



RECOMENDACIONES ANTE LOS INCIDENTES EN EL ESTRECHO DE ORMUZ Y GOLFO PÉRSICO

Fecha elaboración/actualización: 01 SEP 2019

- Ref.: A. [BMP5](#)
B. [Global-counter-piracy-guidance-bmp](#)
C. 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, de 01JUN19.

1. OBJETO.

- 1.1. 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 navegue por la zona del Estrecho de Ormuz, Golfos de Omán y Pérsico.
- 1.2. Estas recomendaciones complementan a las dictadas para la zona del Océano Índico, pero particularizadas a las especiales condiciones de seguridad de la zona. Se invita a todos los actores la utilización y difusión de estas recomendaciones.
- 1.3. Este documento complementa también las orientaciones facilitadas por otros países en la zona, particularmente los EEUU y el Reino Unido, adaptadas a buques españoles.

2. SITUACIÓN DE SEGURIDAD EN LA ZONA.

- 2.1. El pasado mes de junio los buques FRONT ALTAIR y KOKUKA COURAGEOUS fueron atacados mientras navegaban por el Estrecho de Ormuz. Estos ataques fueron, precedidos por los ataques a varios buques en el fondeadero de Fujaira el mes de mayo.
- 2.2. Todos los ataques se han producido aparentemente sin consideraciones o relación con el pabellón del buque. Las investigaciones de los incidentes por fuentes neutrales apuntan a que fueron perpetrados por un actor estatal.
- 2.3. Otras acciones hostiles observadas son la perturbación o interferencias GPS o la intromisión y perturbación de las comunicaciones en VHF.
- 2.4. Posteriores acciones, como la detención por fuerzas británicas del petrolero GRACE 1 el 4 JUL 19 (liberado el pasado 15 AGO 19), seguida por la captura por fuerza iraníes del STENA IMPERO de bandera del Reino Unido y el RIAH de bandera de Panamá elevan la tensión en la zona.
- 2.5. Todas estas acciones se enmarcan dentro de una situación de inestabilidad generalizada, y no responden a actores no estatales sino a políticas deliberadas y encaminadas a objetivos concretos; es erróneo presuponer que la respuesta al secuestro o el ataque a un buque vayan a ser violentos y erráticos, como en el caso de la piratería. Es previsible que, con periodos de mayor o menor tensión, la situación se mantenga inestable en la zona.
- 2.6. En estas circunstancias, los EEUU están organizando la Operación SENTINEL, actualmente compuesta por fuerzas de los EEUU y el Reino Unido, pero con la previsible incorporación de otros países.

3. RECOMENDACIONES.

3.1. Introducción.

- a) Las prácticas que se recomiendan van encaminadas a prevenir la escalada de incidentes y, en lo posible, verse envuelto en una situación no deseada; la reacción por las fuerzas estatales de un determinado país es siempre ordenada dentro de ciertos límites del derecho de gentes.
- b) Se recomienda a las empresas y buques que continúen con sus operaciones con la normalidad dictada por la situación internacional, y según las recomendaciones que emitan desde los correspondientes estamentos del Estado español.

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 JOA de ATALANTA.

El asesoramiento que se presta para la JOA de ATALANTA se ha extendido a la zona del Estrecho de Ormuz y Golfo Pérsico.

- 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 que se encuentran en la zona, principalmente el UK Maritime Trade Organization (MTO) de Dubai y el US NAVCENT.
- iii. Antes de transitar por la zona de riesgo, el armador y el capitán 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).
- iv. Se recomienda una notificación previa al COVAM del plan de viaje para que puedan identificar los tránsitos vulnerables. Con esta información, 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 cualquier tipo de enfrentamiento.
- vi. Aunque la Armada no va a desplegar unidades en la zona del Estrecho de Ormuz, es habitual la presencia de buques en aguas relativamente próximas (ej. Operación ATALANTA) con lo que se puede esperar una respuesta relativamente pronta ante cualquier incidente.

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 10 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).
- iii. Se insta al Oficial de Protección de la Compañía (CSO) a que se asegure de que ha establecido el plan de contingencia para el tránsito por zona de riesgo, y de que éste se ha ejercitado e informado y debatido con el Capitán/Patrón y 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 prácticos de cómo actuar en cada caso.
- 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 UKMTO y el US NAVCENT NCAGS.
- 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, UKMTO, US NAVCENT NCAGS, etc).
- v. Se recomienda llevar el Sistema de Identificación Automático (AIS) del buque encendido, durante el tránsito por el Estrecho de Ormuz y sus accesos, transmitiendo todos los datos de identificación del buque.

3.3. Planificación del viaje antes del tránsito.**a) Dentro del Estrecho de Ormuz.**

- i. Los buques deben seguir las rutas de navegación recomendadas y ordenadas, y obedecer las instrucciones recibidas de los actores legítimos para darlas (TSS aprobados por la IMO).



- 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 y al derecho de tránsito a través de Ormuz.
- 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 no españoles se debe declinar antes de recibir instrucciones al respecto desde el COVAM.

b) Antes del tránsito – medidas de precaución.

Estas medidas recomendadas están enfocadas a evitar el abordaje por fuerzas de un tercer estado.

- i. 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. Estas rutinas incluirán también al personal de seguridad privada embarcado.
- ii. Valorar realizar un tránsito diurno/nocturno, en función de las condiciones y avisos de seguridad recibidos.
- iii. Mantener alistada la maquinaria adicional auxiliar, incluyendo generadores y motores auxiliares/de maniobra.
- iv. Incrementar el personal de vigilancia/puente.
- v. Considerar la conveniencia de navegar con máquina desatendida en pasos estrechos, y evacuar la Cámara de Máquinas en el caso de amenaza de minas.
- vi. En caso de emergencia se puede contactar con los buques de guerra en VHF Ch 16 (alternativo Ch. 08).
- vii. Considerar la utilización de dispositivos de visión nocturna para su utilización durante las horas de oscuridad.
- viii. Operar sistemas de vídeo vigilancia (CCTV) (si están instalados).

3.4. En tránsito – operaciones.

- a) Utilizar las rutas habituales de tráfico y obedecer las instrucciones y recomendaciones de los centros 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. Evitar que se pueden notar síntomas de debilidad, nerviosismo, etc.
- c) Responder a las posibles llamadas de buques de guerra de la Operación SENTINEL.
- d) Responder contundente y firmemente oponiéndose a cualquier abordaje o visita a bordo cuando no existan causas legítimas para ello. Es de suponer que esto hará



desistir a posibles facciones que puedan pretender aprovecharse de una situación crítica.

- e) Las luces de navegación deben mantenerse encendidas conforme al COLREG.
- f) Efectuar y mantener la máxima condición de estanqueidad posible por debajo de la cubierta principal.
- g) Mantener alistados y comprobados todos los medios de iluminación, incluidos proyectores. Navegar con iluminación de cubierta reducida (siempre de acuerdo con lo establecido en el COLREG), evitando delatar la estructura del buque, que facilite su reconocimiento, pero responder abiertamente a cualquier interrogación (hailing) recibida.
- h) El capitán/patrón 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 a la activación del SSAS, debe llamar inmediatamente y siempre que sea posible 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.
- i) Deben vigilarse todas las embarcaciones sospechosas, particularmente aquellas que realizan movimientos rápidos y erráticos - no conformes con el tráfico - en las proximidades de las vías de navegación.
- j) 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. Esto incluye las precauciones a seguir en el caso de amenaza de minas.
- k) No responder en modo alguno a cualquier agresión por parte de un actor estatal, esto sólo podría empeorar la situación.
- l) Si se va a fondear, mantener la vigilancia en el fondeadero y evitar la relajación de las condiciones de estanqueidad.
- m) Comprobar periódicamente que no haya objetos adosados al casco, especialmente en las zonas popelas.
- n) Mantener un registro de todos los datos de navegación del buque, incluyendo los equipos de comunicaciones.

3.5. En caso de ataque u actos violentos.

- 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

**Centro de Comercio Marítimo del Reino Unido (*UK Maritime Trade Centre*), cubierto
las 24 horas:**

E-mail: watchkeepers@ukmto.org

Tel +44 2392 222 060

Célula NCAGS del US NAVCENT, cubierto las 24 horas:

E-mail: CUSNC.NCAGS_BW@me.navy.mil

Tel: + 973 1785 0084

Las comunicaciones con estos dos últimos organismos deberán efectuarse en inglés.

- e) Activar la sirena de emergencia y efectuar llamada de socorro en los canales VHF 16 (alternativo CH 8, cubiertos por buques militares).
- f) Enviar un mensaje de Socorro vía el sistema DSC (llamada selectiva digital) e INMARSAT-C cuando proceda.
- g) Remitir el informe del incidente del anexo en cuanto sea posible.

3.6. Si fuerzas armadas abordan el buque.

- a) Antes de que accedan al puente, intentar por todos los medios disponibles informar primero al COVAM, UKMTO, Célula NCAGS US NAVCENT (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) Asegurarse de que toda la tripulación no necesaria se reúne en un mismo lugar (no es preciso que sea la ciudadela, si se dispone de ella).



ANEXO - 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
	ÁREAS DEL BUQUE ATACADAS	
SOSPECHOSOS	NÚMERO DE EMBARCACIONES*	
	NÚMERO DE INDIVIDUOS	
	APARIENCIA	CIVIL / MILITAR /DESCONOCIDO
	ETNIA / IDIOMA	NACIONALIDAD SI SE CONOCE
ARMAS	DESARMADOS / ARMADOS / FUEGO DE INTIMIDACIÓN*	
	PISTOLAS / FUSILES / ARMAS AUTOMÁTICAS / LANZADORES DE GRANADAS (RPG)	
ESCALAS	NO AVISTADAS / DISPONIBLES / EMPLEADAS	
	INFORMACIÓN ADICIONAL	
EMBARCACIONES	TIPO: BALLENERA, DHOW, ESQUIFE, BUQUE DE PESCA, BUQUE MERCANTE/GUERRA*	
	DESCRIPCIÓN DEL BUQUE (COLOR, NOMBRE, CARACTERÍSTICAS)	
DATOS BUQUE PROPIO	DISPONE DE CIUDADELA / ZONA SEGURA*	SÍ/NO
	EQUIPO DE SEGURIDAD DISPONIBLE / NO DISPONIBLE ARMADO /SIN ARMAS*	SÍ/NO
	FRANCOBORDO A LA HORA DEL INCIDENTE	



	MEDIDAS DE AUTOPROTECCIÓN ANTES DEL INCIDENTE	
	MEDIDAS DE DEFENSA EMPLEADAS	
	OTROS	
RESPUESTA	ACTIVACIÓN ALARMA*	SÍ/NO
	REUNIÓN EN CIUADADELA*	SÍ/NO
	AUMENTO VELOCIDAD/ MANIOBRAS EVASIVAS *	SÍ/NO
	DESCRIPCIÓN *	
	EMPLEO ARMAS / DISPAROS DE AVISO / INTIMIDACIÓN / IMPACTO	
	OTROS ORGANISMOS A QUIENES SE INFORMÓ DEL INCIDENTE	
ESTADO ACTUAL	INCIDENTE EN CURSO / FINALIZADO *	
	QUIÉN FINALIZÓ EL INCIDENTE	
	DETALLES	
ESTADO ACTUAL Y APOYO REQUERIDO		
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 / CIUADADELA / FUERA BUQUE
	HERIDOS	
	DETALLES	
	FALLECIDOS	
	DETALLES	
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.

NO ES NECESARIO COMPLETAR LOS DATOS YA REMITIDOS EN EL FORMATO ALFA.