes de transitar por la zona de riesgo, el armador y el patrón deben realizar su propia evaluación de riesgo para determinar la probabilidad y las consecuencias de ataques y otras acciones basándose en la última información disponible. Particularmente importante es conocer las **precauciones de seguridad ante la posible amenaza de minas** (ver ATP-02.1, disponible en ENCOMAR; ver Anexo II).

iv. Se requiere una notificación previa al COVAM del plan de viaje. El COVAM iniciará un procedimiento de intercambio de información con el buque, recomendará los pasos a seguir para asegurar en la medida de lo posible el tránsito en coordinación con otras organizaciones, hará un seguimiento del tránsito por la zona y remitirá directamente al buque toda aquella información de seguridad y alertas que le puedan afectar.

v. Aunque deben tomarse medidas para evitar el acceso a bordo de fuerzas militares, deben prevalecer siempre las consideraciones relacionadas con la protección de la tripulación,



evitando particularmente el enfrentamiento por parte del equipo de seguridad privada, si lo hubiera.

b. Planificación de la Compañía.

- i. Se recomienda encarecidamente que los gestores y/o el Departamento de Operaciones comuniquen al COVAM la intención de tránsito de alguno de sus buques por la zona con la antelación suficiente, recomendando un mínimo de 5 días antes de la entrada en zona.
- ii. Se debe revisar la evaluación de la protección (*Ship's Security Assessment, SSA*) y la implementación del Plan de Protección del Buque (*Ship's Security Plan, SSP*) conforme al Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (*ISPS*) para los puertos y zonas en cuestión.
- iii. Se insta al Oficial de Protección de la Compañía (*CSO*) a que se asegure de que ha establecido un plan de contingencia para el tránsito por zona de riesgo, y de que éste se ha ensayado e informado y debatido con el Oficial de Protección del Buque (*SSO*).
- iv. Se debe tener pleno conocimiento de las zonas de riesgo que hayan podido ser promulgadas, y revisar las necesidades de pólizas de seguros y cláusulas de guerra.
- v. Debe procederse a la formación de las tripulaciones antes del tránsito, incluyendo ejercicios de control de daños.
- vi. Debe considerarse la posibilidad de recurrir a personal adicional para incrementar el número de personal de guardia.

c. Planificación del capitán/patrón del buque.

- i. Se recomienda a los buques que, además de remitir su Formato ALFA al COVAM se registren en el NATO Shipping Centre.
- ii. Una vez remitido el Formato ALFA al COVAM para un determinado tránsito, el seguimiento del buque se hará automáticamente con el AIS. Sólo en el caso de que el buque apague el AIS y no disponga de LRIT o caja azul española 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 4 horas.
- iii. Se recomienda que se informe bien a la tripulación antes de transitar por la zona de los riesgos y amenaza a la que se pueden enfrentar.
- iv. Se aconseja a los capitanes/patrones que preparen también un plan de comunicación de emergencia con todos los números de contacto esenciales. Dicho plan debe estar listo y a mano o a la vista de forma permanente cerca del panel de comunicaciones (incluir COVAM, CNCS, etc.).
- v. Se recomienda llevar el Sistema de Identificación Automático (AIS) del buque encendido, transmitiendo todos los datos de identificación del buque.

3.3. Planificación del viaje antes del tránsito.

a. Dentro del Mediterráneo y Mar Egeo.

- i. Los buques deben seguir las rutas de navegación recomendadas y ordenadas, y obedecer las instrucciones recibidas de las autoridades nacionales e internacionales legitimados para darlas. En este sentido, es importante recalcar que el paso del Bósforo es posible que sufra una congestión mayor que la habitual, aunque sigue abierto al tráfico.



ii. Se debe evitar cualquier enfrentamiento y/o posicionamiento de cualquier parte de los actores en conflicto en la zona; el Derecho del Mar avala a los buques para realizar el paso inocente por cualquiera de las zonas, pero en caso de conflicto armado se aplican otros convenios (ej. La Haya) que permiten a los países beligerantes el empleo de armamento.

iii. Antes de seguir las instrucciones de un actor estatal, cualquiera que sea, se debe comunicar con el COVAM y esperar a recibir instrucciones. En caso de premura de tiempo, se actuará de manera formal y correcta, pero tratando de demorar el tiempo necesario para recibir información e instrucciones.

iv. En el caso de recibir el ofrecimiento de escolta por parte de buques de guerra en la zona se debe declinar antes de recibir instrucciones al respecto desde el COVAM.

3.4. Antes del tránsito – medidas de precaución.

Estas medidas recomendadas están enfocadas a evitar el enfrentamiento con fuerzas de un tercer estado.

a) Teniendo en cuenta el personal disponible, debe asegurarse que las rutinas del buque se ajustan con suficiente antelación para garantizar que la tripulación que está de guardia ha descansado suficiente y está bien informada, y cerciorarse de que hay suficientes vigilantes disponibles.

b) Valorar realizar un tránsito diurno/nocturno, en función de las condiciones y avisos de seguridad recibidos (ej. Minas a la deriva).

c) Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.

d) Incrementar el personal de vigilancia/puente.

e) Dotar de personal a la Sala de Máquinas, salvo en el caso de amenaza de minas.

g) Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.

h) Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).

3.5. En tránsito – operaciones.

a) Utilizar las rutas habituales de tráfico y obedecer las instrucciones y recomendaciones de los centros nacionales e internacionales legítimamente autorizados para darlas, independientemente de su nacionalidad.

b) Navegar con normalidad, considerando la posibilidad de navegar a la máxima velocidad compatible con la zona.

c) Actuar con normalidad, y responder a las posibles llamadas de buques de guerra.

d) Responder contundente y firmemente oponiéndose a cualquier abordaje o visita a bordo cuando no existan causas legítimas para ello, sin llegar al enfrentamiento.

e) Las luces de navegación deben mantenerse encendidas conforme al COLREG.

f) Mantener alistados y comprobados todos los medios de iluminación, incluidos proyectores. Navegar con iluminación de cubierta, que facilite su reconocimiento, y responder abiertamente a cualquier interrogación (*hailing*) recibida.



- g) El capitán/CSO debe realizar una evaluación del peligro lo antes posible. Si considera que se está produciendo un peligro o amenaza, además de seguir lo estipulado en su plan de protección respecto la emisión del sistema de alerta de protección (SSAS), debe llamar inmediatamente al COVAM, que retransmitirá, de forma inmediata a su recepción, la información recibida del ataque o persecución a todos los centros en la zona y a la cadena de Mando nacional, para que puedan asignar los medios de auxilio disponibles. 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.
- h) Deben prepararse para navegar sin el auxilio de ayudas electrónicas, incluyendo la posibilidad de la ausencia de señal GPS y AIS.
- i) Proteger a la tripulación frente a cualquier exposición a un riesgo indebido. Cuando se transite por una zona de riesgo, debe limitarse a lo esencial el trabajo que se desarrolle en cubierta.
- j) No responder en modo alguno a cualquier agresión por parte de un actor estatal, esto sólo podría empeorar la situación.
- k) Si se va a fondear, mantener la vigilancia en el fondeadero y evitar la relajación de las condiciones de estanqueidad.
- l) Mantener un registro de todos los datos de navegación del buque, incluyendo los equipos de comunicaciones.

3.7. En caso de ataque o interacción con unidades militares.

- a) Seguir el plan de contingencia del buque preparado previamente.
- b) Activar el sistema de alerta de protección del buque (SSAS) que, a su vez, alertará al Oficial de Protección de su compañía y a su Estado de pabellón.
- c) Si el capitán/patrón ha ejercido su derecho de apagar el Sistema de Identificación Automático (AIS) durante el tránsito, encenderlo en el momento de producirse un incidente.
- d) Activar el Plan /Llamada de comunicación de alerta con el siguiente orden de prioridad:

CENTRO DE OPERACIONES Y VIGILANCIA DE ACCIÓN MARÍTIMA (COVAM), cubierto las 24 horas:

E-mail: covam@mde.es

Teléfono: 0034 968 50 00 50 / 968 12 00 20

Página web: <https://encomar.covam.es/mar-negro>

CENTRO NACIONAL DE COORDINACIÓN Y SALVAMENTO (CNCS), cubierto las 24 horas:

E-mail: cncs@sasemar.es

Teléfono: 0034 917 55 91 33

Fax: 0034 915 26 14 40

NATO SHIPPING CENTRE, cubierto las 24 horas:

E-mail: info@shipping.nato.int

Teléfono: +44 1923 956574

Página web: [NATO Shipping Centre - NATO Shipping Centre](https://www.nato.int/shipping-centre)



BLACK SEA INITIATIVE, Joint Coordination Centre:

E-mail: ADMIN@JCC-SECRETARIAT.ORG

Teléfono: +90 212 398 0169

Página web: <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>

Las comunicaciones con los dos últimos deberán efectuarse en inglés.

g) Remitir el informe del incidente del anexo en cuanto sea posible.

Si fuerzas militares abordan el buque.

a) Antes de que accedan al puente, intentar por todos los medios disponibles informar primero al COVAM, CNCS y NSC (en este orden) y si queda tiempo a la compañía.

b) No realizar ninguna acción que pueda dar lugar a violencia innecesaria y a que la tripulación sufra daños.

c) Mantener la calma y evitar enfrentarse con los asaltantes; seguir sus instrucciones para evitar actuaciones violentas.

d) Evitar reacciones apropiadas en otras circunstancias (ej., recluirse en la ciudadela, intervención del equipo de seguridad) que puedan ser mal interpretadas por las fuerzas militares.

Las autoridades españolas han establecido el NIVEL DE PROTECCIÓN 2 para los buques de pabellón español que naveguen en el Mar Negro.



ANEXO I - INFORME DE INCIDENTE

DATOS BUQUE		
IDENTIDAD	NOMBRE BUQUE*	
	IMO*	
	BANDERA	
	IRCS	
	Contacto CSO/DPA	
DOTACIÓN/CARGA	NÚMERO TRIPULANTES	
	NACIONALIDAD	
	NACIONALIDAD CAPITÁN	
	CARGA	
	CANTIDAD/VOLUMEN	
DATOS VIAJE	ÚLTIMO PUERTO	
	FECHA SALIDA	
	PRÓXIMO PUERTO	
	FECHA LLEGADA	
	DÍAS SEGUIDOS EN LA MAR	
DATOS INCIDENTE		
CONDICIONES	GRUPO FECHA-HORA INFORME	
	SITUACIÓN*	
	RUMBO Y VELOCIDAD*	
	GFH COMIENZO INCIDENTE*	
	GFH FINALIZACIÓN INCIDENTE*	
	CONDICIONES METEOROLÓGICAS	
TIPO INCIDENTE	TIPO INCIDENTE*	AVISTAMIENTO/ APROXIMACIÓN/ COMUNICACIÓN/ ATAQUE/ABORDAJE
	AREAS DEL BUQUE ATACADAS	
ARMAS	DESARMADOS / ARMADOS / FUEGO DE INTIMIDACIÓN*	
	PISTOLAS / FUSILES / ARMAS AUTOMÁTICAS / LANZADORES DE GRANADAS (RPG)	
BUQUES Y EMBARCACIONES	TIPO: BUQUE MERCANTE/GUERRA, CORBETA, FRAGATA*	
	DESCRIPCIÓN DEL BUQUE (COLOR, NOMBRE, CARACTERÍSTICAS)	
DATOS BUQUE PROPIO	DISPONE DE CIUADADELA / ZONA SEGURA*	SÍ/NO
	EQUIPO DE SEGURIDAD DISPONIBLE / NO DISPONIBLE ARMADO /SIN ARMAS*	SÍ/NO
	FRANCOBORDO A LA HORA DEL INCIDENTE	
	MEDIDAS ADOPTADAS ANTES DEL INCIDENTE	
	MEDIDAS ADOPTADAS DESPUÉS DEL INCIDENTE	
	OTROS	
RESPUESTA	ACTIVACIÓN ALARMA*	SÍ/NO
	REUNIÓN EN CIUADADELA*	EVITAR
	AUMENTO VELOCIDAD/	EVITAR



FUERZA DE ACCIÓN MARÍTIMA



	MANIOBRAS EVASIVAS *	
	DESCRIPCIÓN *	
	EMPLEO ARMAS / DISPAROS DE AVISO / INTIMIDACIÓN / IMPACTO	EVITAR
	OTROS ORGANISMOS A QUIENES SE INFORMÓ DEL INCIDENTE	
ESTADO ACTUAL	INCIDENTE EN CURSO / FINALIZADO *	
	QUIÉN FINALIZÓ EL INCIDENTE	
	DETALLES	
ESTADO ACTUAL Y APOYO REQUERIDO ANEXO I - INFORME DE INCIDENTE		
ESTADO	BUQUE SEGURO / NO SEGURO / BAJO ATAQUE / ABORDADO*	
	BUQUE NAVEGANDO / PARADO	
	SUMINISTRO EÉCTRICO *	SÍ/NO
	SIN DAÑOS / DAÑOS MENORES/ DAÑOS MAYORES	
DAÑOS / HERIDOS Y BAJAS	DETALLES DAÑOS*	
	SITUACIÓN DE LA DOTACIÓN	PUESTOS TRABAJO / CIUDADELA / FUERA BUQUE
	HERIDOS	
	DETALLES	
	FALLECIDOS	
INTENCIONES	CONTINUAR DERROTA / MODIFICAR DERROTA*	
	REPARAR DAÑOS / ABANDONAR BUQUE / ENTREGAR BUQUE*	
	VELOCIDAD ACTUAL	
	RUMBO ACTUAL	
	OTROS	
IMÁGENES	ESTÁ GRABADO EL INCIDENTE	
	CCTV / FOTOGRAFÍAS	
	INFORMACIÓN ANEXADA	
INFORMACIÓN ADICIONAL	CUALQUIER OTRA INFORMACIÓN ÚTIL	
	ADJUNTAR CUALQUIER OTRO INFORME ADICIONAL REALIZADO	

* DATOS OBLIGATORIOS.



ANEXO II – NAVEGACIÓN BAJO AMENAZA DE MINAS

1. Presencia de minas.

a. Ucrania ha declarado varios campos minados en las proximidades de sus costas en fecha 25 FEB. En fecha 23 MAR se ha informado de la posible presencia de minas a la deriva, confirmadas en fecha 28 MAR, realizándose varias desactivaciones por unidades de las marinas turca y rumana.

b. Las minas sembradas por Ucrania son de dos tipos:

(1) Minas de orinque. Minas flotantes ancladas con un sumergidor. La actuación de las minas puede ser por una o varias de las firmas del buque: magnética, acústica,... o por contacto.

(2) Minas de fondo. Minas posadas en el fondo, activadas por las mismas firmas del buque.

2. Medidas de autoprotección (*Self Protective Measures – SPM*),

a. Si es posible, evitar sondas menores de 200 m.

b. Evitar navegar de noche en zonas donde se ha constatado la presencia de minas a la deriva.

c. Navegar a la menor velocidad de gobierno, para reducir la firma acústica del buque.

d. Mantener la estanqueidad, principalmente por debajo de la cubierta principal.

e. No arrojar objetos por la borda, que se puedan confundir con minas.

f. Mantener una vigilancia adicional para detectar cualquier posible actividad de minado.

g. Prepararse para ser guiado a través de aguas minadas, operación *Lead Through*.

h. Seguir aguas a otros buques, evitando maniobras bruscas que aumenten el ruido radiado.

i. Minimizar la firma acústica realizando un estibado correcto de material, evitando trabajos ruidosos, y cambios de velocidad o rumbo que produzcan ruido.

j. Reducir la presencia de personal debajo de la cubierta principal y la línea de flotación al mínimo imprescindible.

k. Cuando se navegue por zonas de minas todo el personal deberá llevar chaleco salvavidas y casco.

l. El personal en las cubiertas superiores deberá evitar las zonas de antenas y otro material que pudieran desprenderse o caer en caso de una explosión.

m. Evitar fondear en las proximidades de zonas minadas.

n. Si se detecta una mina:

(1) Evacuar a todo el personal de los compartimentos debajo de la cubierta principal y bajo la línea de flotación.

(2) Anunciarlo por los sistemas de aviso del buque para alertar a toda la dotación de un posible impacto.



Imagen minas detectadas