

La crisis del mar Rojo y sus consecuencias para el sector marítimo

ARTÍCULO ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE DIVERSAS FUENTES

El mar Rojo, una de las rutas marítimas más importantes y transitadas del mundo, está viviendo una crisis sin precedentes debido al aumento de los ataques de las milicias rebeldes hutíes contra intereses marítimos.

El conflicto no es nuevo. La guerra civil en Yemen empezó en 2015 entre el Gobierno, apoyado por una coalición liderada por Arabia Saudí, y las milicias rebeldes hutíes, respaldadas por Irán. Estas

últimas controlan la parte oeste del país, lo que les ha permitido lanzar ataques contra objetivos en el mar Rojo para presionar a sus adversarios y ampliar su influencia en la región.

Los ataques se intensificaron a partir de 2016, cuando los hutíes empezaron a apuntar no solo a objetivos militares sino también a buques comerciales, generando un clima de inseguridad en una de las rutas comerciales más estratégicas del mundo.

A raíz de la invasión de la Franja de Gaza por Israel como represalia a los atentados del grupo terrorista Hamás, apoyado también por Irán, los hutíes lanzaron el 14 de noviembre 2023 una amenaza contra todos los buques con intereses israelíes que navegara por la zona. El 7 de diciembre extendieron dicha amenaza a cualquier buque que hiciera escala en puertos israelíes y desde enero de 2024, a cualquier buque con intereses ligados a EE.UU. o Reino Unido.

El primer ataque a un buque mercante tuvo lugar el 19 de noviembre. El car carrier *Galaxy Leader*, operado por la naviera japonesa NYK, y su tripulación, compuesta por 25 marinos de origen búlgaro, ucraniano, filipino, mexicano y

rumano, fueron secuestrados y todavía permanecen retenidos. Desde entonces diversas fuentes de seguridad marítima han contabilizado ataques contra más de 80 buques en el mar Rojo y el golfo de Adén, con misiles balísticos, drones armados y lanchas explosivas no tripuladas⁽¹⁾. Esta cifra es ligeramente inferior al número de ataques declarados por fuentes militares, ya que no tiene en cuenta los ataques con drones y misiles que han sido interceptados.

Los ataques más graves

El más grave de los ataques registrados tuvo lugar el 6 de marzo de 2024. Tres tripulantes resultaron muertos y otros tres heridos graves después de que misiles hutíes alcanzaran al granelero *True*

Confidence a unas 50 millas al suroeste de Adén. Los 20 tripulantes restantes y tres guardias armados consiguieron ser evacuados, pero el buque sufrió graves daños y permaneció ardiendo a la deriva durante varios días.

Tan solo cuatro días antes, el 2 de marzo, el granelero *Rubymar* se iba a pique. El buque había sido alcanzado el 18 de febrero por dos misiles de las milicias hutíes, uno de los cuales impactó en el casco provocando una vía de agua que inundó la cámara de máquinas.

El 12 de junio un dron de superficie impactó contra el granelero *Tutor*, construido en 2022 y de bandera liberiana, causando una importante inundación en la cámara de máquinas y graves daños a bordo, según un informe de la Armada estadounidense sobre el incidente. El buque fue evacuado y se hundió pocos días después. Uno de los miembros de la tripulación, que se encontraba en el área inundada, desapareció y fue dado por muerto tras irse el buque a pique.

Al día siguiente, el 13 de junio, el *Ver-bena*, un buque de carga general abandonado en Palau, fue alcanzado por misiles a 98 millas al este del puerto de Adén. Este ataque provocó un incendio a

(1) En la entrada correspondiente a la crisis del mar Rojo en Wikipedia, se puede consultar una relación actualizada de los ataques hutíes confirmados contra buques mercantes. <https://en.wikipedia.org/>



El ataque de los hutíes contra el granelero *True Confidence* se saldó con la muerte de tres tripulantes y otros tres heridos graves / US CENTRAL COMMAND.

bordo, según el servicio de Operaciones de Comercio Marítimo del Reino Unido (*United Kingdom Maritime Trade Operations, UKTMO*), desplegado en la zona. A lo largo del día, resultó alcanzado por otros dos misiles, según informaron los miembros de la tripulación y el armador. Como consecuencia de los ataques, uno de los tripulantes resultó gravemente herido y fue evacuado por efectivos del buque de la Armada estadounidense *USS Philippine Sea* para recibir tratamiento médico.

A estos cuatro hay que sumar la multitud de buques que han sufrido ataques igualmente graves, pero que no han afectado a la operación del buque o provocado heridos de consideración entre los tripulantes.

Respuesta internacional

Varios países como EE.UU., Reino Unido o Francia ya tenían presencia militar en la zona para la protección de sus intereses comerciales, pero ante el incremento de los ataques, el resto de la comunidad internacional ha desplegado diferentes efectivos, ya sea de manera unilateral, como India y Pakistán; o conjunta, como es el caso de las operaciones *Prosperity Guardian* y *Aspides*.

La operación *Prosperity Guardian* está liderada por EE.UU. a través de su Mando central de las Fuerzas navales (*Naval Forces Central Command, CENTCOM*) y según fuentes del Pentágono cuenta con la participación de otros 22 países⁽²⁾. Por su parte, la operación de la Unión Europea EUNAVFOR *Aspides* se puso en marcha el 9 de febrero de este año con el objetivo de restablecer y salvaguardar la libertad de navegación en el mar Rojo y el Golfo

Fuentes de seguridad marítima han contabilizado ataques contra más de 80 buques en el mar Rojo y el golfo de Adén, con misiles balísticos, drones armados y lanchas no tripuladas

de Adén, especialmente para los buques mercantes y comerciales⁽³⁾, según anunció el español Josep Borrell, alto representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad. En ella participan efectivos de Italia, Alemania, Grecia, Francia, Países Bajos y Bélgica.

Además de la respuesta militar, numerosos organismos internacionales y asociaciones han condenado los ataques

indiscriminados a buques mercantes en el mar Rojo. En enero de 2024, el Consejo de Seguridad de la ONU adoptó la Resolución 2722⁽⁴⁾, en la que condenaba los ataques de los hutíes y recordaba la libertad de navegación, mientras que la asociación humanitaria HRW calificó los ataques indiscriminados a los buques civiles como «crímenes de guerra»⁽⁵⁾. Por su parte, la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping, ICS*) emitió un comunicado en el que exigía el cese inmediato de estos ataques: «Se trata de actos de agresión inaceptables que amenazan la vida de marinos inocentes y la seguridad de la marina mercante (...). Estos ataques constituyen una violación flagrante del derecho internacional», declaró ICS⁽⁶⁾.

Las implicaciones económicas

La crisis en el mar Rojo tiene graves implicaciones económicas, tanto para el comercio marítimo internacional como para la región. En primer lugar y como

(2) <https://www.defense.gov/News/Transcripts/Transcript/Article/3631484/navcent-commander-vice-admiral-brad-cooper-holds-an-off-camera-on-the-record-pr/>

(3) <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2024/02/19/security-and-freedom-of-navigation-in-the-red-sea-council-launches-new-eu-defensive-operation/>

(4) <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n24/009/32/pdf/n2400932.pdf>

(5) <https://www.hrw.org/news/2023/12/13/yemen-houthis-attack-civilian-ships>

(6) <https://www.ics-shipping.org/statement/international-chamber-of-shipping-statement-on-the-red-sea-ship-attacks/>

El resurgimiento de la piratería en aguas de Somalia y el golfo de Adén

Una de las consecuencias no deseadas de los ataques de las milicias hutíes ha sido el resurgimiento de la piratería en Somalia. El 14 de diciembre de 2023 se produjo el secuestro por personas armadas del *Ruen*, un granelero *handymax* a unas 700 millas al este de Bosaso (Somalia) en el golfo de Adén. Se trataba del primer secuestro exitoso en la zona desde 2017 y para el International Maritime Bureau (IMB), «uno de los incidentes más alarmantes del año». En una entrevista concedida el pasado mes de febrero al diario económico británico Financial Times, el secretario general de la Organización Marítima Internacional

(OMI), el panameño Arsenio Domínguez, advirtió a los armadores que estaban evitando el mar Rojo y desviando sus buques por el cabo de Buena Esperanza que era fundamental mantener los niveles de alerta al máximo frente a posibles ataques piratas en las costas de Somalia y África occidental. «En las aguas frente a las costas de Somalia, los buques deben volver a los niveles de seguridad de 2008 y 2012. Deberíamos evitar una nueva escalada o un aumento de los incidentes de piratería con el repunte del tráfico en la región», advirtió Arsenio Domínguez. Según el informe más reciente sobre piratería y

robos a mano armada de dicha organización, correspondiente a los primeros seis meses del año 2024, en el primer semestre se registraron un total de ocho ataques a buques mercantes en aguas de Somalia y el golfo de Adén, incluidos tres secuestros. Estos incidentes demuestran la continua capacidad de los piratas somalíes para atacar buques a una distancia de hasta 1.000 millas náuticas de la costa. El más grave de los tres secuestros tuvo lugar el 12 de marzo de 2024, cuando el *Abdullah*, un granelero con bandera de Bangladesh fue abordado por más de 20 piratas armados mientras

navegaba a unas 550 millas al este de Mogadiscio (Somalia). Los 23 tripulantes fueron tomados como rehenes. El *Abdullah* fue liberado dos días después tras el pago de un rescate de 5 millones de dólares. Para algunos analistas, el pago del rescate pone de manifiesto que el modelo de negocio de los piratas sigue funcionando, que pueden retener los buques frente a las costas somalíes y recibir el dinero de los rescates. Otros dos intentos de secuestro no fueron culminados con éxito gracias a la intervención de las fuerzas militares desatacadadas en la zona. El 4 de enero de 2024, un granelero de pabellón liberiano, el *Lila Norfolk*, fue abordado por piratas armados mientras navegaba a unas 455 millas al sudeste de Eyl (Somalia). Siete piratas lograron abordar el buque

consecuencia directa de los ataques hutíes, una gran parte de los armadores han optado por desviar sus tráficos que atravesaban el mar Rojo y el canal de Suez hacia el cabo de Buena Esperanza. Una ruta que implica alargar el viaje en alrededor de 3.800 millas y entre nueve y once días, con el consiguiente incremento de costes. Sólo en combustible, supone un encarecimiento estimado en un millón de dólares por cada viaje de ida y vuelta entre Extremo Oriente y el norte de Europa. Para aquellos armadores que han optado por seguir navegando por el mar Rojo, el aumento de costes afecta a las primas de los seguros de sus buques con incrementos de entre un 20% y un 50%.

La plataforma PortWatch⁽⁷⁾ del Fondo Monetario Internacional, hace un seguimiento del número de buques y el volumen de mercancías transportadas

a través del canal de Suez y el cabo de Buena Esperanza. Según los datos más recientes, el tráfico total en número de buques que ha transitado a través de Suez desde el 1 de enero hasta el 28 de agosto de 2024 ha sido de 8.538, frente a 17.667 del mismo periodo de año pasado, lo que supone un descenso de un 51,3%. Respecto al volumen de mercancías transportadas, en dicho periodo de 2024, Suez registró un total de 395 millones de toneladas (Mt) frente a 1.106 Mt en los mismos meses de 2023 (-64,3%).

Por su parte, desde el 1 de enero hasta el 28 de agosto de 2024, el tráfico de buques por el cabo de Buena Esperanza ha sido de 19.644, frente a los 11.416 del mismo periodo del año pasado, lo que supone un notable aumento de un 72,1%. Respecto al volumen de mercancías, en el mismo periodo de 2024 pasaron por el cabo de Buena Esperanza un

total de 1.606 Mt frente a 951 Mt en 2023 (+68,8%).

Según los últimos datos publicados por la Autoridad del Canal de Suez (*Suez Canal Authority, SCA*) durante el mes de mayo de 2024 sus ingresos cayeron a la mitad respecto a los registrados en mayo de 2023: de unos 648 millones de dólares a aproximadamente 337,8. También el presidente de la SCA, el teniente general Osama Rabie, declaró en una entrevista que ya en enero de 2024 los ingresos habían caído hasta 428 millones de dólares, frente a los 804 millones del mismo periodo del año anterior. Durante el año fiscal 2022/2023, los ingresos del Canal alcanzaron la cifra récord de 9.400 millones de dólares.

Para intentar paliar la sangría económica que está sufriendo, la SCA decidió ampliar los descuentos en sus peajes para una serie de buques en determinadas rutas de larga distancia. Inicialmente, con descuentos de hasta un 75% para petroleros de crudo y de productos en viajes entre América y Asia. Recientemente ha publicado nuevas tarifas con bonificaciones que serán válidas hasta finales de año y abarcarán 12 categorías de buques, incluidos graneleros, portacontenedores y metaneros⁽⁸⁾.

El descenso en el tráfico a través de Suez podría tener un impacto devastador en la economía egipcia, que depende en

(7) <https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deaeb50ed1cbaf9444>

(8) <https://www.suezcanal.gov.eg/English/Navigation/NavigationCirculars/Pages/default.aspx>

armados con ametralladoras. El capitán dio la alarma y toda la tripulación se refugió en la ciudadela. Un buque de guerra de la marina india respondió a la llamada de socorro y recuperó el control del buque. El 23 de mayo de 2024, el *Basilisk*, un buque de carga general abanderado en Liberia fue abordado por piratas a unas 400 millas al sureste de Mogadiscio. Al igual que en el caso anterior, toda la tripulación se refugió en la ciudadela y fue rescatada posteriormente por efectivos de la fragata *Canarias* de la Armada española. Para John W.H. Denton, secretario general de la Cámara Internacional de Comercio, «el resurgimiento de la actividad de los piratas somalíes es preocupante, y ahora más que nunca es crucial proteger el comercio, salvaguardar las rutas y la seguridad de los marinos.



Deben tomarse todas las medidas necesarias para garantizar un tránsito libre e ininterrumpido de mercancías a lo largo de las cadenas de suministro internacionales. Varios países tienen efectivos destacados en la zona,

entre ellos EE.UU., Reino Unido, India o la Unión Europea, que mantiene la Operación Atalanta de EUNAVFOR con el mandato de contribuir «a la disuasión, prevención y represión de los actos de piratería y del

robo a mano armada frente a las costas de Somalia y combate el tráfico ilícito en el mar. Asimismo, apoya el transporte y la entrega de la ayuda humanitaria a Somalia mediante la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos, protege a otros buques vulnerables y vigila las actividades pesqueras frente a las costas de Somalia. Cabe recordar que el sector naviero retiró su designación de zona de alto riesgo (HRA) para el Océano Índico desde el pasado 1 de enero de 2023, aunque se mantienen las recomendaciones de «seguir llevando a cabo evaluaciones de amenazas y riesgos, y deben seguirse las mejores prácticas de gestión para continuar mitigando los riesgos que se presentan en un entorno cambiante y a menudo complejo y potencialmente amenazador».

gran medida de los ingresos generados por el canal, uno de sus principales motores económicos.

Recomendaciones de seguridad para los armadores

Ante la creciente amenaza, las principales organizaciones marítimas internacionales han emitido varios documentos con recomendaciones para la seguridad de los buques que transitan por el mar Rojo y el golfo de Adén, entre ellos *'Interim Industry Transit Advice, Southern Red Sea and Gulf of Aden - 5 February 2024'*⁽⁹⁾ que incluye consideraciones sobre las rutas y el refuerzo de los buques. Las Fuerzas Marítimas Combinadas también publicaron otro documento de este tipo el 23 de diciembre de 2023⁽¹⁰⁾.

En ambos documentos se recomienda encarecidamente a todos los buques mercantes que transiten por el Océano Índico Occidental, las aguas de Somalia, el golfo de Adén, el golfo de Omán y el mar Rojo que se registren en el Servicio de operaciones de comercio marítimo

del Reino Unido (*United Kingdom Maritime Trade Operations, UKMTO*) y en el Centro de Seguridad Marítima del Cuerno de África (*Maritime Security Center - Horn of Africa, MSCHOA*). Cualquier incidente o actividad sospechosa también se debe notificar a dichos organismos.

Las Fuerzas Marítimas Combinadas también recomiendan no atender las llamadas VHF de la autodenominada 'armada yemení' con instrucciones de cambiar el rumbo hacia la costa de Yemen.

Asimismo se recomienda encarecidamente a los operadores de buques mercantes que evalúen si sus buques han sido propiedad o han estado gestionados por empresas afiliadas a Israel en el pasado. Es posible que dicha información no se haya actualizado en las bases de datos de acceso público y podría dar lugar a una identificación errónea de los vínculos comerciales actuales con Israel.

Conclusión

El mar Rojo es una de las rutas marítimas más importantes para el transporte marítimo internacional y por tanto para el comercio mundial, pero su seguridad está cada vez más comprometida por la creciente inestabilidad en la región y la intensificación de los ataques hutíes. La respuesta internacional, aunque significativa, se enfrenta a desafíos complejos, desde la logística hasta la coordinación entre diferentes fuerzas armadas.

Es necesaria una solución que ponga fin a esta crisis y devuelva la seguridad de las rutas marítimas internacionales. Hasta entonces seguirá existiendo un enorme riesgo para la navegación por las aguas de la región, con ataques que ponen en riesgo la vida de las tripulaciones de los buques y podrían además provocar un desastre medioambiental en la zona, además de importantes perjuicios económicos.

(9) <https://www.maritimeworldsecurity.org/media/k2vbmxxs/2024-02-05-interim-industry-transit-advice-srs-go.pdf>

(10) https://www.maritimeworldsecurity.org/media/nvsnyxyv/2023-12-23-cmf-advice-to-mariners-01_23.pdf

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.