

Alrededor del 12% de los intercambios internacionales pasan por el mar Rojo, una arteria esencial para el comercio mundial que se ha visto interrumpida por los ataques hutíes.

Noam Raydan es investigadora principal del Washington Institute for Near East Policy. Su trabajo se centra en cuestiones de transporte marítimo y energía en Oriente Próximo. En este artículo presenta un pormenorizado recuento del impacto de los ataques hutíes a la navegación por Bab el Mendeb y el mar Rojo y sus consecuencias.

LOS ATAQUES HUTÍES Y EL TRANSPORTE MARÍTIMO

El 19 de enero, el portacontenedores gigante de bandera francesa CMA CGM Jacques Saade zarpaba desde el puerto francés de Dunkerque rumbo al Canal de Suez. Su destino final debía ser Singapur, según datos de MarineTraffic. Sin embargo, el 2 de febrero, los medios de comunicación citaron fuentes según las cuales CMA CGM, una de las mayores líneas de contenedores del mundo, iba a suspender el tránsito por el mar Rojo hasta nuevo aviso. La decisión se debía a los ataques contra buques comerciales lanzados por los hutíes de Yemen en vías navegables vitales para el comercio mundial. Aunque el CMA CGM Jacques Saade se encontraba en la boca sur del Canal de Suez desde el 29 de enero, se observó que el portacontenedores regresaba al Mediterráneo el 7 de febrero, probablemente debido a la decisión de la compañía de interrumpir los viajes en la región. En lugar de transitar por el mar Rojo para llegar a Singapur, el buque tuvo que rodear el sur de África para alcanzar su destino en Asia el 8 de marzo.

Mientras que el 28 de febrero CMA CGM anunció que había reanudado el tránsito por el sur del Mar Rojo de

forma puntual, otras gigantes navieras de contenedores se mantienen alejadas de la región en medio de los continuos ataques dirigidos por los hutíes. Desde noviembre de 2023, el grupo rebelde ha asaltado más de 40 buques comerciales operados por diversas navieras, lo que ha obligado a más de 10 empresas internacionales a interrumpir la circulación por la región y, por tanto, provocado interrupciones en la cadena de suministro.

El grupo yemení afirma que la intención de los ataques es apoyar a los palestinos de Gaza en medio de la guerra entre Israel y Hamás. Sin embargo, el impacto de su campaña contra los buques comerciales y los navegantes ha sido mucho más amplio. Debido a los altos riesgos en el mar Rojo, varios cargadores han preferido evitar la región y decidido que sus buques rodeen el Cabo de Buena Esperanza, una ruta más larga y cara que aumenta los costes del viaje y retrasa las entregas.

El mar Rojo, que está unido al Canal de Suez, conecta Europa y Asia y es una arteria esencial para el comercio mundial: alrededor del 12% de los intercambios internacionales pasan por esta vía navegable, con buques que transportan

diversas mercancías, entre ellas petróleo, gas, productos agrícolas (como cereales) y productos de consumo. En medio de los ataques dirigidos por los hutíes, han surgido nuevos patrones de comercio marítimo, y aún no está claro si el transporte por mar en la región volverá a ser lo que era antes de noviembre de 2023, cuando el primer barco comercial fue atacado.

CÓMO EMPEZÓ TODO

El 19 de noviembre, los hutíes utilizaron un helicóptero para secuestrar en el mar Rojo el portavehículos Galaxy Leader (OMI 9237307), con bandera de Bahamas. Aunque el titular real del buque es la empresa israelí Ray Shipping Limited, cuando fue atacado estaba operado por la japonesa NYK Line. Tras el secuestro, se izaron supuestamente las banderas palestina y yemení en el buque, que permanece retenido en Yemen junto con su tripulación multinacional. El ataque al Galaxy Leader se produjo pocos días después de que los hutíes advirtieran de que estaban vigilando "cualquier barco israelí en el mar Rojo, especialmente en Bab al Mandeb, y cerca de las aguas regionales yemeníes".

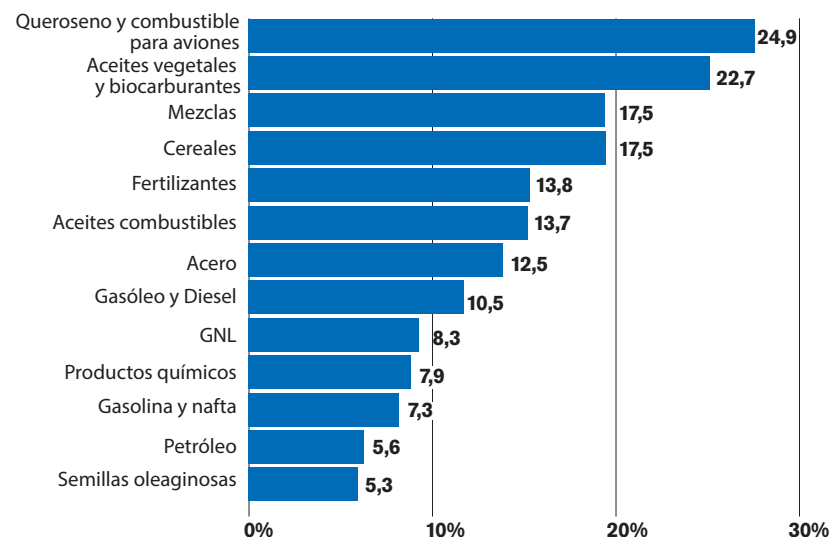
En un principio, los hutíes parecían ir tras los buques vinculados a Israel en el golfo de Adén y el sur del mar Rojo. La amenaza obligó a los barcos asociados a Ray Shipping Ltd a empezar a desviarse del Canal de Suez y del mar Rojo, y navegar alrededor del Cabo de Buena Esperanza, en el sur de África, para llegar a Europa y Asia, como ilustra el Washington Institute for Near East Policy en un artículo publicado el 7 de diciembre. Por otra parte, los métodos que los hutíes utilizaron para atacar al Galaxy Leader alarmaron al mercado de seguros, lo que hizo que aumentaran las primas de los buques vinculados a Israel, según un informe publicado por el sitio web de noticias de transporte marítimo TradeWinds el 21 de noviembre.

Aunque los hutíes han presentado sus ataques como parte de una campaña dirigida contra intereses israelíes, estaba claro desde el principio que sus acciones iban a interrumpir las cadenas de suministro y afectar al comercio marítimo internacional. Sus blancos han sido buques operados por empresas que comercian a escala global, transportando productos esenciales para los consumidores de todo el mundo. Además, el hecho de que el titular real de un buque sea un individuo israelí o una empresa con sede en Israel no significa que comercie únicamente con este país. En el caso del Galaxy Leader, su propietario, Ray Shipping Ltd, es "uno de los mayores proveedores mundiales de tonelaje para el transporte de vehículos", que opera una flota de 65 portavehículos, según Lloyd's List Intelligence. El día en que el Galaxy Leader fue atacado, el operador no era israelí, sino una empresa japonesa, y el buque zarpaba de Turquía y se dirigía a un puerto indio, según muestran los datos de la naviera.

Tras el ataque al Galaxy Leader, los hutíes empezaron a utilizar otras armas, como misiles balísticos antibuque y aviones no tripulados, para atacar otras naves comerciales vinculadas a particulares israelíes. Entre ellos se encontraba el granelero Unity Explorer (OMI 9726035), con bandera de Bahamas, que fue atacado en el sur del mar Rojo el 3 de diciembre. En ese momento, el buque estaba gestionado por la empresa británica Unity Maritime, entre cuyos responsables está Dan David Ungar, un empresario israelí. Ese mismo día también fueron atacadas

VOLUMEN DE TRÁNSITO ANUAL DE MERCANCÍA POR EL CANAL DE SUEZ

En % del comercio marítimo mundial entre 2018 y 2023



Fuente: Kpler, Kiel Institute, Freightos, MarineTraffic.

otras embarcaciones, pero no tenían vínculos con personas o empresas israelíes. A partir del 3 de diciembre, los hutíes empezaron a atacar buques que en el pasado habían tenido vínculos con empresas israelíes, buques cuyos propietarios tenían acuerdos comerciales con transportistas israelíes o buques sin vínculos con Israel.

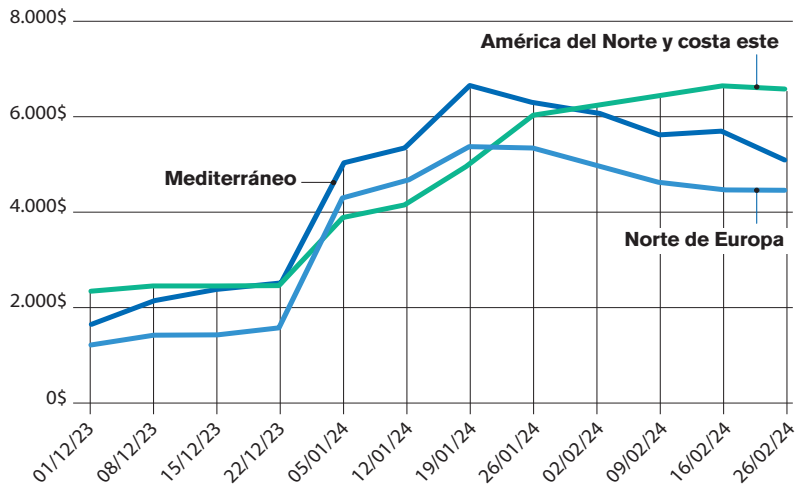
LAS PRINCIPALES LÍNEAS EUROPEAS DE CONTENEDORES EVITAN EL MAR ROJO

El 14 de diciembre, el portacontenedores Maersk Gibraltar (OMI 9739692), con bandera de Hong Kong y gestionado por el gigante naviero danés AP Moller-Maersk, estuvo a punto de sufrir un incidente. El buque no tiene vínculos evidentes con Israel, y sigue sin estar claro por qué los hutíes lo atacaron cuando navegaba por Bab al Mandeb, un estratégico punto forzoso de paso que durante el primer semestre de 2023 representaba alrededor del 12% del comercio marítimo de petróleo y el 8% del comercio de gas (gas natural licuado), según la Administración de Información Energética de Estados Unidos (EIA, por sus siglas en inglés). Al día siguiente, el grupo yemení atacó Al Jasrah, un portacontenedores de bandera libia propiedad de Hapag Lloyd. Aunque la empresa alemana ha cooperado en servicios de transporte marítimo con la israelí ZIM, los víncu-

los del buque con Israel tampoco están claros (todos los detalles sobre las embarcaciones atacadas hasta ahora pueden consultarse en un mapa interactivo creado por el Washington Institute for Near East Policy).

Tras los ataques contra el Maersk Gibraltar y el Al Jasrah, tanto Maersk como Hapag Lloyd decidieron interrumpir el tráfico en el mar Rojo. Por entonces, había dudas sobre si los hutíes seguían atacando barcos con vínculos israelíes, ya que algunas de las agresiones parecían basarse en identidades erróneas o en datos de navegación inexactos.

A finales de diciembre, los ataques se volvieron más agresivos. Aunque Maersk decidió reanudar el tránsito en la región tras la puesta en marcha por Estados Unidos de la Operación Guardián de la Prosperidad, otro buque de Maersk fue blanco de ataques. El 30 de diciembre, los hutíes lanzaron un misil contra el portacontenedores Maersk Hangzhou, con bandera de Singapur y propiedad de Maersk, cuando transitaba por la ruta sur del mar Rojo rumbo a Port Said en Egipto. La embarcación tuvo que emitir una llamada de socorro a la que respondieron dos buques de guerra estadounidenses, según el Mando Central de Estados Unidos (CENTCOM, por su abreviatura en inglés). El Maersk Hangzhou no tenía vínculos con la propiedad israelí cuando fue atacado, pero los datos de transporte marítimo

TARIFAS DE FLETE* DE CONTENEDORES PARA RUTAS CON ORIGEN EN CHINA (ASIA ORIENTAL)


*las tarifas son el precio total medio, de puerto a puerto, para un contenedor estándar de 40 pies (FEU), no refrigerado, basado en las tarifas móviles de los transportistas y los recargos correspondientes.

Fuente: Kpler, Kiel Institute, Freightos, MarineTraffic.

muestran que el portacontenedores visitó el puerto israelí de Haifa en octubre de 2023. Sin embargo, no está claro por qué los huties lo atacaron.

Este ataque llevó a Maersk a suspender de nuevo el tránsito por el mar Rojo/Golfo de Adén, pero esta vez para el "futuro previsible". El anuncio de la gigantesca naviera mundial fue una clara señal de que la región era insegura para las naves comerciales y las tripulaciones que las operan.

UN VIAJE LARGO

Los ataques dirigidos por los huties han llevado a las aseguradoras a aumentar las primas de riesgo de guerra para los buques que navegan por el mar Rojo y el golfo de Adén. Por otro lado, las rutas marítimas, especialmente entre Asia y Europa, se han encarecido. Cuando los buques evitan el mar Rojo y navegan alrededor del Cabo de Buena Esperanza para ir de Asia a Europa, las consecuencias son un aumento del tiempo de espera (hasta una o dos semanas) y gastos adicionales de combustible. La ruta más larga se ha traducido en un aumento de las tarifas de flete y, algunas navieras han introducido nuevos recargos para compensar los costes adicionales del viaje. Algunos importadores ya notan el impacto.

En cuanto a los portacontenedores, el aumento de las tarifas ha beneficiado a algunos transportistas y proveedores

de tonelaje, ya que han superado los costes de navegar por el sur de África, según informó TradeWinds el 13 de marzo citando a Fitch Ratings. Sin embargo, la rentabilidad no es para todos. Algunos importadores ya están notando el impacto de la crisis del mar Rojo en las entregas de productos y en los costes.

En febrero, EuroCommerce, la principal organización europea que representa a los sectores minorista y mayorista, instó a los Estados miembros de la Unión Europea a encontrar una solución para la crisis del mar Rojo. "Cuanto más tiempo se obligue a los transportistas a cambiar de ruta, más sufrirán las empresas y, en última instancia, los consumidores, por los costes adicionales que se sumarán a los ya elevados costes de la vida en Europa", afirmaba la organización en una carta dirigida al ministro de Asuntos Exteriores de Bélgica citada por Reuters. Según el informe, entre los miembros de EuroCommerce hay minoristas de moda como H&M y gigantes de los supermercados como Carrefour, que dependen de los productos enviados desde Asia.

Barcos de diversos tipos han estado evitando el mar Rojo: portavehículos, portacontenedores, graneleros, petroleros y gaseros, entre otros. En el caso de los portavehículos, el 24 de enero fue "el primer día en el que no hubo buques de carga para el transporte de automóviles y camiones (PCTC, por sus siglas en inglés) en el mar Rojo, algo que no

se había visto en los últimos 30 años", señalaba el presidente de la junta directiva de la noruega Gram Car Carriers, Ivar Myklebust, en una conferencia en Londres, según TradeWinds. Gram Car Carriers y otros dos grandes armadores noruegos habrían dejado de enviar buques al mar Rojo.

El impacto de la crisis no ha sido el mismo para todos los segmentos del transporte marítimo. Los más afectados son los portacontenedores, los portavehículos y los gaseros. Para entender cómo se han movido algunos buques entre Oriente y Occidente en medio de la crisis, a continuación se presentan algunos ejemplos basados en datos de transporte marítimo de MarineTraffic, y centrados en Europa:

– *Glovis Symphony* (OMI 9702429), portavehículos de bandera coreana zarpó de Singapur el 14 de febrero rumbo al puerto español de Tarragona. En tiempos normales, el buque habría navegado por el Canal de Suez para llegar a su destino, ya que es la ruta más corta. Sin embargo, la nave se vio obligada a tomar la ruta del Cabo (alrededor del Cabo de Buena Esperanza), lo que aumentó la duración del trayecto y también los costes. Si el buque hubiera tomado la ruta de Suez, habría llegado a Tarragona en unos 23 días. El *Glovis Symphony* atracó en España hacia el 15 de marzo vía el sur de África.

– *Shagang Volition* (OMI 9519573), mineralero de bandera de Liberia zarpó del puerto chino de Yantai el 31 de enero con destino a Port-de-Bouc (Francia). En lugar de atravesar el mar Rojo rumbo al Canal de Suez, el buque fue visto navegando en dirección al sur de África.

– *Torm Ganga* (OMI 9461831), petrolero, con bandera de Singapur, zarpó de la India el 19 de febrero. Dado que el buque tomó la ruta alrededor del Cabo de Buena Esperanza, se esperaba que llegara al puerto español de Bilbao el 25 de marzo. Un viaje de India a España por el Canal de Suez habría requerido unos 19 días, dependiendo de la velocidad del buque y de las escalas en los puertos.

– Otro petrolero, el *Maran Aries* (OMI 9295000), de bandera griega, zarpó el 9 de febrero del puerto iraquí de Al Basara, en la región del Golfo, rumbo al puerto francés de Fos-sur-Mer, pasando por el Cabo de Buena Esperanza. El buque llegó a Francia el 17 de marzo, según MarineTraffic.

Tras la invasión rusa de Ucrania y las posteriores sanciones occidentales

a la industria petrolera de Moscú, Europa se vio obligada a diversificar sus importaciones al reducir los suministros energéticos de Rusia. Esto llevó al continente a importar más crudo y combustibles de los productores de Oriente Medio, entre ellos Irak y Arabia Saudí. Teniendo en cuenta los actuales desvíos del transporte marítimo debidos a la crisis del mar Rojo, las refinerías europeas han notado el encarecimiento del crudo enviado y, si la crisis se prolonga, podrían plantearse importar de otros productores que suministren crudo de calidad similar.

Aunque se han visto algunos petroleros cargados de petróleo procedente de Oriente Medio navegando alrededor del Cabo de Buena Esperanza para llegar a Europa, los barcos que cargan en el puerto saudí de Yanbu, en el norte del mar Rojo, no se ven afectados por la crisis. Por ejemplo, el petrolero Spetses Lady (OMI 9831074), con bandera de Singapur, zarpó de Yanbu el 19 de febrero y navegó hacia el norte por el Canal de Suez camino del puerto francés de Fos-sur-Mer cargado de gasóleo ultrabajo en azufre, según datos de Kpler (ahora propietaria de MarineTraffic).

Por otra parte, y a medida que menos buques transitan por el Canal de Suez y optan en su lugar por tomar la ruta del Cabo de Buena Esperanza, Egipto ha experimentado un descenso de las tarifas de peaje del Canal de Suez, de las que el país depende para obtener divisas. Se calcula que Egipto recauda alrededor de 8.000 millones de dólares anuales del Canal de Suez y según los datos del proveedor de servicios marítimos comerciales Veson Nautical, publicados el 6 de febrero por TradeWinds, los peajes han descendido un 40% desde finales de noviembre.

RESTABLECER LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN EN EL MAR ROJO

Desde enero, cuando Estados Unidos y Reino Unido lanzaron ataques contra objetivos militares en Yemen, las agresiones dirigidas por los hutíes han aumentado en intensidad. El grupo yemení afirma ahora que ataca buques vinculados a Israel, Estados Unidos y Reino Unido, pero no todos los objetivos encajan en estas categorías. Por ejemplo, el 18 de febrero, asaltaron y causaron graves daños al granelero Rubymar (OMI 9138898), de bandera beliceña,



El carguero británico Rubymar se hunde en el mar Rojo tras ser blanco de los hutíes yemeníes, el 3 de marzo de 2024./

FOTO DE LA CADENA AL-JOUMHOURIAH VIA GETTY IMAGES

cuando navegaba por Bab al Mandeb rumbo a Bulgaria. Aunque los hutíes afirmaron que el buque era "británico", los datos de navegación y las fuentes marítimas confirman que el propietario último es una compañía con sede en Líbano. La propiedad de un barco puede tener una dirección registrada en Reino Unido, pero esto no significa que el propietario sea británico.

El Rubymar fue el primer buque comercial que se hundió en el sur del Mar Rojo el 2 de marzo, el primer caso de este tipo desde noviembre de 2023. Más tarde, el 6 de marzo, los hutíes atacaron el granelero True Confidence (OMI 9460784), matando a tres marinos, las primeras víctimas mortales desde que el grupo yemení inició su campaña contra el transporte marítimo internacional. El buque tenía vínculos anteriores con Estados Unidos.

Los atentados de Rubymar y True Confidence demuestran que los hutíes buscan ahora cualquier vínculo que puedan encontrar en los datos de propiedad de un barco para justificar sus ataques, incluso si el verdadero propietario de un barco tiene su base en Líbano –país que técnicamente está en guerra con Israel– o incluso si los vínculos con Estados Unidos, Reino Unido o Israel son anteriores.

Estos nuevos riesgos ponen de manifiesto que la seguridad de la navega-

ción sigue amenazada en la región, a pesar de los despliegues de misiones navales occidentales. Aunque la UE lanzó recientemente una operación naval defensiva, EUNAVFOR Aspides, para "contribuir a restablecer la libertad de navegación y proteger la marina mercante", queda por ver hasta qué punto esta misión animará a algunas empresas navieras a reanudar el tránsito por el mar Rojo.

Las amenazas a la navegación en el mar Rojo y la región del Golfo han ido en aumento en los últimos años, como muestra el Washington Institute for Near East Policy en una serie de mapas que reproducen la trayectoria de los ataques marítimos desde 2019. Sin embargo, la actual campaña liderada por los hutíes ha creado riesgos elevados en la región que no desaparecerán de inmediato, incluso si el conflicto más amplio en Gaza llega a su fin. Los hutíes han sido capaces de interrumpir el comercio marítimo mundial, y los ataques contra blancos militares hutíes en Yemen podrían no ser capaces de contener las actividades del grupo. Aunque accediesen a poner fin a sus ataques, es posible que en el futuro recurran a una campaña similar, pero por motivos políticos diferentes. Por ahora, el sur del mar Rojo y el golfo de Adén siguen siendo zonas de alto riesgo para el comercio marítimo mundial./