

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 14 de junio de 2019

Ref: SMA 23/2019/AB

Asunto: Ataque a dos petroleros en el Golfo Pérsico: recomendaciones del sector a los buques que naveguen por la zona

Muy Srs. nuestros:

Como sabrán por los medios de comunicación, en el día de ayer los petroleros *Front Altair* y *Kokuka Courageous*, de armadores noruego y japonés respectivamente, fueron atacados deliberadamente en el golfo de Omán en unos incidentes similares a los que se produjeron el 12 de mayo y que algunas fuentes denominan “sabotajes” y otras “terrorismo”. Las tripulaciones abandonaron los buques tras los ataques, dejándolos a la deriva en el estrecho de Ormuz.

El 17 de mayo, el *Lloyds Joint War Risk Committee* incluyó la zona del golfo Pérsico o Árabe y sus aguas adyacentes, que engloban la zona occidental del golfo de Omán de Longitud: 058° E en su lista de zonas de riesgo de conflicto.

La Cámara Naviera Internacional (ICS) sobre este asunto en la que recomiendan a los buques que transiten por los estrechos de Ormuz y que operan en la zona indicada:

- Seguir los procedimientos de registro e informe descritos en la tabla de la carta náutica [Q6099](#) y las [BMP-5](#).
- Notificar los incidentes de protección marítima, incluidos los comportamientos sospechosos, a la *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO), al *Maritime Security Centre – Horn of Africa* (MSCHOA) y a las *Combined Maritime Forces* (CMF). Los datos de contacto están recogidos en las BMP-5. El 10 de abril les enviamos los nuevos datos de contacto del MSCHOA mediante la circular de referencia [SMA 9/2019/AB](#) como consecuencia del traslado a Rota del Cuartel General de la Operación Militar ATALANTA de la UE.
- Intensificar la vigilancia, por ejemplo, aumentando el número de centinelas y patrullas de protección, manteniendo la escucha por VHF y en contacto con las autoridades portuarias.
- Implantar medidas de protección equivalentes al Nivel 2 del Código ISPS.
- Reforzar la integridad estanca del casco cerrando las puertas y escotillas.
- Asegurarse de que las zonas de la acomodación en las que duermen los tripulantes se encuentran ubicadas por encima de la línea de flotación.
- Tener en cuenta la gran variedad de medidas de autoprotección adicionales descritas en el documento [ATP-02.1 Naval Cooperation and Guidance for Shipping](#), que se pueden encontrar en la página web: www.maritimeglobalsecurity.org
- Mantener un estrecho diálogo con las compañías de seguros.

Muy atentamente,

Manuel Carlier
Director General