



CÓMO IRÁN PRETENDE SACAR PROVECHO DEL ESTRECHO DE ORMUZ

Teherán sugiere que el sistema de cobrar tasas y limitar el paso a los buques "no hostiles" podría mantenerse más allá de la guerra.



**FINANCIAL
TIMES**

Irán está trabajando para establecer un sistema de paso autorizado para los buques a través del estrecho de Ormuz, un endurecimiento del control sobre esta vía marítima crucial que, según Teherán, podría prolongarse más allá de su conflicto con Estados Unidos e Israel.

El presidente estadounidense, Donald Trump, ha exigido en repetidas ocasiones a Teherán que abra el estrecho, por el que

circulaba alrededor del 20% de las exportaciones mundiales de petróleo antes de que Irán lo cerrara a casi todo el tráfico marítimo al inicio del conflicto.

El Ministerio de Asuntos Exteriores de Teherán declaró esta semana que se permitiría el paso a los buques "no hostiles" "en coordinación con las autoridades iraníes competentes", pero que no se permitiría el paso a los de EEUU, Israel o cualquier otro "participante en la agresión".

El ministro de Asuntos Exteriores, Abbas Araghchi, afirmó que Irán impondría un nuevo orden en el estrecho tras la guerra,

insistiendo en que el país ejerce soberanía sobre él "aunque a algunos les guste considerarlo aguas internacionales".

"En el futuro, pretendemos establecer nuevos acuerdos para un paso seguro", declaró Araghchi a la televisión estatal el miércoles. Tales afirmaciones plantean cuestiones de gran alcance sobre el acceso a la que es una de las rutas marítimas más importantes del mundo, así como una serie de problemas prácticos que las compañías navieras deberán resolver.

El estrecho de Ormuz, que tiene sólo 21 millas náuticas (38 kilómetros) de ancho

ALAEDDIN BOROUJERDI, UN ALTO CARGO DEL PARLAMENTO IRANÍ, DECLARÓ EL DOMINGO A LA TELEVISIÓN ESTATAL QUE CUALQUIER BUQUE QUE ATRAVESARA LA ESTRATÉGICA VÍA NAVEGABLE PAGABA UNA TASA DE 2 MILLONES DE DÓLARES.

en su punto más estrecho, está dividido a partes iguales entre aguas territoriales iraníes y omaníes. Pero su pronunciada curva y las montañas que lo delimitan en el lado iraní ofrecen líneas de visión fáciles para que el Cuerpo de la Guardia Revolucionaria de Irán apunte a los buques que pasan por allí.

"Es el estrecho menos recto que existe", afirmó Tom Sharpe, un antiguo comandante de la Armada británica. "Cuando lo atraviesas, las amenazas te rodean por todas partes".

El jueves, Trump amplió de nuevo el plazo para que Irán abriera el estrecho hasta el 6 de abril, so pena de sufrir ataques contra su infraestructura energética.

Antes del conflicto, unos 135 barcos atravesaban la vía marítima cada día. Pero desde los primeros ataques de EEUU e Israel contra Irán, el tráfico se ha reducido a un goteo. Entre el 1 y el 25 de marzo, sólo se registraron 116 tránsitos, lo que supone un descenso del 97 % en comparación con el mismo periodo de febrero, según S&P Global.

Los buques que han realizado el paso pertenecen en su mayoría a armadores chinos, indios o de los Estados del Golfo. Varios eran buques de la "flota oscura" sancionados por las potencias occidentales por comerciar con petróleo iraní. Algunos buques han pagado hasta 2 millones de dólares a Irán para garantizar un paso seguro por el Golfo, según Lloyd's List Intelligence y una persona con conocimiento de un armador cuyo buque ha logrado atravesarlo.

Alaeddin Boroujerdi, un alto cargo del Parlamento iraní, declaró el domingo a la televisión estatal que cualquier buque que atravesara la estratégica vía navegable pagaba una tasa de 2 millones de dólares. "Se está aplicando un nuevo régimen en la vía navegable", afirmó.

El proceso de autorización implicó negociaciones entre gobiernos con Irán a través de las embajadas en los países pertinentes, según explicó Martin Kelly, director de asesoría de EOS Risk Group, una empresa de gestión de crisis.

A continuación, el buque recibió un código, que transmitió por el canal de radio VHF 16 -la frecuencia internacional de socorro- al acercarse al estrecho. Mientras tanto, las autoridades iraníes comprobaron la documentación del buque, incluyendo el destino de la carga y la nacionalidad de la tripulación, explicó Kelly.

Ninguna de las cargas que han atravesado el estrecho desde el estallido de las hostilidades tenía como destino Estados Unidos ni Europa. La mayoría se ha dirigido a Asia Oriental, y algunas también a África Oriental y Sudamérica, según los datos de seguimiento de buques.

La ruta a través del estrecho discurre íntegramente por aguas territoriales iraníes, en lugar de utilizar las rutas marítimas habituales. Los analistas han sugerido que esto permite a Irán verificar visualmente los datos de los buques, a pesar de los ataques estadounidenses contra sus radares y puestos de observación. "Existe una estructura evidente, hay un claro sentido de liderazgo", afirmó Kelly.

Dos pakistaníes implicados en contactos extraoficiales con Irán afirmaron que algunos buques de terceros países estaban cambiando de pabellón por el pakistani para atravesar el estrecho. "Muchas compañías navieras están cambiando de pabellón para navegar bajo el registro de Pakistán", afirmó uno de ellos, un diplomático. El otro señaló que esos acuerdos pretendían ser "una rama de olivo para Trump".

La embajada de Irán en Madrid afirmó que Teherán se mostraba "receptivo" ante cualquier solicitud de buques españoles para atravesar el estrecho, señalando que consideraba a España "un país comprometido con el derecho internacional".

El presidente del gobierno español, Pedro Sánchez, fue el primer líder europeo en criticar los ataques de Estados Unidos e Israel contra Irán. Las compañías navieras que debían pagar por el paso tendrían que eludir las sanciones impuestas al régimen iraní y a su Guardia Revolucionaria, que han sido designados como organización terrorista por Estados Unidos, la UE y otros países occidentales.

Sin embargo, Claire McCleskey, exdirectora de cumplimiento normativo de la Oficina de Control de Activos Extranjeros de Estados Unidos, afirmó que Irán había establecido redes de pago clandestinas.

"Disponen de un sistema ya establecido de 'sistema bancario paralelo' para vender su petróleo, acceder a tecnología controlada y financiar programas de armamento", afirmó McCleskey. "A Irán le resultaría muy fácil utilizar cuentas de empresas ficticias en bancos y oficinas de cambio de todo el mundo para cobrar sus ingresos".

Varias empresas indias y chinas con buques que han atravesado el estrecho desde el inicio de la guerra no respondieron a las solicitudes de comentarios. El Ministerio de Asuntos Exteriores de la India afirmó que Irán no pedía nada a cambio de garantizar el paso seguro. Armadores europeos y estadounidenses declararon al FT que no tenían conocimiento de ningún sistema de pagos.

"He oído hablar mucho de (los pagos) a través de muchos armadores, pero, sinceramente, nadie podía afirmar con certeza que existiera una ventana de unos dos millones de dólares", afirmó SV Anchan, director ejecutivo del grupo estadounidense Safesea Group, cuyo buque Safesea Vishnu fue atacado en el Golfo el 11 de marzo.

Los iraníes han señalado precedentes históricos de gobiernos que cobraban tasas por el uso de vías navegables estratégicas. Durante siglos, Dinamarca cobró a los buques un porcentaje del valor de su carga por el uso de los estrechos daneses en la desembocadura del mar Báltico. El peaje, conocido como "Sound Dues", fue abolido en 1857.

Yahya Ale Es'hagh, presidente de la Cámara de Comercio de Teherán, citó el Canal de Suez como ejemplo de una vía navegable por cuya utilización los buques deben pagar. "Irán ha sido demasiado indulgente hasta ahora al no ejercer sus derechos mientras las potencias mundiales nos imponían sanciones", afirmó. "Esto podría permitir a Irán generar entre 70 000 y 80 000 millones de dólares al año".

Sin embargo, Johanna Hjalmarsson, profesora asociada del Instituto de Derecho Marítimo de la Universidad de Southampton, señaló que el Canal de Suez era un caso diferente, ya que se trata de aguas interiores de Egipto y se rige por la Convención de Constantinopla de 1888.

Como Estado ribereño en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Teherán tenía derecho a "regular el tráfico y suspender el paso por motivos de seguridad", pero no a "obstaculizar el paso inocente" ni a "discriminar, 'de hecho o de derecho', a los buques de otros Estados", señaló Hjalmarsson.

Ni Irán ni Estados Unidos son partes de la CNUDM, pero, por lo general, se espera que incluso los no signatarios respeten sus normas. Un esfuerzo prolongado por parte de Teherán para ejercer control sobre el estrecho de Ormuz también podría acabar reduciendo la importancia de esta vía navegable. "Si Irán empieza a incluir en listas blancas o negras a los buques que atraviesan el estrecho, los Estados del Golfo buscarán alternativas, como la construcción de oleoductos", afirmó un diplomático regional.

Reporteo adicional de Andrew England y Jamie John en Londres, Humza Jilani en Islamabad, Barney Jopson en Madrid y Michael Stott en Nueva Delhi.