

Nueva amenaza a la libertad de navegación

Al menos cuatro de los principales operadores de líneas regulares de portacontenedores, que controlan aproximadamente la mitad del mercado mundial de transporte de contenedores, y varias empresas petroleras han suspendido la navegación de sus buques por el mar Rojo y el canal de Suez, tras intensificarse los ataques en el estrecho de Bab al Mandeb y las costas yemeníes.

Por el canal de Suez transita aproximadamente el 10% del tonelaje movido en el comercio marítimo mundial, es decir, más de 1.000 millones de toneladas de mercancías. Cerca del 90% de las mismas tiene origen o destino en Europa. Por tipos de buques, graneleros, portacontenedores y petroleros suponen el 75% de los tránsitos, otro 8% son buques de carga general y los buques metaneros y *car carriers* tienen una cuota de un 4% adicional cada uno.

La alternativa a la ruta de Suez es rodear el continente africano por el cabo de Buena Esperanza, lo que supone entre 10 y 15 días más de navegación y costará hasta un millón de dólares más en combustible por cada viaje de ida y vuelta entre Extremo Oriente y el norte de Europa.

La decisión de las empresas navieras de evitar el canal de Suez es una consecuencia directa de los ataques de los rebeldes hutíes a buques mercantes en el mar Rojo, que comenzaron tras el inicio de la ofensiva militar de Israel en Gaza y se han intensificado en las últimas semanas.

Esta oleada de ataques con drones, disparos desde lanchas rápidas, incluso con misiles balísticos contra buques civiles representa una amenaza directa al comercio internacional y la seguridad marítima, y ha puesto en peligro la vida de las tripulaciones internacionales que representan a países de todo el mundo.

Desde el primer momento, las principales organizaciones internacionales del sector marítimo han exigido el cese inmediato de los ataques y que se tomen medidas urgentes para dar solución a esta alarmante situación. Es imperativo evitar que la gente de mar se vea arrastrada al conflicto entre Israel y Hamás, que los hutíes citan como la razón de los ataques. Además, las actuaciones para garantizar la protección y el bienestar de los marinos son

fundamentales y necesarias para mejorar la seguridad de esta ruta comercial. Son trabajadores esenciales para mantener el funcionamiento de las cadenas de suministro y el abastecimiento de alimentos, energía, materias primas, así como productos y componentes manufacturados de todo tipo y en todo el mundo.

Una de las primeras acciones que han tomado varias autoridades marítimas, entre ellas España, para responder a la grave escalada de ataques, ha sido ordenar a los buques bajo su pabellón que activen el Nivel 2 de protección marítima, dentro del marco del Código ISPS, cuando vayan a navegar por la zona de riesgo.

Los ataques hutíes con drones, disparos desde lanchas rápidas, incluso con misiles balísticos contra buques civiles representan una amenaza directa al comercio internacional y la seguridad marítima

A nivel internacional, hace escasos días, EE.UU. ha lanzado la Operación *Prosperity Guardian* con la que se pretende proteger la navegación de los buques por el mar Rojo mediante el despliegue de una fuerza naval multinacional, que contará con el apoyo de la UE a través de la 'Operación ATALANTA', cuyo comandante es el vicealmirante español Ignacio Villanueva Serrano.

España es el único país de la UE que ha participado de manera ininterrumpida en esta operación, que surgió como respuesta a la crisis provocada por la piratería somalí en 2008.

Más que nunca, a todo el sector le enviamos nuestros mejores deseos de Paz para el próximo año 2024.