

# Navegando por aguas turbulentas: riesgos para el transporte marítimo en 2024

TRADUCCIÓN DE ANAVE DE UN ARTÍCULO DE LA ASEGURADORA ALLIANZ SOBRE SU INFORME ANUAL DE RIESGOS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

*El transporte marítimo está cada vez más sujeto a la creciente volatilidad e incertidumbre derivadas de la guerra y los acontecimientos geopolíticos; los riesgos del cambio climático, como la sequía en el canal de Panamá; y el resurgimiento de la piratería. Los expertos marítimos de Allianz Commercial analizan algunas de las principales*

*consecuencias, incluyendo los efectos sobre las tripulaciones, la posibilidad de más ciberataques y ataques de drones, la amenaza que un aumento de la llamada 'flota fantasma' supone para buques y medioambiente, así como el polifacético impacto de los cambios en las matrices de origen y destino del transporte marítimo.*

Los recientes incidentes como consecuencia del conflicto de Gaza han demostrado la creciente vulnerabilidad del transporte marítimo mundial frente a estas disputas y 'guerras indirectas' (proxy wars). Desde el pasado 19 de noviembre de 2023 hasta principios de abril de este 2024, se han producido más de 50 ataques de las milicias hutíes contra buques mercantes en el mar Rojo en respuesta a dicho conflicto. También se ha registrado la primera pérdida total de un buque y la primera víctima mortal como consecuencia de un ataque. Asimismo, existen indicios de que la crisis puede extenderse tras el apresamiento de un portacontenedores por fuerzas

iraníes en el estrecho de Ormuz, el cuello de botella más importante del mundo para el transporte marítimo de petróleo. Las milicias hutíes también han advertido de que atacarán cualquier buque a su alcance con destino a puertos israelíes.

Según el capitán Rahul Khanna, director global de Consultoría de Riesgos Marítimos de Allianz Commercial, esta interrupción del tráfico marítimo se ha prolongado más de lo previsto y es probable que se mantenga a corto plazo. «Aunque en el pasado ya se habían producido ataques esporádicos, el conflicto de Gaza ha provocado una situación de 'barra libre'. Incluso, si se alcanza una solución política, es posible que los ataques continúen, ya que

ahora existe una oportunidad clara para alterar el transporte marítimo en el mar Rojo y más allá. En última instancia, este sector se ha convertido en un blanco fácil para quienes buscan una 'guerra indirecta', ya que abre la posibilidad de que las acciones de terroristas o grupos de milicianos tengan una difusión internacional».

## Las tripulaciones, en el punto de mira

Una de las mayores preocupaciones derivadas de los ataques es la seguridad y el bienestar de la gente de mar. Sólo en el mar Rojo, cientos de tripulantes se han visto afectados por una nueva crisis que afecta al sector marítimo, tras la guerra en Ucrania y la pandemia de Covid-19, que ya dejó a muchos marinos estresados y agotados tras pasar meses en la mar.

«Las tripulaciones están arriesgando sus vidas diariamente, en primera línea de fuego», afirma Khanna. «El sector marítimo tiene que hacer frente a una escasez de mano de obra, cualificada o no, y existe una



gran preocupación porque las crisis más recientes afecten a la capacidad del sector para atraer talento, en un momento en que debe satisfacer el aumento de la demanda provocado por la descarbonización y una creciente dependencia de la tecnología».

### Drones y ciberseguridad: la amenaza de las nuevas tecnologías

La guerra en Ucrania y los ataques en el mar Rojo también han puesto de manifiesto la amenaza que suponen para el transporte marítimo los drones, relativamente baratos y fáciles de fabricar, y contra los que es difícil defenderse sin una gran presencia militar.

La milicias huties han utilizado un amplio abanico de armas contra los buques mercantes en el mar Rojo y el golfo de Adén, desde misiles antibuque hasta grandes drones aéreos, incluidos los clasificados como 'munición merodeadora' que esperan en una zona determinada antes de localizar y atacar un objetivo.

«La guerra está cambiando, al igual que las armas que pueden causar daños a los buques. Estas son cada vez más precisas y pueden llegar a manos de agentes no estatales, como terroristas o milicias con apoyos indirectos», afirma el capitán Nitin Chopra, consultor principal de Riesgos Marítimos de Allianz Commercial. «Acontecimientos recientes nos muestran cómo incluso pequeños grupos armados podrían interrumpir el transporte marítimo utilizando drones o artefactos explosivos para atacar rutas comerciales críticas», añade.

De cara al futuro, los ataques contra el transporte marítimo y los puertos, basados en la tecnología, son una clara posibilidad. Cada vez son más los casos de buques que sufren interferencias y bloqueos del GPS, lo que puede provocar una pérdida o imprecisión de las señales que afectan a la navegación, especialmente en puntos conflictivos como el estrecho de Ormuz, el Mediterráneo y el mar Negro. Los sistemas de identificación automática (AIS) de los buques también pueden ser objeto de ciberataques.

«La posibilidad de explotar las vulnerabilidades en ciberseguridad no ha pasado desapercibida para ciertos actores», afirma Chopra. «Sucesos como el bloqueo del canal de Suez por el portacontenedores Ever Given en 2021, por ejemplo, ponen de relieve el potencial de causar una interrupción generalizada del comercio mundial a través de un ataque a un gran buque».

### Los efectos de los cambios en las matrices de origen y destino

Los ataques contra el transporte marítimo en el mar Rojo y en aguas de Oriente Medio, unidos a los problemas con la sequía en el canal de Panamá, han supuesto



La sequía en el canal de Panamá, ha causado problemas a las cadenas mundiales de suministro / CANAL DE PANAMÁ

## Una de las mayores preocupaciones derivadas de los ataques es la seguridad y el bienestar de la gente de mar. Sólo en el mar Rojo, cientos de tripulantes se han visto ya afectados.

un doble golpe para el transporte marítimo, causando problemas a las cadenas mundiales de suministro, además de aumentar significativamente la distancia que deben recorrer los buques.

Los ataques en el mar Rojo han afectado gravemente a los tránsitos por el canal de Suez, mientras que la falta de lluvias y el fenómeno de *El Niño* han contribuido al segundo año más seco de la historia del canal de Panamá, afectando también a los tránsitos. Ambas rutas son fundamentales para el transporte de productos manufacturados y fuentes de energía entre Asia, Europa y la costa este de los Estados Unidos.

A principios de 2024, los tránsitos en los canales de Suez y Panamá habían descendido más de un 42% y un 49% <sup>(1)</sup>, respectivamente, respecto de sus niveles máximos. Sea cual sea la ruta que tomen, los buques se enfrentan a largos desvíos y mayores costes. Por ejemplo, evitar Suez por el cabo de Buena Esperanza añade al menos 3.000 millas y 10 días de navegación a cada viaje <sup>(2)</sup>.

Las empresas que adquieren bienes y componentes en fábricas de China y el sudeste asiático se enfrentan a retrasos y costes más elevados debido a unos tiempos de tránsito más largos. Algunas han informado de subidas de un 300% en las tarifas de transporte de contenedores y de retrasos logísticos que aumentan los plazos de entrega en hasta tres o cuatro semanas, lo que crea dificultades de liquidez y escasez de componentes en las líneas de producción.

Según Khanna, estas situaciones han provocado que el sector del transporte marítimo y la cuestión de la resiliencia de la cadena de suministro formen parte de la conciencia pública.

«Las cadenas de suministro se han visto afectadas por una serie de acontecimientos

(1) UNCTAD, *Navigating troubled waters, impact to global trade of disruption to shipping routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*, February 2024.

(2) BBC, *Red Sea crisis: What it takes to reroute the world's biggest cargo ships*, January 21, 2024.

en los últimos años, desde incidentes climáticos y meteorológicos extremos, incendios y encallamientos de portacontenedores, hasta una pandemia y los conflictos en Ucrania y Oriente Medio, sin olvidar el reciente derrumbe del puente de Baltimore».

«¿Cómo deben afrontar el sector del transporte marítimo y sus clientes estos retos? En un entorno conectado y global como el actual es importante tener alternativas, un plan 'B'. Cualquier acontecimiento inesperado puede tener un efecto dominó a escala mundial. Los cargadores de todo el mundo deberían tener en cuenta la posibilidad de diversificar sus cadenas de suministro pudiendo optar por una relocalización de la producción en países cercanos o en el propio país de destino».

«Un aumento de la transparencia también forma parte de la solución, sobre todo en lo que respecta al seguimiento de la carga. Aunque el entorno de riesgo global para el transporte marítimo ha cambiado significativamente en los últimos años, el cargador medio sigue sabiendo muy poco acerca de la ubicación de su carga, lo que hace que sea muy difícil para ellos poner en marcha planes de contingencia eficaces para minimizar posibles interrupciones en la cadena de suministro. En última instancia, las empresas deberán actualizar su enfoque de la gestión del riesgo de carga y la planificación de la continuidad de la actividad», afirma Régis Broudin, director global de Siniestros Marítimos de Allianz Commercial.

Los cambios en las matrices de origen y destino del transporte marítimo también exigirán modificaciones en la cadena de suministro, si dichos cambios se prolongan en el tiempo. Las nuevas rutas requerirán instalaciones alternativas para el suministro de combustible, reparación y mantenimiento de los buques. El entorno de riesgo podría verse afectado, sugiere Wayne Steel, consultor senior de Riesgos Marítimos de Allianz Commercial. Por ejemplo, los fenómenos meteorológicos extremos podrían afectar más a los buques de menor porte, acostumbrados a navegar por aguas costeras, especialmente si sus tripulaciones no están suficientemente formadas y equipadas.

Otros aspectos a tener en cuenta ante las nuevas rutas podrían ser los contenedores disponibles; el mantenimiento en servicio de buques más antiguos ante el incremento de la demanda de transporte

Los desvíos de los buques por el cabo de Buena Esperanza han provocado un resurgimiento de los ataques piratas en las costas de Somalia / EUNAVFOR.



## Los desvíos de portacontenedores por el cabo de Buena Esperanza suponen un aumento estimado de un 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el viaje redondo desde Singapur al norte de Europa

debido a distancias de navegación más largas; la inflación, que según un análisis de Allianz Trade podría repuntar un 0,5% si se mantiene la situación en el mar Rojo; y los efectos sobre el medioambiente.

En este sentido, el uso de rutas alternativas a los canales de Suez y Panamá, y al mar Negro por la guerra en Ucrania, podría erosionar los beneficios medioambientales conseguidos hasta ahora con la navegación lenta, ya que en las nuevas rutas los buques aumentan la velocidad para cubrir distancias más largas en menos tiempo. Los desvíos de portacontenedores por el cabo de Buena Esperanza suponen un aumento estimado

de un 70% <sup>(3)</sup> de las emisiones de gases de efecto invernadero en un viaje de ida y vuelta desde Singapur al norte de Europa. Estos desvíos ya se citan como causa principal de un aumento del 14% en las emisiones de carbono del sector marítimo de la UE durante los dos primeros meses de 2024 <sup>(4)</sup>.

### El resurgimiento de la piratería en Somalia

El pasado año 2023 aumentó la piratería marítima, registrándose 120 incidentes contra buques mercantes y superando la cifra registrada en 2022. Entre las preocupaciones por la seguridad marítima en el área del mar Rojo se encuentra el resurgimiento de la piratería frente al Cuerno de África.

En diciembre de 2023 los piratas somalíes llevaron a cabo el secuestro del granelero *Ruen*, el primero del que se tiene noticia desde 2017. Otros tres buques fueron atacados en enero de este año 2024, mientras que en marzo fue secuestrado el granelero *Abdullah*, liberado tras el pago de un rescate. Esto podría alentar nuevos ataques. Entre 2005 y 2011, secuestraron 149 buques y más de 3.700 tripulantes a cambio de rescates por un total estimado de más de 300 millones de dólares <sup>(5)</sup>.

(3) S&P Global Commodity Insights, Suez Canal disruption boosts bunker consumption, emissions: UNCTAD report, February 22, 2024.

(4) GCaptain, EU maritime emissions surge amid Red Sea diversions, April 19, 2024.

(5) The World Bank, Regional Vice-Presidency for Africa, The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation.

«El transporte marítimo es vulnerable a la extorsión y los piratas pueden sentirse envalentonados por lo que está ocurriendo en el mar Rojo. Podría ser simplemente oportunista, pero debemos estar preparados ante la perspectiva de que veamos un periodo de nuevos secuestros y ataques de piratería en el mar», afirma Khanna.

### La 'flota fantasma': un riesgo para los buques y el medioambiente

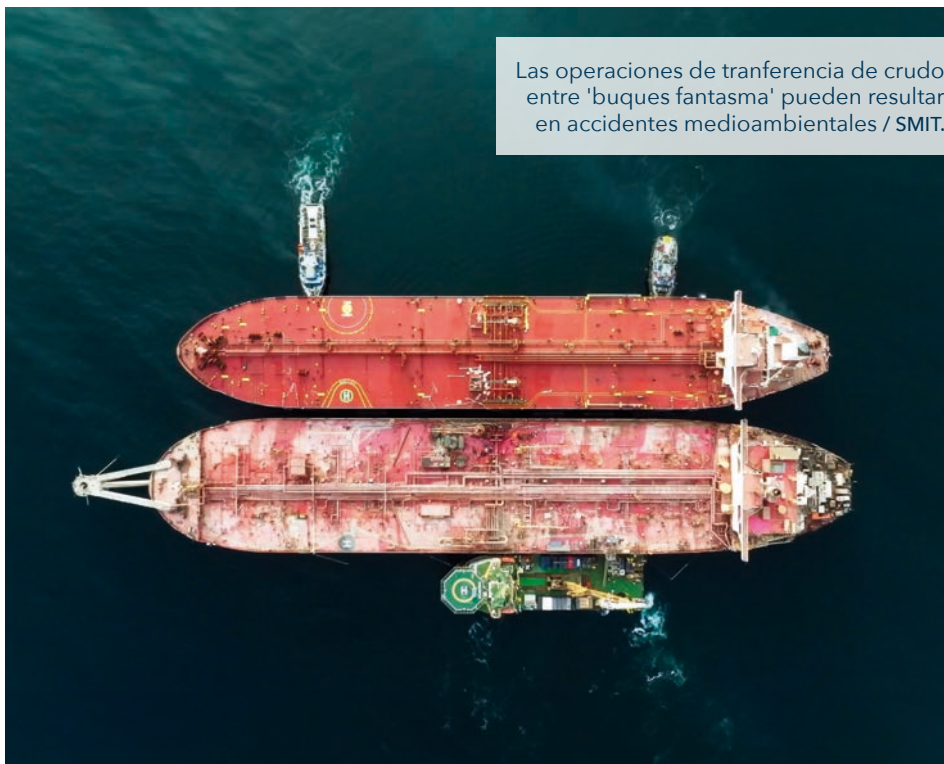
El endurecimiento gradual de las sanciones internacionales a las exportaciones rusas de petróleo y gas en los últimos dos años, desde su invasión de Ucrania, ha dado lugar a la aparición de una considerable 'flota fantasma' de petroleros. Se trata, en su mayoría, de buques antiguos que operan al margen de la normativa internacional y a menudo sin un seguro adecuado. Esta situación plantea graves riesgos medioambientales y de seguridad en los principales 'cuellos de botella' por los que se transporta el petróleo.

Rusia no es el único país que opera con una 'flota fantasma'. Irán y Venezuela han utilizado este tipo de petroleros para eludir las sanciones y mantener sus exportaciones de petróleo. Se calcula que el tamaño dicha 'flota fantasma' oscila entre 600 <sup>(6)</sup> y 1.400 <sup>(7)</sup> buques, aproximadamente una quinta parte de la flota mundial de petroleros para el transporte de crudo.

Es probable que gran parte de la 'flota fantasma' esté mal mantenida y no haya sido sometida a las inspecciones adecuadas. Asimismo, estos 'buques fantasma' llevan a cabo operaciones de transbordo de crudo de buque a buque en mar abierto, además de apagar los transpondedores del Sistema de Identificación Automática (AIS) para ocultar su identidad. Hasta la fecha, estos buques se han visto implicados en al menos 50 incidentes, incluidos incendios, averías de motor, colisiones, pérdidas de gobierno y vertidos de petróleo. El coste de hacer frente a estos incidentes suele recaer en los gobiernos o en las aseguradoras de otros buques si uno de ellos se ve implicado en un incidente.

«Mientras haya sanciones a países como Rusia e Irán, la 'flota fantasma' va a seguir existiendo», afirma Justus Heinrich, responsable de producto global Marine Hull de Allianz Commercial. «Dada la

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.



Las operaciones de transferencia de crudo entre 'buques fantasma' pueden resultar en accidentes medioambientales / SMIT.

## El endurecimiento de las sanciones a las exportaciones rusas de petróleo y gas ha dado lugar a la aparición de una considerable 'flota fantasma' de petroleros que operan al margen de la normativa internacional.

antigüedad de estos buques, la seguridad es una gran preocupación. A menudo están al final de su vida operativa y se utilizan en un negocio de alto riesgo».

### Disputas territoriales en el mar de la China Meridional

La crisis del mar Rojo demuestra lo importantes que son para la economía mundial vías navegables como el canal

de Suez, y lo vulnerables que pueden ser a las perturbaciones. Esta crisis también ha puesto de relieve otras partes del mundo donde las rutas marítimas están afectadas por los intereses geopolíticos, como las disputas territoriales en el mar de China Meridional por las islas Paracel y Spratly o Taiwán.

En la última década, China ha ido construyendo progresivamente bases militares en el mar de China Meridional y llenando sus aguas con barcos de la armada y de guardacostas. Esto ha provocado incidentes en el mar con buques de otros países, como Filipinas, que también reclaman territorios <sup>(8)</sup>.

«Las rivalidades y los conflictos políticos se desarrollan cada vez más en los mares, y las disputas territoriales no son un tema que vaya a desaparecer a corto plazo», afirma Chopra. «Las empresas navieras deben estar siempre preparadas para cualquier fuente potencial de interrupción de sus operaciones y cadenas de suministro».

(6) *Trafigura, 'Shadow Fleet' of Tankers Hauling Russian Oil Swells to 600 Ships, Trafigura Says, February 3, 2023.*

(7) *Atlantic Council, Russia's growing dark fleet: Risks for the global maritime order, January 11, 2024.*

(8) *AP News, Philippine and Chinese vessels collide in disputed South China Sea and 4 Filipino crew are injured, March 5, 2024.*