



Consejo de Seguridad

Distr. general
18 de junio de 2019
Español
Original: inglés

Carta de fecha 17 de junio de 2019 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad por los Representantes Permanentes de la Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y Noruega ante las Naciones Unidas

Siguiendo instrucciones de nuestros Gobiernos respectivos, nos dirigimos a usted en relación con lo siguiente: a) nuestra carta conjunta de fecha 15 de mayo de 2019 dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad ([S/2019/392](#)); b) nuestra reunión informativa oficiosa celebrada en privado con los miembros del Consejo y la Secretaria General Adjunta de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz el 6 de junio de 2019; y c) nuestra declaración conjunta ante el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, formulada por el Representante Permanente de los Emiratos Árabes Unidos ante la Organización Marítima Internacional el 11 de junio de 2019. Por la presente también le transmitimos adjunto un informe con los resultados preliminares de la investigación dirigida por los Emiratos Árabes Unidos sobre los ataques contra cuatro buques petroleros en aguas territoriales de los Emiratos Árabes Unidos al este del puerto de Fuyaira el 12 de mayo de 2019 (véase el anexo).

La investigación sigue abierta, por lo que mantendremos a los miembros del Consejo de Seguridad informados sobre cualquier resultado adicional.

Le agradeceríamos que tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y su anexo como documento del Consejo de Seguridad. Solicitamos asimismo que el Consejo siga ocupándose de la cuestión.

(Firmado) **Abdallah Y. Al-Mouallimi**
Representante Permanente
Misión Permanente del Reino de la
Arabia Saudita ante las Naciones Unidas

(Firmado) **Lana Nusseibeh**
Representante Permanente
Misión Permanente de los Emiratos Árabes
Unidos ante las Naciones Unidas

(Firmado) **Mona Juul**
Representante Permanente
Misión Permanente de Noruega
ante las Naciones Unidas



**Anexo de la carta de fecha 17 de junio de 2019 dirigida a la
Presidencia del Consejo de Seguridad por los Representantes
Permanentes de la Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos
y Noruega ante las Naciones Unidas**

**Informe inicial sobre los ataques contra petroleros frente al puerto
de Fuyaira, Emiratos Árabes Unidos, perpetrados el 12 de mayo
de 2019**

Índice

| | <i>Página</i> |
|--|---------------|
| Resumen | 4 |
| Metodología | 5 |
| Contexto | 5 |
| El Puerto de Fuyaira | 5 |
| Buques atacados | 6 |
| Detalles de los incidentes | 6 |
| Buque Amjad | 6 |
| Buque Al-Marzoqah | 11 |
| Buque A. Michel | 14 |
| Buque Andrea Victory | 16 |
| Evaluación de los resultados de la investigación | 19 |
| Conclusión preliminar | 20 |

Resumen

1. En una carta dirigida a la Presidencia del Consejo de Seguridad de fecha 15 de mayo de 2019 (S/2019/392), las Misiones Permanentes del Reino de la Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y el Reino de Noruega ante las Naciones Unidas señalaron a la atención del Consejo de Seguridad un incidente grave relacionado con la paz y la seguridad internacionales. El 12 de mayo de 2019, cuatro buques petroleros fueron atacados en aguas territoriales de los Emiratos Árabes Unidos, al este del puerto de Fuyaira: dos buques con pabellón de la Arabia Saudita, uno con pabellón de Noruega y uno con pabellón de los Emiratos Árabes Unidos. Esos ataques deliberados representan una grave amenaza para la navegación marítima internacional y el suministro mundial de energía. Los ataques también constituyen delitos en virtud del Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 de la Organización Marítima Internacional.

2. Tras las explosiones, el Equipo de Eliminación de Explosivos de los Emiratos Árabes Unidos acordonó la zona. Los Emiratos Árabes Unidos iniciaron una investigación nacional exhaustiva en la que participaron equipos técnicos de varios países por invitación de los Emiratos Árabes Unidos.

3. En el presente informe se exponen brevemente los resultados preliminares de la investigación en curso que llevan a cabo los Emiratos Árabes Unidos. Las Misiones Permanentes del Reino de la Arabia Saudita, los Emiratos Árabes Unidos y el Reino de Noruega presentaron esos resultados preliminares a los miembros del Consejo de Seguridad en una reunión privada oficiosa celebrada el 6 de junio de 2019 en la Misión Permanente de los Emiratos Árabes Unidos ante las Naciones Unidas en Nueva York. La Secretaria General Adjunta de Asuntos Políticos y de Consolidación de la Paz, Sra. Rosemary DiCarlo, asistió también a la reunión privada.

4. Sobre la base de la investigación llevada a cabo hasta la fecha, se puede afirmar lo siguiente:

- a) Es muy probable que se hayan utilizado minas lapa en los cuatro atentados;
- b) Es probable que uno o varios equipos de buzos, desplegados desde una o varias de las lanchas rápidas que se acercaron a los buques, colocaran las minas lapa en cada buque;
- c) Se considera que para llevar a cabo esos atentados fue necesario un gran nivel de precisión;
- d) Se considera que la colocación de las minas responde a la voluntad de inutilizar los buques más que de hundirlos o destruirlos o provocar un derrame de hidrocarburos.

En conjunto, estos son indicios sólidos de que los cuatro atentados formaron parte de una operación compleja y coordinada llevada a cabo por un actor con una importante capacidad operacional en cuestión de inteligencia, equipo y capacitación, muy probablemente un agente estatal. En consecuencia, la conclusión preliminar de la investigación realizada hasta la fecha es que es probable que los complejos atentados perpetrados frente al puerto de Fuyaira fueran llevados a cabo por un agente estatal.

5. La investigación sigue abierta, por lo que se mantendrá a los miembros del Consejo de Seguridad informados sobre cualquier resultado o conclusión adicional.

Metodología

6. El 12 de mayo de 2019, las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos iniciaron una investigación exhaustiva, encargada a un equipo de expertos procedentes de varios organismos, sobre los atentados contra cuatro buques frente al puerto de Fuyaira. En la investigación han participado también, por invitación de los Emiratos Árabes Unidos, equipos técnicos de varios países para confirmar los resultados de forma independiente y realizar su propio análisis.

7. Hasta la fecha, la investigación ha incluido lo siguiente:

a) El despliegue de más de diez buzos de diferentes países y un vehículo submarino controlado a distancia a fin de inspeccionar los daños en los buques;

b) Un proceso de análisis químico en dos fases (un análisis sobre el terreno y un análisis en laboratorios del Gobierno de los Emiratos Árabes Unidos) de muestras recogidas en los cascos de los buques y de fragmentos recogidos en los lugares en los que se produjeron los ataques. Otros países están realizando pruebas forenses en sus propios laboratorios para confirmar las conclusiones de este análisis.

c) El análisis elemental de materiales mediante fluorescencia de rayos X de los fragmentos de origen desconocido procedentes de los lugares en los que se produjeron los ataques;

d) Unas 50 entrevistas, incluidas entrevistas a los capitanes de los cuatro buques atacados, todos los ingenieros jefes y todos los miembros de la tripulación que se encontraban en la sala de máquinas o la cubierta de los buques cuando se produjeron los ataques;

e) El examen de los cuadernos de bitácora de los buques;

f) El análisis de la información recopilada durante las diez horas anteriores a las explosiones por los registradores de datos de la travesía de los buques.

8. Se siguen buscando fragmentos de origen desconocido y se inspeccionarán exhaustivamente los buques cuando se encuentren en dique seco. A 6 de junio de 2019, el Andrea Victory se encontraba en un dique seco en Dubái para ser inspeccionado.

Contexto

El puerto de Fuyaira

9. El puerto de Fuyaira es el mayor puerto (y el único puerto de usos múltiples) en la costa oriental de los Emiratos Árabes Unidos. Por el puerto transitan graneles secos y líquidos, contenedores y carga de proyectos. Es también uno de los tres mayores centros de aprovisionamiento de combustible del mundo para el reabastecimiento de buques¹.

10. El puerto de Fuyaira es especialmente importante para el suministro mundial de petróleo. Las dos terminales petroleras del puerto pueden recibir a superpetroleros (*supertankers* y *very large crude carriers*). También está estratégicamente situado al sur del estrecho de Ormuz. Junto con el oleoducto Bab-Habshan-Fuyaira, el puerto proporciona una ruta segura para transportar hidrocarburos evitando el estrecho de Ormuz.

¹ Organización de Países Exportadores de Petróleo, *2014 World Oil Outlook*, pág. 117.

Buques atacados

11. El 12 de mayo de 2019, cuatro buques petroleros fueron atacados en las aguas territoriales de los Emiratos Árabes Unidos frente a la costa de Fuyaira. Los Estados del pabellón de los buques eran el Reino de la Arabia Saudita (2), el Reino de Noruega (1) y los Emiratos Árabes Unidos (1). En el momento de las explosiones, los cuatro buques atacados se encontraban en la zona de fondeo frente a la costa de Fuyaira, al este del puerto. Aquel día había en esa zona unos 185 grandes buques, así como varios remolcadores, pesqueros y otros buques civiles. Los dos buques con pabellón de la Arabia Saudita estaban entre los mayores petroleros que se encontraban en la zona de fondeo en aquel momento. Los cuatro buques estaban cerca de alguno de los dos canales, norte o sur, utilizados para entrar y salir de la zona de fondeo. El buque Amjad, con pabellón de la Arabia Saudita, se encontraba cerca del canal norte; los otros tres buques atacados se encontraban al otro lado de la zona de fondeo, cerca del canal sur.

Detalles de los incidentes

Buque Amjad

12. Situación general

El Amjad (OMI 9779800; MMSI 403529000) es un petrolero con pabellón de la Arabia Saudita. Mide unos 330 metros de eslora por 60 de manga. El Amjad había partido de Singapur y se dirigía al Reino de la Arabia Saudita. Fue el primer buque en el que se produjo una explosión, a las 6.02 horas (hora local). En el momento de la explosión, el Amjad se encontraba en el canal norte de la zona de fondeo, donde llevaba unas 35 horas fondeado.

13. Lugar de la explosión

La investigación sobre los daños sufridos por el Amjad indica que la explosión se produjo a babor, unos 3,30 metros por debajo de la línea de flotación, en la sala de máquinas. Como en el caso de las otras tres explosiones, esta perforó el casco exterior del buque. De los cuatro buques, el Amjad fue el que sufrió los mayores daños y la mayor perforación del casco, con un agujero de unos 4 metros por 4,9 metros. La sala de máquinas se inundó, lo que inutilizó el buque.

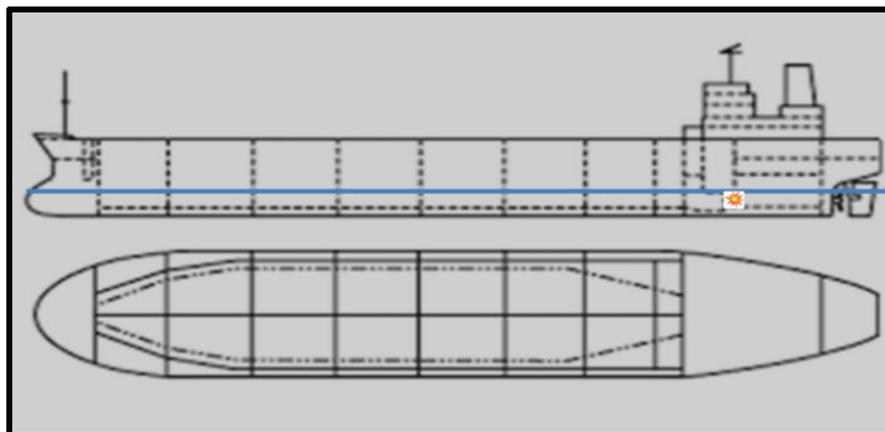


Imagen 1: Diagrama del Amjad en el que se señala el lugar de la explosión.

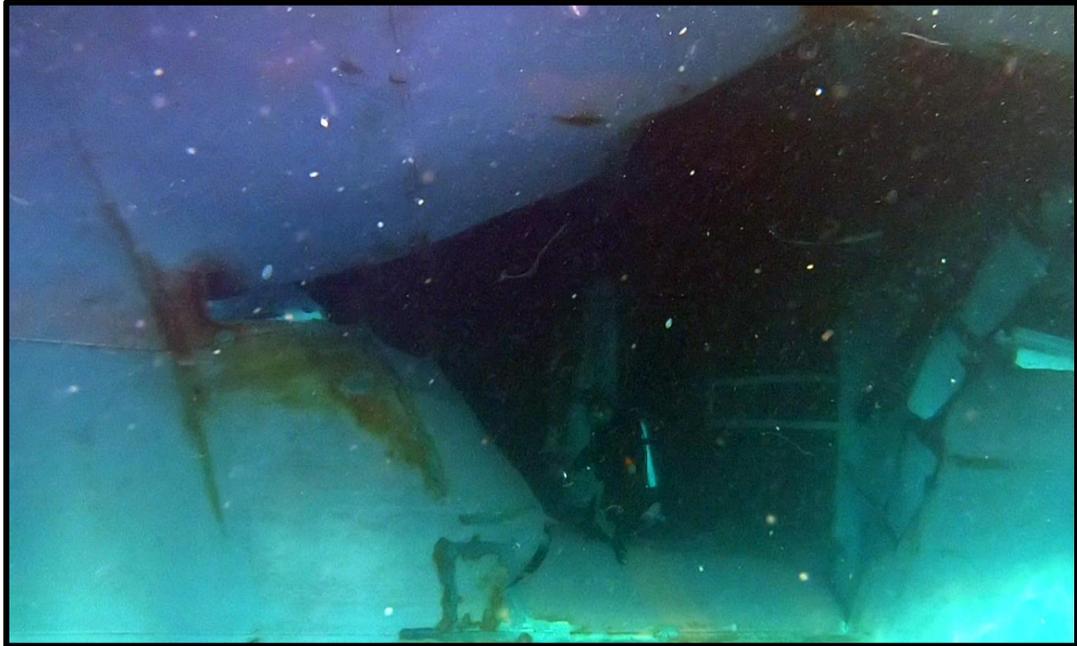


Imagen 2: Foto en la que se ve a un buzo delante del casco dañado del Amjad.

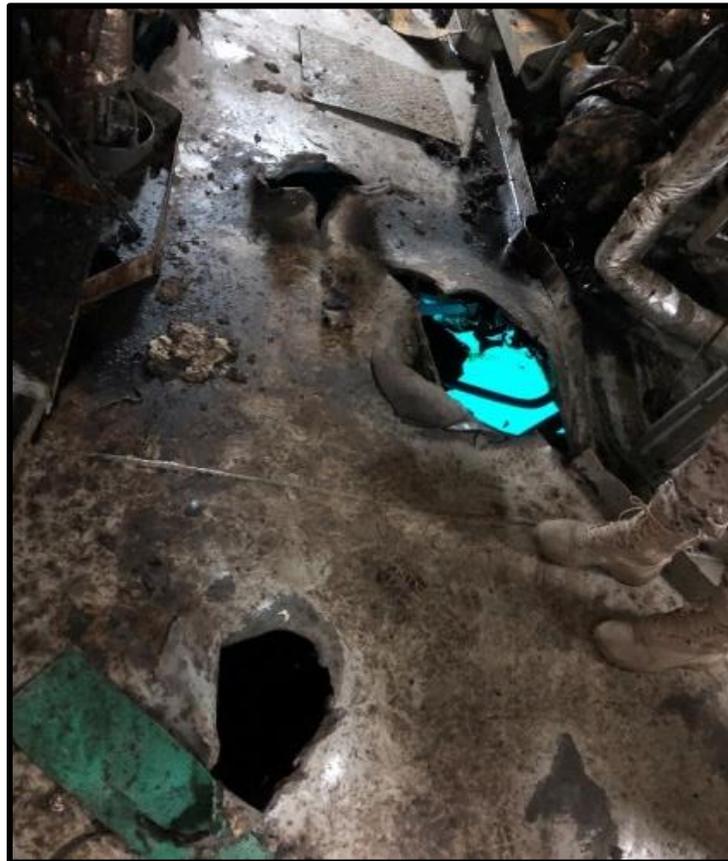


Imagen 3: Daños bajo la sala de depuradoras, en la sala de máquinas del Amjad.

14. Fragmentos encontrados

Se recuperaron fragmentos de origen desconocido en el Amjad (restos del artefacto utilizado en el ataque). El análisis elemental de fluorescencia de rayos X ha revelado que están compuestos de aluminio.



Imagen 4: Foto en la que se ven los fragmentos de origen desconocido recuperados del interior del Amjad.



Imagen 5: Fragmentos de origen desconocido recogidos en el Amjad.

15. Análisis químico

Un proceso de análisis químico en dos fases de las muestras recogidas en el lugar del atentado contra el Amjad detectó la presencia del explosivo 2,4,6-trinitrotolueno (TNT). También detectó la presencia de los explosivos siguientes: RDX, tetranitrato de pentaeritritol, dinitrato de propilenglicol y 1,3 dinitrobenceno.

16. Registrador de datos de la travesía

En las imágenes del registrador de datos de la travesía del Amjad se observa que una lancha rápida sospechosa se acercó al buque a gran velocidad procedente del este a las 3.52 horas (hora local) el 12 de mayo de 2019 y permaneció cerca del buque durante nueve minutos, antes de partir a las 4.04 horas en dirección este a gran velocidad. La última vez que el registrador de datos de la travesía detectó la lancha rápida sospechosa fue a las 4.07 horas (hora local). (Se puede ver una grabación de vídeo del registrador de datos de la travesía del Amjad en el siguiente sitio web: <https://www.un.int/uae/media/amjad-vdr>.)

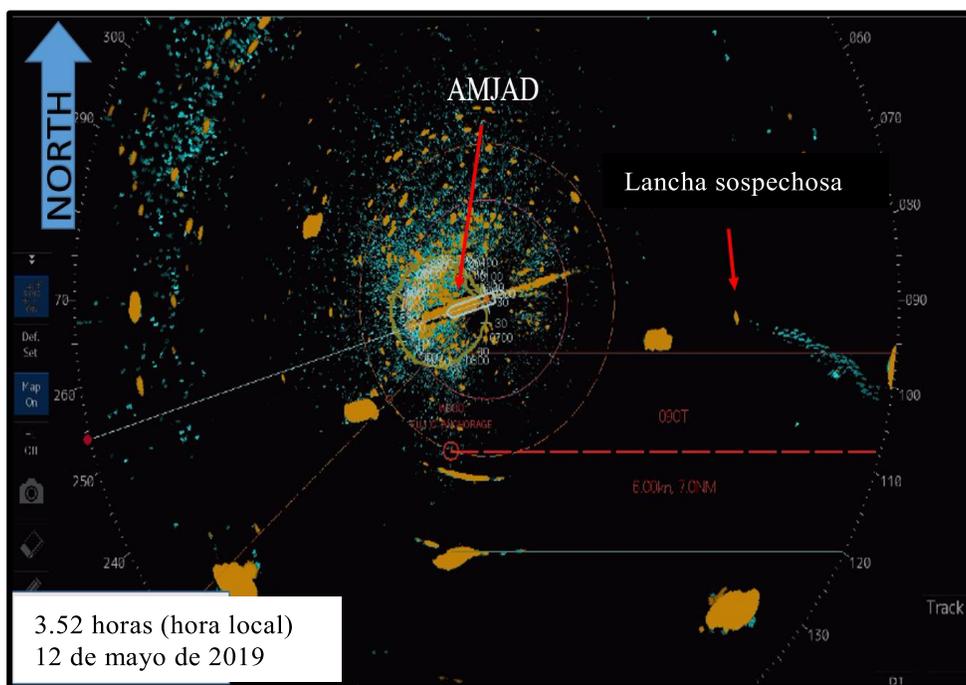


Imagen 6: Imagen del registrador de datos de la travesía del Amjad en la que se detecta por primera vez la lancha rápida sospechosa [Nota: la gran mancha naranja rodeada por una línea azul claro en el centro de la imagen es el Amjad. Las grandes manchas naranjas alrededor del Amjad son otros buques. Las pequeñas manchas naranjas son ecos parásitos del radar (olas y movimientos del agua recogidos como ruido del radar). Una flecha roja señala la lancha rápida sospechosa].

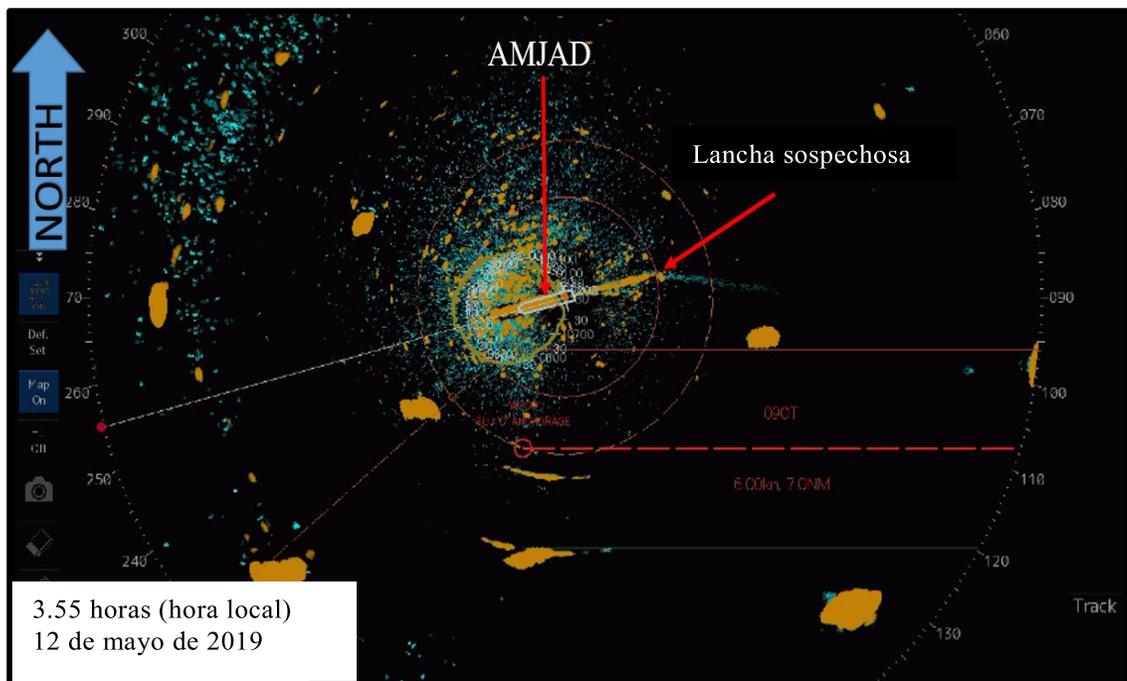


Imagen 7: Imagen del registrador de datos de la travesía del Amjad en la que se ve la lancha rápida sospechosa acercándose al buque.

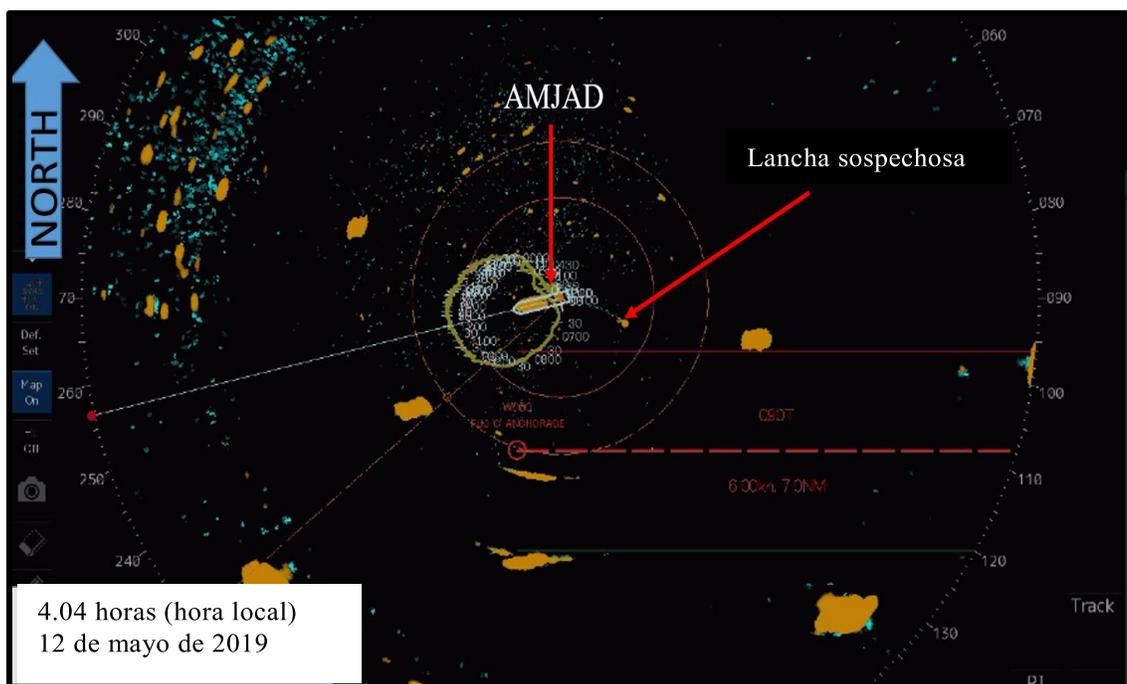


Imagen 8: Imagen del registrador de datos de la travesía del Amjad en la que se ve la lancha rápida alejándose del buque nueve minutos más tarde.

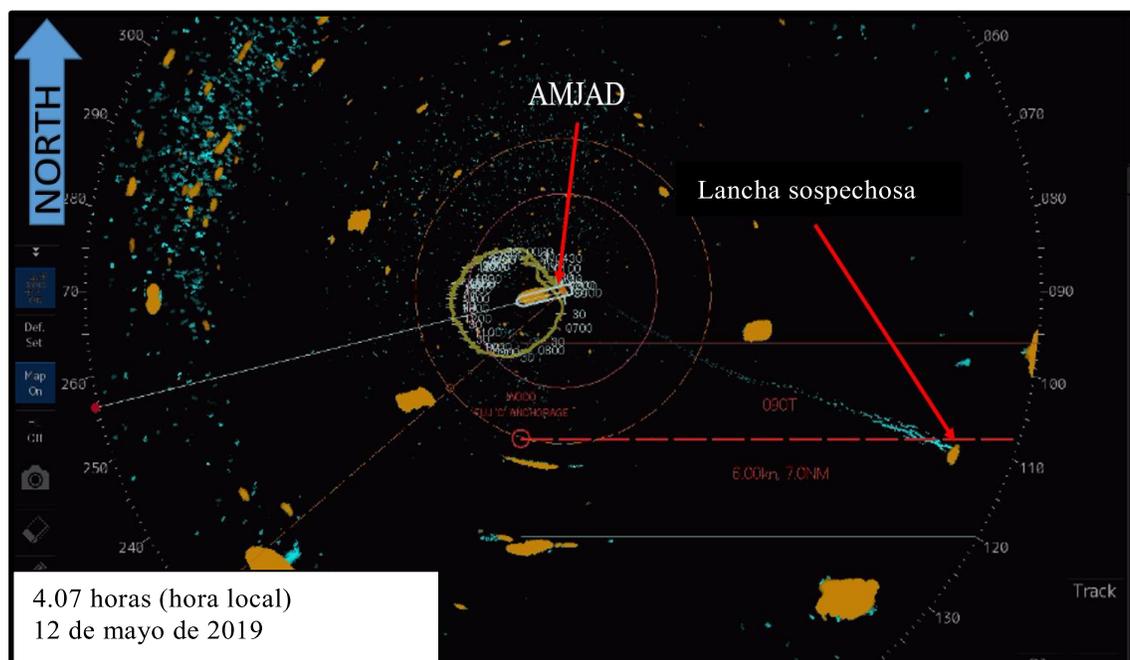


Imagen 9: Imagen del registrador de datos de la travesía del Amjad en la que se ve por última vez la lancha rápida sospechosa alejándose hacia el este.

Buque Al-Marzoqah

17. Situación general

El Al-Marzoqah (OMI 9165762; MMSI 403044000) es un petrolero para el transporte de crudos con pabellón de la Arabia Saudita. Mide unos 244 metros de eslora por 42 de manga. El Al-Marzoqah había partido de Yanbu, en el Reino de la Arabia Saudita, y se dirigía a la Sultanía de Omán. Fue el segundo buque en el que se produjo una explosión, a las 6.22 horas (hora local), 20 minutos después de la explosión en el Amjad. En el momento de la explosión, el Al-Marzoqah se encontraba en el canal sur de la zona de fondeo, donde llevaba unas 32 horas fondeado.

18. Lugar de la explosión

La investigación sobre los daños sufridos por el Al-Marzoqah indica que la explosión se produjo a babor, unos 1,60 metros por debajo de la línea de flotación, en la sala de máquinas. Como en el caso de las otras tres explosiones, esta perforó el casco exterior del buque. Se produjo un agujero en el casco del Al-Marzoqah de unos 3,7 metros por 3,5 metros. La sala de máquinas se inundó, lo que inutilizó el buque.

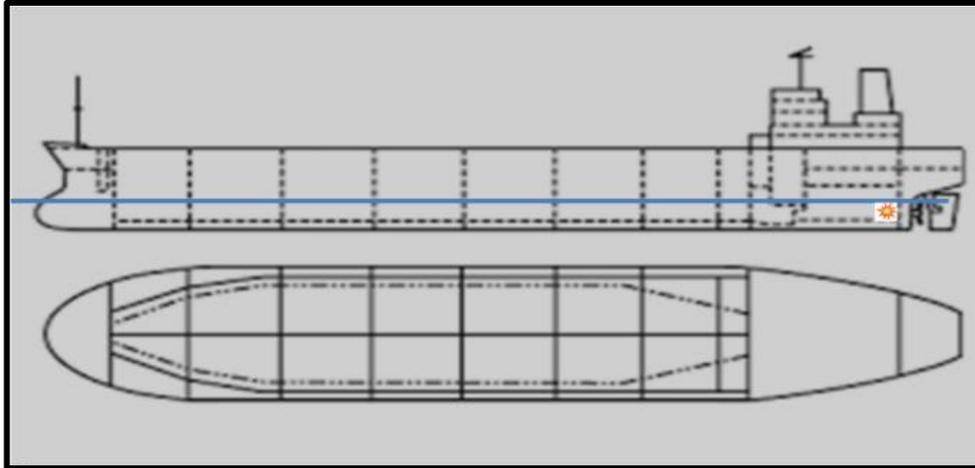


Imagen 10: Diagrama del Al-Marzoqah en el que se señala el lugar de la explosión.



Imagen 11: Foto en la que se ve a un buzo delante del casco dañado del Al-Marzoqah.



Imagen 12: Daños en el suelo de la sala de máquinas del Al-Marzoqah.

19. Fragmentos encontrados

Se recuperaron fragmentos de origen desconocido en el Al-Marzoqah. El análisis elemental de fluorescencia de rayos X ha revelado que están compuestos de aluminio.



Imagen 13: Fragmento de origen desconocido recogido en el Al-Marzoqah.

20. Análisis químico

Un proceso de análisis químico en dos fases de las muestras recogidas en el lugar del atentado contra el Al-Marzoqah detectó la presencia de TNT, RDX y dinitrotolueno (DNT).

21. Registrador de datos de la travesía

Tras estudiar los datos del registrador de datos de la travesía correspondientes a las diez horas previas a la explosión, las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos comprobaron que el equipo había detectado en varias ocasiones una lancha rápida sospechosa acercándose al buque a gran velocidad. Las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos siguen analizando los datos del registrador de datos de la travesía del Al-Marzoqah.

Buque A. Michel

22. Situación general

El A. Michel (OMI 9177674; MMSI 470718000) es un buque petrolero con pabellón de los Emiratos Árabes Unidos utilizado para abastecer de combustible a buques en la zona de fondeo. Mide unos 109 metros de eslora por 17 de manga. Fue el tercer buque en el que se produjo una explosión, a las 6.40 horas (hora local), 18 minutos después de la explosión en el Al-Marzoqah. En el momento de la explosión, el A. Michel se encontraba en el canal sur de la zona de fondeo; llevaba unos diez minutos en movimiento cuando se produjo la explosión.

23. Lugar de la explosión

La investigación sobre los daños sufridos por el A. Michel indica que la explosión se produjo a estribor, aproximadamente 1,10 metros por debajo de la línea de flotación, en la sala de máquinas. Como en el caso de las otras tres explosiones, esta perforó el casco exterior del buque. Se produjo un agujero en el casco del A. Michel de aproximadamente 4 metros por 3 metros. La sala de máquinas se inundó, lo que inutilizó el buque.

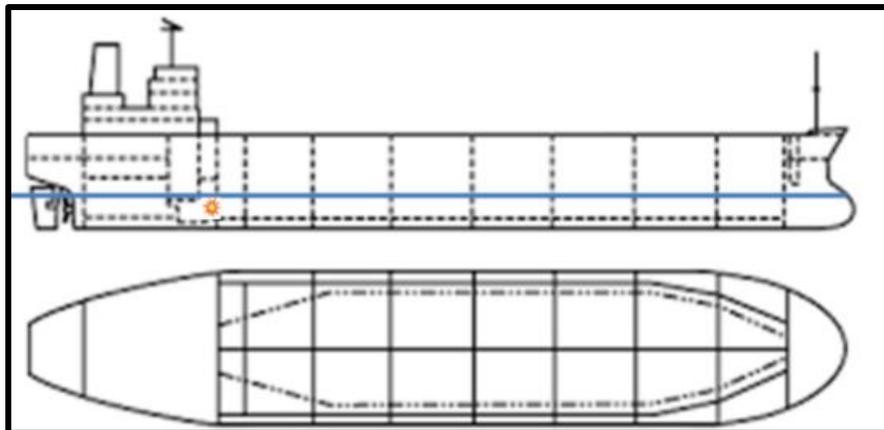


Imagen 14: Diagrama del A. Michel en el que se señala el lugar de la explosión.



Imagen 15: Foto del exterior del A. Michel en la que se ven los daños en el casco.



Imagen 16: Foto en la que se ve a un buzo delante del casco dañado del A. Michel.

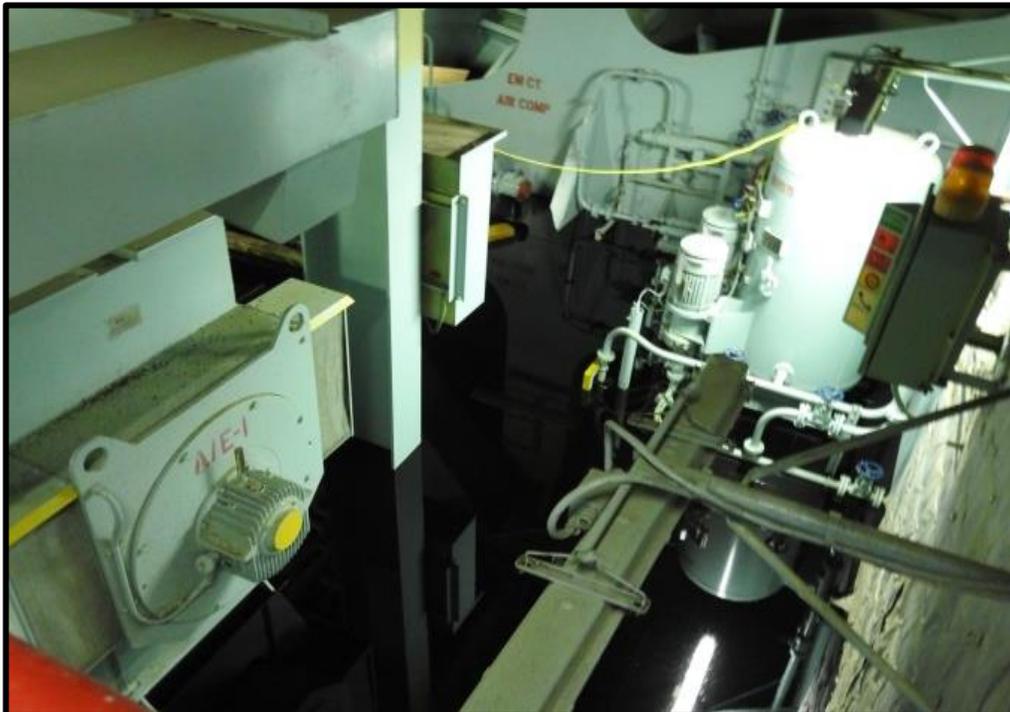


Imagen 17: Inundación en la sala de máquinas del A. Michel.

24. Fragmentos encontrados

Se recuperaron fragmentos de origen desconocido en el A. Michel. El análisis elemental de fluorescencia de rayos X ha revelado que están compuestos de aluminio.



Imagen 18: Fragmento de origen desconocido recogido en el A. Michel.

25. Análisis químico

Un proceso de análisis químico en dos fases de las muestras recogidas en el lugar del ataque contra el A. Michel detectó la presencia de TNT, RDX y DNT.

Buque Andrea Victory

26. Situación general

El Andrea Victory (OMI 9288849; MMSI 257358000) es un petrolero para el transporte de crudos con pabellón de Noruega. Mide unos 183 metros de eslora por 32 de manga. Fue el cuarto buque en el que se produjo una explosión, a las 6.55 horas (hora local), 15 minutos después de la explosión en el A. Michel. El Andrea Victory había partido de Durban, en la República de Sudáfrica, y estaba repostando

combustible en la zona de fondeo antes de volver a aguas internacionales. En el momento de la explosión, el Andrea Victory se encontraba en el canal sur de la zona de fondeo, donde llevaba unas ocho horas fondeado.

27. Lugar de la explosión

La investigación sobre los daños sufridos por el Andrea Victory indica que la explosión se produjo en la popa, debajo de la línea de flotación o en la línea de flotación, en la sala de máquinas. Como en el caso de las otras tres explosiones, esta perforó el casco exterior del buque. Se produjo un agujero en el casco del Andrea Victory de aproximadamente 2,6 metros por 3 metros. Inmediatamente después de producirse la explosión, la tripulación del buque selló la zona, impidiendo que se inundara la sala de máquinas. La cámara interna debajo de la sala de máquinas se inundó ligeramente.

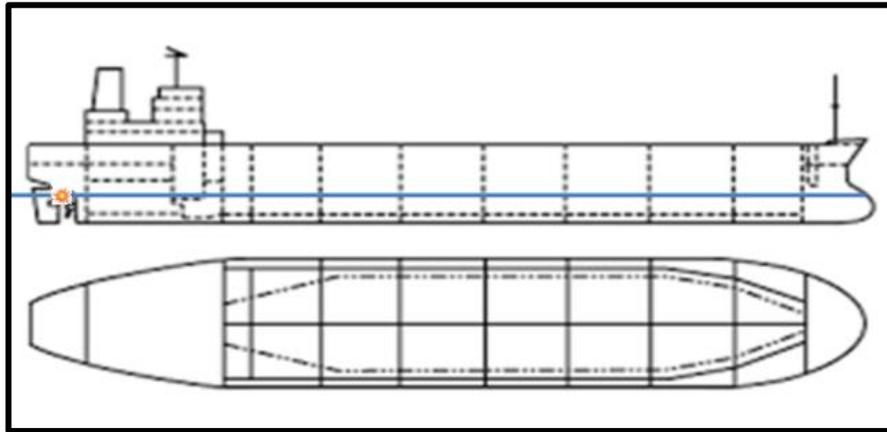


Imagen 19: Diagrama del Andrea Victory en el que se señala el lugar de la explosión.



Imagen 20: Foto del exterior del Andrea Victory en la que se ven los daños en el casco.

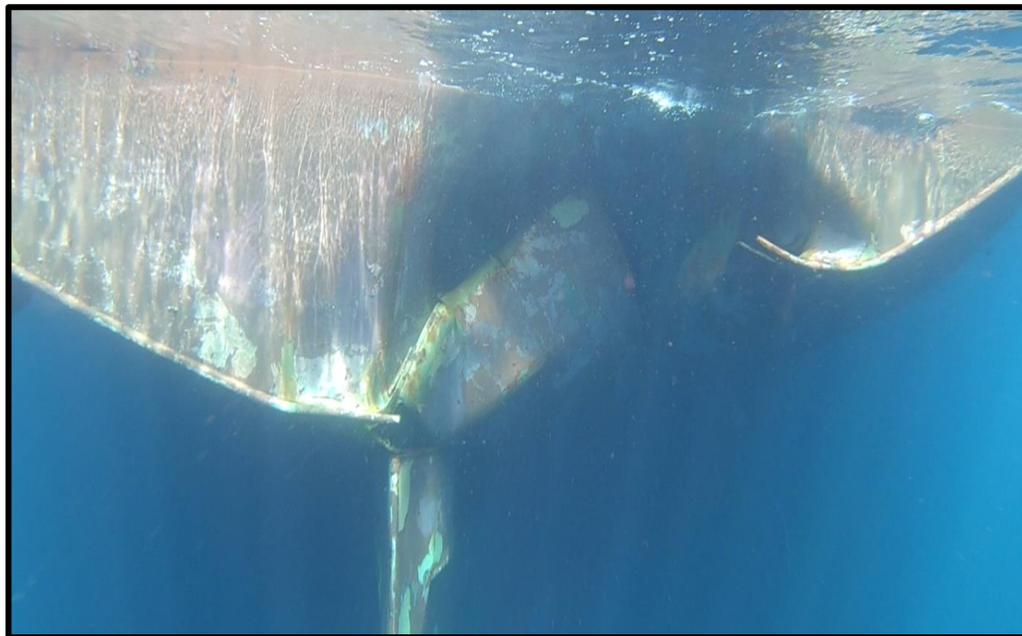


Imagen 21: Daños en el casco del Andrea Victory.

28. Fragmentos encontrados

Se recuperaron fragmentos de origen desconocido en el Andrea Victory. El análisis elemental de fluorescencia de rayos X ha revelado que están compuestos de aluminio.

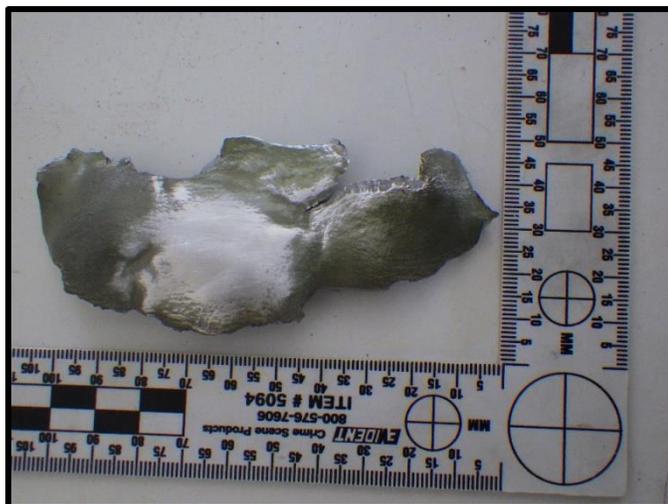


Imagen 22: Fragmento de origen desconocido recogido en el Andrea Victory.

29. Análisis químico

Un proceso de análisis químico en dos fases de las muestras recogidas en el lugar del ataque contra el Andrea Victory detectó la presencia de TNT y RDX.

30. Registrador de datos de la travesía

Tras estudiar los datos del registrador de datos de la travesía del Andrea Victory, las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos comprobaron que el equipo había detectado en varias ocasiones una lancha rápida sospechosa acercándose al buque a gran velocidad. Las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos siguen analizando los datos del registrador de datos de la travesía del Andrea Victory.

Evaluación de los resultados de la investigación

31. Es muy probable que se hayan utilizado minas lapa en los cuatro atentados. Esta afirmación queda confirmada por los siguientes resultados de la investigación hasta la fecha:

a) La presencia de TNT en los lugares donde fueron atacados los cuatro buques, detectada en el análisis químico en dos fases de muestras recogidas en dichos lugares², confirma que se utilizaron explosivos en los cuatro atentados;

b) Los daños sufridos por los cuatro buques, en particular la magnitud de los daños y los cascos retorcidos y hundidos hacia el interior³, indican que las detonaciones se produjeron en un lugar concreto y fijo en el exterior del casco de los buques;

c) Los fragmentos de origen desconocido recogidos en los cuatro lugares en los que se produjeron los ataques corresponden a componentes de minas lapa. Un examen minucioso y el análisis elemental de fluorescencia de rayos X muestra que los fragmentos recuperados en los cuatro emplazamientos se parecen mucho, en cuanto al tamaño, la forma, las dimensiones⁴ y la composición material⁵, a piezas de un tipo de mina lapa conocido;

d) El lugar de las explosiones, por debajo de la línea de flotación o en la línea de flotación de los buques⁶, indica que se utilizaron minas que se podían colocar debajo de la línea de flotación en los cuatro ataques;

e) La secuencia temporal de los ataques⁷ indica que se utilizaron minas detonadas con temporizador en los cuatro ataques.

32. Se considera muy probable que las minas fueran colocadas en cada buque por uno o varios equipos de buzos, desplegados desde una o varias de las lanchas rápidas que se acercaron a los buques. Esta afirmación se basa en el tipo de artefacto explosivo utilizado, minas lapa⁸, y en el lugar donde se produjeron las explosiones en los buques atacados, debajo de la línea de flotación o en la línea de flotación⁹, y se sustenta en el análisis realizado hasta la fecha de la información proporcionada por los registradores de datos de la travesía de los buques¹⁰.

33. Se considera que para llevar a cabo esos atentados fue necesario un alto nivel de precisión, como demuestra la colocación de las minas lapa en un lugar específico del casco de los buques para causar, en cada caso, daños en la sala de máquinas¹¹.

34. Se considera que el lugar preciso en el que se colocaron las minas lapa corresponde a una intención de inutilizar los buques más que de destruirlos o hundirlos, hacer explotar su carga, provocar un derrame de hidrocarburos o causar una gran destrucción en la zona de fondeo. Los cuatro buques atacados se encontraban muy cerca de buques con distintos pabellones, por lo que las explosiones podían haber tenido consecuencias catastróficas si los atacantes así lo hubieran querido.

² Véanse los párrafos 15, 20, 25 y 29.

³ Véanse las imágenes 2, 3, 11, 12, 15, 16, 20 y 21.

⁴ Véanse las imágenes 4, 5, 13, 18 y 22.

⁵ Véanse los párrafos 14, 19, 24 y 28.

⁶ Véanse los párrafos 13, 18, 23 y 27.

⁷ Véanse los párrafos 12, 17, 22 y 26.

⁸ Véase el párrafo 31.

⁹ Véase el párrafo 31 d).

¹⁰ Véanse los párrafos 16, 21 y 30.

¹¹ Véanse las imágenes 1, 10, 14 y 19.

Conclusión preliminar

35. En resumen, sobre la base de todas las pruebas reunidas hasta la fecha, existen indicios sólidos de que los cuatro atentados formaron parte de una operación compleja y coordinada llevada a cabo por un actor con una importante capacidad operacional en lo que respecta a inteligencia, equipo y capacitación, muy probablemente un agente estatal.

36. Esta conclusión preliminar se basa en los siguientes elementos que demuestran la complejidad de la operación:

a) La cuidadosa elección de los cuatro petroleros atacados, situados en extremos opuestos de la zona de fondeo, de entre los aproximadamente 185 grandes buques que se encontraban en la zona de fondeo del puerto de Fuyaira en el momento en el que se produjeron las explosiones¹²;

b) La gran capacidad de reconocimiento en tiempo real necesaria para identificar y atacar precisamente a esos cuatro buques en un entorno caracterizado por la presencia en la zona de otros muchos buques y en el corto lapso de tiempo durante el cual los buques permanecieron en sus emplazamientos respectivos, como el A. Michel, que se desplazaba a menudo para abastecer de combustible a otros barcos;

c) La colocación precisa de minas lapa¹³ por parte de buzos con la experiencia y la destreza necesarias, que conocían los buques y estaban adiestrados y sabían cómo transportar, colocar y activar las minas;

d) El emplazamiento concreto y deliberado de las minas, que responde a una intención de inutilizar los buques sin destruirlos físicamente¹⁴; y

e) El alto nivel de coordinación y destreza, como demuestra la retirada de los autores y la detonación de las minas lapa en un espacio de 53 minutos, a intervalos de 15 a 20 minutos¹⁵.

37. Por lo tanto, la conclusión preliminar de la investigación es que es muy probable que los complejos atentados perpetrados frente al puerto de Fuyaira fueran llevados a cabo por un agente estatal.

¹² Véase el párrafo 11.

¹³ Véase el párrafo 33.

¹⁴ Véase el párrafo 34.

¹⁵ Véanse los párrafos 12, 17, 22 y 26.