

El estrecho de Ormuz, punto clave para la economía mundial (y la española)

El pasado 19 de julio, Irán detuvo, en el estrecho de Ormuz, el petrolero de bandera británica *Stena Impero*. Ante esta noticia, nuestra primera preocupación es que, en el momento de redactar estas líneas, 10 días después de la detención del buque, su tripulación completa de 23 marinos sigue detenida en Irán. Son 23 personas procedentes de la India, Rusia, Letonia y Filipinas, a las que deseamos su pronta vuelta a casa.

Junto a ello, el reto de la descarbonización está encima de la mesa desde hace bastantes años y el mundo ha asumido la necesidad de eliminar los combustibles fósiles lo antes posible. Pero lo cierto es que, hoy por hoy, la economía mundial sigue dependiendo del crudo y productos del petróleo y el gas natural, que supusieron en 2018 el 57% del consumo mundial de energía. En España este porcentaje aumenta incluso hasta el 66%.

Por el estrecho de Ormuz se mueve nada menos que el 46% del crudo de petróleo que se exporta por vía marítima, que supone el 20% del comercio mundial total de crudo. También el 26% del comercio marítimo mundial de gas natural licuado (GNL). El 25% de las importaciones españolas de crudo y el 10% de las de GNL tienen su origen en esa zona.

De ahí que no debamos subestimar los efectos de las tensiones entre Irán y los EE.UU., y más recientemente con el Reino Unido. En realidad, Irán lleva tiempo amenazando con un cierre del estrecho de Ormuz, un paso de agua de apenas 20 millas de ancho que conecta el golfo Pérsico con el océano Índico. Cuenta con un dispositivo de separación del tráfico para reducir el riesgo de abordajes: los barcos entrantes usan una vía de circulación de dos millas de ancho y los salientes otra. La vía entrante transcurre por aguas territoriales iraníes.

El convenio UNCLOS establece, en su artículo 17, el derecho de «paso inocente» a través del mar territorial de los buques de todos los Estados, sin necesidad de notificarlo al Estado ribereño ni solicitar su autorización previa. Es probable que la detención por Irán del *Stena Impero*, de bandera del Reino Unido, vaya en contra de las disposiciones de este convenio.

La libertad de navegación es un principio fundamental del derecho internacional, que establece que los buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado soberano no sufrirán interferencias de otros Estados. Cualquier violación de este principio pone en riesgo todo el sistema de comercio marítimo mundial y la interconexión de las naciones, de los que depende nuestra estabilidad económica.

Los acontecimientos que se vienen sucediendo en el estrecho de Ormuz son sumamente graves, porque amenazan los pilares de la economía mundial, que se sustenta en un comercio marítimo global

Con toda razón, la Cámara Naviera Internacional ICS, llama al transporte marítimo «*la sangre vital del comercio mundial*». Pues bien, una grave perturbación del flujo del transporte marítimo viene a ser como una obstrucción de nuestro flujo sanguíneo, que puede producir daños graves a la salud.

Los acontecimientos que se vienen sucediendo en el estrecho de Ormuz son sumamente graves, porque amenazan los pilares de la economía mundial, que se sustenta en un comercio marítimo global, que a su vez depende de que se mantenga la libertad de los mares. Y, de este modo, ponen incluso en peligro la paz en esa zona.

En el Cuaderno Profesional Marítimo de este número (páginas verdes) se resumen las principales directrices sobre protección marítima para los buques que navegan por el golfo Pérsico, estrecho de Ormuz y golfo de Omán, que se han venido publicando en los últimos tiempos, y que varias organizaciones marítimas internacionales han recopilado en un único documento.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España.

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

