



MÁSTER EN NEGOCIO Y DERECHO MARÍTIMO

Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

Autor: Marta Almagro Alberich

Tutor: Mercedes Duch

Fecha de inicio del Máster: octubre 2023

Fecha de entrega del TFM: diciembre 2024

A mis padres y mi hermana, por confiar en mí y apoyarme incondicionalmente, y en especial, a mis tíos, Jesús y Marta, porque sin ellos no hubiese sido posible.

RESUMEN: El presente trabajo examina el efecto de la piratería marítima en el sector de los seguros marítimos, explorando su evolución histórica, el marco normativo internacional aplicable y cómo influye en los seguros marítimos y cláusulas a contratar. Se analizan tanto los costes directos como los indirectos. También se investiga cómo la piratería afecta a las primas de seguro y el papel crucial que desempeñan las corredurías de seguros en la gestión de estos riesgos. Finalmente, se incluyen ejemplos prácticos que muestran el impacto económico que la piratería tiene sobre el comercio marítimo y la industria de los seguros.

PALABRAS CLAVES: piratería, seguro, cláusula, prima, impacto económico, correduría, aseguradora, riesgo, marítimo, buque, siniestro, seguridad, póliza, daños, ataque, exclusiones, coberturas.

ABSTRACT: This paper examines the impact of maritime piracy on the maritime insurance sector, exploring its historical evolution, the applicable international regulatory framework, and how it influences maritime insurance policies and clauses to be contracted. Both direct and indirect costs are analyzed. The study also investigates how piracy affects insurance premiums and the crucial role that insurance brokers play in managing these risks. Finally, practical examples are included to demonstrate the economic impact of piracy on maritime trade and the insurance industry.

KEYWORDS: piracy, insurance, clause, premium, economic impact, brokerage, insurer, risk, maritime, vessel, claim, security, policy, damages, attack, exclusions, coverage.

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO II. CONTEXTO Y MARCO TEÓRICO	3
2.1 Definición de piratería marítima	3
2.2 Origen, historia y evolución.....	5
2.3 Marco legal internacional.....	11
2.4 Impacto de la piratería en los seguros marítimos.....	19
2.4.1 Seguro de Casco y Maquinaria (H&M)	20
2.4.2 Seguro de carga o mercancía	22
2.4.3 Cláusula de Guerra y Huelga	26
2.4.4 Seguro de secuestro y rescate (K&R)	34
2.4.5 P&I (Protection and Indemnity).....	38
2.4.6 Seguro de pérdida de ingresos (Loss of Hire/Earnings Insurance, LOH).....	39
2.4.7 Seguro cibernético	40
CAPITULO III. COSTES DIRECTOS E INDIRECTOS DE LA PIRATERÍA	44
3.1 Costes Directos	49
3.1.1. Rescates	49
3.1.2. Daños a las Embarcaciones.....	50
3.1.3. Pérdidas de Carga	51
3.2 Costes Indirectos	52
3.2.1 Desvío de rutas	52
3.2.2 Medidas de seguridad adicionales	53
3.2.3 Impacto en el comercio y logística.....	59
CAPÍTULO IV. IMPACTO DE LA PIRATERÍA EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS.....	64
4.1 Impacto económico de la piratería en las primas de Seguros Marítimos.....	64
4.2 Rol de las corredurías de seguros en la gestión de riesgos de piratería	71
4.3 Medidas de mitigación y sus efectos en las primas de seguros	73
4.4 Casos reales de piratería y su impacto económico	76
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	84
FUENTES	86

INDICE FIGURAS

Fig. 1: Incidentes totales de piratería.....	7
Fig 2: Cancelación de cobertura, Allianz (2024).....	28
Fig 3: IHS Markit. (2024, 9 de octubre).	31
Fig 4: IHS Markit. (2024, 9 de octubre)..	32
Fig 5: Pasos a seguir en una situación crítica.	37
Fig 6: Condiciones particulares.....	39

INDICE TABLAS

Tabla 1: Distribución de la piratería por zonas geográficas.....	7
Tabla 2: Comparación en términos de distancia y tiempo de las dos rutas por Suez y el Cabo.	51
Tabla 3: Anuncios de cambios de itinerarios de las principales navieras.....	53
Tabla 4: Montos de rescates en casos de piratería marítima.....	54
Tabla 5: Costes de reparación de embarcaciones tras ataques de piratería.....	55
Tabla 6: Pérdidas de carga asociadas a ataques de piratería.	56
Tabla 7: Alguno de los retrasos por piratería en el Cuerno de África	65
Tabla 8: Evolución de los fletes marítimos a raíz de los conflictos en el Mar Rojo (07.12.2023 hasta 15.02.2024.).....	67
Tabla 9: Incidentes de piratería y robos a mano armada por región (2021).....	70
Tabla 10: Impacto de las medidas de seguridad en las primas de seguro.	74
Tabla 11: Costes estimados y aumento en las primas de seguro post-ataque en el estrecho de Malaca.	83
Tabla 12: Costes asociados con el secuestro del MV Albedo.	88

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.

La piratería marítima ha sido una constante amenaza para el comercio internacional, afectando de manera directa e indirecta a las economías globales, especialmente en regiones estratégicas como el Cuerno de África, el Golfo de Guinea y el Sudeste Asiático. En la actualidad, a pesar de los esfuerzos internacionales y avances en seguridad, este fenómeno continúa generando importantes costes para la industria marítima. Uno de los sectores más afectados es el de los seguros marítimos, cuyo rol es fundamental para gestionar los riesgos asociados al transporte por mar. Las aseguradoras se enfrentan a desafíos cada vez más complejos debido al incremento en el número de ataques y la sofisticación de estos, lo que ha generado un aumento en las primas y la necesidad de diseñar nuevas cláusulas y coberturas específicas.

Entender los costes ocultos de la piratería es esencial para el sector de seguros marítimos, ya que permite una evaluación más precisa del riesgo y la implementación de medidas de mitigación adecuadas. Este estudio es relevante en el contexto actual donde el comercio marítimo sigue siendo vital para la economía global, y cualquier interrupción tiene repercusiones considerables en la logística y los costes operativos.

El objetivo principal de este Trabajo de Fin de Máster (TFM) es analizar los costes ocultos asociados a la piratería marítima y cómo estos afectan a las primas de seguros marítimos. En particular, se busca identificar y evaluar tanto los costes directos como indirectos que surgen de los actos de piratería, y cómo estos influyen en el cálculo y ajuste de las primas de seguros para buques y carga. Para ello, este estudio se estructura en varias secciones que abordan de manera exhaustiva los diferentes aspectos relacionados con la piratería y su impacto en las pólizas de seguro.

En primer lugar, se desarrollará el contexto y el marco teórico, comenzando con la definición de piratería marítima y su evolución histórica, con especial énfasis en los daños ocurridos en las últimas décadas. También se analizará el marco legal internacional que regula la piratería, incluyendo las convenciones y acuerdos clave que han sido implementados para combatir este fenómeno. Finalmente, se proporcionará una descripción de los diferentes tipos de seguros marítimos, enfocándonos en las pólizas más afectadas por la piratería, como el seguro de casco y máquinas, carga y secuestro.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

Por otro lado, se detallarán los costes directos derivados de los ataques, como el secuestro de buques y el pago de rescates, y los costes indirectos, que incluyen factores como el desvío de rutas para evitar zonas peligrosas, la implementación de medidas de seguridad adicionales, como la contratación de personal propio de seguridad, y el impacto en el comercio y la logística global, con efectos como retrasos en entregas y aumentos de precios.

En tercer lugar, se analizará específicamente el impacto económico en las primas de los seguros marítimos, constatando como éstas se ven afectadas por las zonas geográficas de navegación y el nivel de riesgo asociado.

Además, analizaremos el rol de las corredurías de seguros en la gestión de los riesgos de piratería, enfocándonos en cómo estas entidades asesoran a las navieras en la selección de pólizas adecuadas. Se evaluarán decisiones clave, como la comparación entre optar por un desvío de ruta o el pago de una prima más elevada. También se abordará el proceso de notificación de cancelación de coberturas, una medida crítica en el caso de áreas de alto riesgo.

Por último, veremos las medidas de mitigación implementadas por las navieras y su efecto en las primas de seguros. Se analizarán las tecnologías y prácticas de seguridad más efectivas, como el uso de sistemas de vigilancia avanzados y convoyes protegidos.

CAPÍTULO II. CONTEXTO Y MARCO TEÓRICO

2.1 Definición de piratería marítima

La piratería en los océanos, que incluye ataques, robos y asaltos en el mar, ha existido desde la antigüedad, con episodios notables en el Mediterráneo, el Caribe y las costas de África, siendo una actividad tan antigua como la navegación propia. En los tiempos modernos, áreas como el Golfo de Adén, el Golfo de Guinea y el Sudeste Asiático han sido la cuna del nacimiento de este fenómeno, asociado a factores endógenos en cada uno de los países donde ha proliferado esta forma de organizaciones quasi terroristas. A lo largo de los siglos, estos crímenes han evolucionado, adaptándose a los buques modernos, nuevas rutas marítimas y diversas formas de navegar.

No obstante, antes de analizar brevemente su origen e historia, procederemos a definir el concepto.

La piratería marítima se define como cualquier acto ilegal de violencia, detención o depredación cometido con fines privados por la tripulación o pasajeros de un buque privado y dirigido contra otro buque, personas o bienes en alta mar. Concretamente el Convenio de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar (UNCLOS), del 10 de diciembre de 1982, define la piratería en su artículo 101 como:

a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;*
- ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado.*

b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata.

c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

Dicha definición es utilizada por la Organización Marítima Internacional (OMI), en su “Código de prácticas para la investigación de los delitos de piratería y robo a mano armada perpetrados contra los buques”. Conviene resaltar, el concepto de robo a mano armada, siendo definido en dicho documento como:

- a) Todo acto ilícito de violencia o de detención, o cualquiera acto de depredación o de amenaza de depredación, que no sean actos de piratería, cometidos con un propósito personal y dirigidos contra un buque o contra personas o bienes a bordo de éste, dentro de las aguas interiores, aguas archipelágicas y mar territorial de un Estado;*
- b) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos anteriormente o facilitarlos intencionalmente.*

Complementa por tanto la definición de piratería, al incluir las agresiones cometidas en aguas territoriales, quedando ambos conceptos englobados como actos de piratería para los principales organismos especializados del mundo.¹

Por su parte, el artículo 102 del UNCLOS, también considera actos de piratería aquellos mencionados en el artículo previo, si son cometidos por un buque de guerra, o un buque o aeronave de Estado, en caso de que la tripulación se haya amotinado y haya tomado control del buque o de la aeronave.

El artículo 103, proporciona la definición de buque o aeronave pirata, describiéndolos como aquellos “*destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101, considerando también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos*”. Por tanto, cualquier buque o aeronave utilizado para cometer actos de piratería, es considerado buque o aeronave pirata.

¹ LA PIRATERÍA MARÍTIMA, UN FENÓMENO DE ÍNDOLE REGIONAL Y ALCANCE GLOBAL. NATURALEZA E IMPACTO ECONÓMICO Pablo Moral Martín. [Dialnet-LaPirateriaMaritimaUnFenomenoDeIndoleRegionalYAlca-7685528 \(2\).pdf¹](#)

2.2 Origen, historia y evolución

La piratería marítima comenzó con los primeros viajes por mar, cuando las embarcaciones comerciales se convirtieron en objetivos atractivos. Los primeros registros de piratería datan de la civilización egipcia, alrededor del 1400 a.C., cuando los piratas conocidos como los Pueblos del Mar atacaron las costas del Mediterráneo oriental. En el período clásico, los piratas del Egeo y los ilirios se hicieron notorios por sus incursiones. La República Romana sufrió gravemente por la piratería hasta que el general Pompeyo el Grande organizó una campaña decisiva en el 67 a.C., eliminando las bases piratas en el Mediterráneo en solo tres meses.²

Durante la Edad Media, la piratería floreció en el mar del Norte y el Báltico, con los vikingos como los principales protagonistas. Entre los siglos VIII y XI, los vikingos llevaron a cabo numerosas incursiones, saqueando aldeas costeras, monasterios y ciudades. La expansión vikinga tuvo un impacto duradero en la política y la geografía de Europa.³

Los siglos XVI y XVII vieron un resurgimiento de la piratería, particularmente en el Caribe, el Golfo de México y el Océano Índico. Durante este período, surgieron los corsarios, piratas que operaban con la autorización de sus gobiernos para atacar buques de naciones enemigas. Notables corsarios ingleses, como Francis Drake, contribuyeron a la riqueza de Inglaterra al atacar galeones españoles. Al mismo tiempo, el Caribe se convirtió en un refugio para piratas famosos como Henry Morgan y Edward Teach, conocido como Barbanegra.⁴

La piratería continuó en el siglo XVIII, alcanzando su apogeo en lo que se conoce como la "Edad de Oro de la Piratería" (aproximadamente 1650-1730). Durante este tiempo, los piratas atacaron principalmente las rutas comerciales entre Europa, América y África. Las islas del Caribe, las costas de América del Norte y el Océano Índico fueron los principales focos de actividad. Piratas como Barbanegra, William Kidd y Anne Bonny se convirtieron en figuras legendarias. Las colonias y las marinas nacionales comenzaron a tomar

² Davis, P. K. (2003). *Piracy and maritime crime: Historical and modern case studies*. Naval War College Press.

³ Lewis, M. J. (2008). *The Vikings: A History*. Viking Press.

⁴ Konstam, A. (2011). *Pirates: The Complete History from 1300 BC to the Present Day*. Lyons Press.

medidas más enérgicas para combatir la piratería, lo que eventualmente llevó a una disminución en sus actividades.⁵

Con la introducción de buques de vapor y la expansión del comercio global, la piratería sufrió cambios significativos. Las potencias coloniales europeas, con sus modernas armadas, lograron controlar gran parte de las rutas marítimas. Sin embargo, la piratería no desapareció por completo. En el siglo XX, surgieron nuevos focos de piratería en regiones como el sudeste asiático.

En la actualidad, la piratería sigue siendo una amenaza significativa, aunque ha cambiado en términos de sus métodos y objetivos. Las áreas más afectadas incluyen el Cuerno de África, especialmente las costas de Somalia, el sudeste asiático y el Golfo de Guinea en África Occidental.

Desde la década de 1990, Somalia ha sido un punto caliente para la piratería moderna. La falta de un gobierno central efectivo y la pobreza extrema han llevado a muchos somalíes a la piratería como una forma de subsistencia. Los piratas somalíes emplean técnicas modernas, como el uso de lanchas rápidas y tecnología de GPS, para secuestrar barcos y exigir rescates.⁶

El estrecho de Malaca, una de las rutas marítimas más transitadas del mundo, ha sido un punto crítico para la piratería.

En África Occidental, el Golfo de Guinea ha experimentado un aumento en la piratería, con ataques centrados en el robo de petróleo y el secuestro de tripulaciones para pedir rescates.

⁵ Rediker, M. (2004). *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Beacon Press.

⁶ Murphy, M. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Columbia University Press.

Evolución y distribución geográfica de los incidentes de piratería

El International Maritime Bureau (IMB), de la Cámara de Comercio Internacional (ICC), publica informes trimestrales muy detallados sobre los incidentes reportados de piratería.⁷A partir de estos informes se ha creado la Fig. 1: Incidentes totales de piratería a nivel mundial. El dato de 2023 está extrapolado a partir de los tres primeros trimestres. En los 17 años representados en la figura, se documentaron un total de 4.078 ataques, con un promedio anual de 248, o casi 5 por semana. Se observa un aumento notable en los actos de piratería entre 2008 y 2015, especialmente en la región de Somalia y el Golfo de Adén. En 2022 se registraron "solo" 115 incidentes de piratería en todo el mundo, la cifra más baja de toda la serie histórica. Para 2023, se estima que habrá alrededor de 131 incidentes.

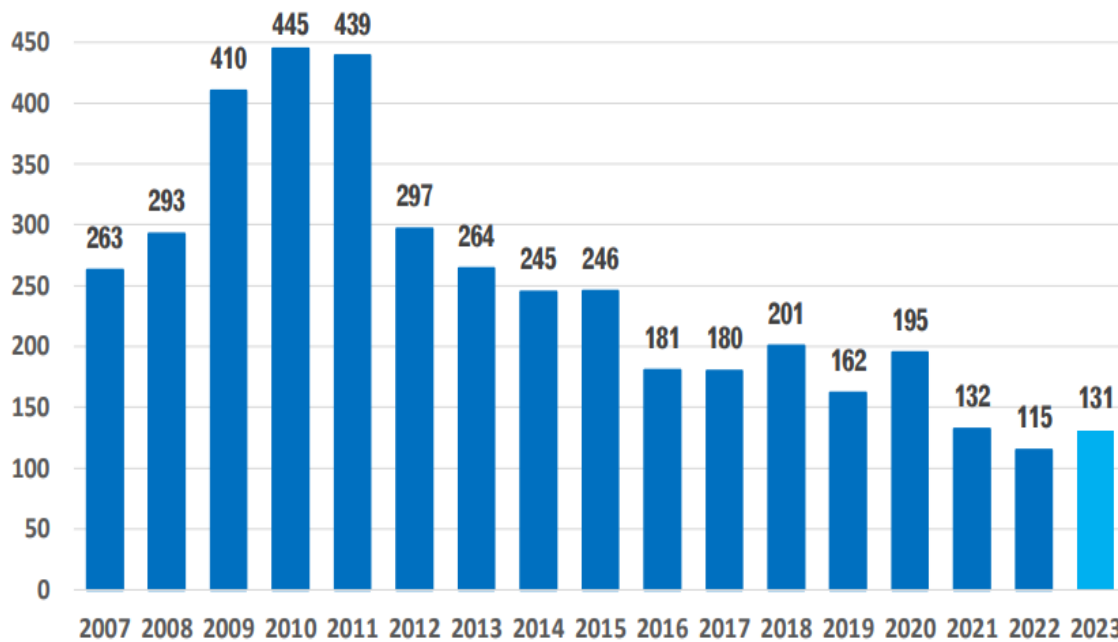


Fig.1: *Incidentes totales de piratería*. International Maritime Bureau (IMB), & Cámara de Comercio Internacional (ICC). (2023)

⁷ Carlier, M. (2024). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y protección de la contaminación desde buques. Protección contra la piratería. Seguridad privada a bordo*

La Tabla 2 muestra la distribución geográfica de estos actos de piratería. Para facilitar la lectura, en cada año se ha resaltado en negrita y subrayado la zona con más ataques, mientras que la segunda zona con más ataques se ha señalado solo en negrita.

ZONA	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (*)
Indonesia	43	28	15	40	46	81	106	100	108	49	43	36	25	26	9	10	16
Malasia	9	10	16	18	16	12	9	24	13	7	7	11	11	4	2	4	1
Filipinas	6	7	1	5	5	3	3	6	11	10	22	10	5	8	9	6	9
Estr. Malaca	7	2	2	2	1	2	1	1	5	0	0	0	0	0	1	0	0
China	3	0	13	31	13	2	4	1	4	7	2	3	3	0	0	0	0
Estr. Singapur	3	6	9	3	11	6	9	8	9	2	4	3	12	23	35	38	44
Vietnam	5	11	9	12	8	4	9	7	27	9	2	4	2	4	1	2	3
India	11	10	12	5	6	8	14	13	13	14	4	6	4	6	2	3	3
Bangladesh	15	12	18	23	10	11	12	21	11	3	11	12	0	4	0	7	1
Somalia	31	19	80	139	160	49	7	3	0	1	5	2	0	0	0	0	0
Golfo Adén	13	92	117	53	37	13	6	4	0	1	3	1	0	0	1	0	0
Mar Rojo	0	0	15	25	39	13	2	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Nigeria	42	40	29	19	30	27	31	18	14	36	33	48	35	35	6	0	3
Venezuela	0	0	1	0	2	23	0	1	3	11	12	11	6	0	0	3	0
Perú	6	5	13	10	2	3	4	0	0	11	2	4	10	8	18	12	17
Colombia	0	0	5	3	4	5	7	2	5	4	6	1	3	1	6	0	3
Otras	69	51	55	57	49	35	40	33	29	41	25	52	46	73	42	30	32
TOTAL	263	293	410	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	129	115	132

Tabla 1: Distribución de la piratería por zonas geográficas. Fuente: International Maritime Bureau (IMB), & Cámara de Comercio Internacional (ICC), (Carrier, 2023).

De esta tabla se pueden extraer varias conclusiones. En primer lugar, podemos observar cómo en Indonesia se ha registrado de manera recurrente un alto número de incidentes, generalmente caracterizados por robos oportunistas sin violencia. Indonesia fue la zona con más ataques en 2007, y entre 2012 y 2017, siendo la segunda zona con más ataques en 2011, y de 2019 a 2022. Entre 2012 y 2015, el número de incidentes se duplicó,

alcanzando un máximo de 108 ataques en 2015. Esto motivó una intervención decidida y coordinada por parte de las autoridades de Indonesia, Malasia y Filipinas, lo que logró reducir drásticamente estos incidentes, aunque no eliminarlos por completo. De hecho, en 2021 y 2022, estos ataques aumentaron significativamente en el Estrecho de Singapur, que ahora es la zona con más ataques, aunque siguen siendo, como en Indonesia, de carácter oportunista y sin violencia.

En las regiones de Somalia y el Golfo de Adén, aunque ya se habían producido actos de piratería anteriormente, la situación se deterioró significativamente entre 2008 y 2012, con 759 ataques registrados en ese periodo (casi 3 por semana). Estos ataques, que en su mayoría buscaban el secuestro de buques o tripulantes, tuvieron un gran impacto en el comercio marítimo y en los medios de comunicación.

Gracias a las medidas adoptadas, los ataques se redujeron notablemente en 2012 y 2013, y prácticamente han desaparecido en estas regiones desde entonces. La Resolución 1816 (2008) permitió a los Estados intervenir en aguas somalíes para detener a los piratas y decomisar sus barcos. Posteriormente, la Resolución 1851 (2008) autorizó la intervención en las aguas territoriales de Somalia, y la Resolución 2015 (2011) fortaleció las medidas judiciales, alentando a los países a procesar a los piratas en sus tribunales nacionales o internacionales.⁸

El Protocolo de Nairobi, de 2009, proporcionó un marco legal para el enjuiciamiento de los piratas, permitiendo que los Estados que capturaran a los piratas pudieran llevarlos a juicio bajo sus propios sistemas judiciales, o a través de tribunales internacionales, reduciendo así la impunidad.⁹

En el ámbito nacional, Somalia adoptó una Ley contra la Piratería (2012) para procesar los actos de piratería de manera más eficiente, aunque la implementación de esta ley estuvo condicionada a la inestabilidad política interna del país.

⁸ Consejo de Seguridad de la ONU. (2008). *Resolución 1816* (S/RES/1816). [https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20(2008))

⁹ Protocolo de Nairobi sobre la represión de actos ilícitos relacionados con la piratería. (2009). *Organización Marítima Internacional*. <https://www.imo.org>

Además de las medidas legislativas, se implementaron protocolos de seguridad a nivel internacional. Las operaciones navales internacionales (como la Operación Atalanta de la UE y la Operación Ocean Shield de la OTAN) proporcionaron seguridad en las rutas marítimas clave. Las navieras también adoptaron medidas de seguridad como el uso de guardias de seguridad privados a bordo y la protección de convoyes, lo que contribuyó significativamente a la reducción de los ataques piratas.¹⁰

La comunidad internacional también promovió la cooperación regional. La Iniciativa de Seguridad Marítima del Cuerno de África y otros acuerdos fomentaron la colaboración entre los países de la región para mejorar la seguridad marítima y la capacidad judicial para procesar a los piratas.¹¹ Gracias a estas medidas combinadas, la tasa de piratería disminuyó drásticamente, con solo 10 ataques registrados en 2015.

De manera similar a Indonesia, en el Golfo de Guinea (GoG), y especialmente en las costas de Nigeria, los buques mercantes han sido objeto de ataques esporádicos pero recurrentes durante muchos años, con el objetivo principal de robar la carga de buques tanque. A partir de 2016, el número y la gravedad de los ataques aumentaron, extendiéndose a las costas de países cercanos como Benín, Ghana y Guinea. En 2020, se registraron 81 ataques en el GoG, con el secuestro de 130 tripulantes. Solo una respuesta coordinada y enérgica de las autoridades logró controlar la piratería en esta región (con 37 ataques en 2021, de los cuales 6 ocurrieron en Nigeria, y 57 secuestros) y, especialmente en 2022 (19 ataques, ninguno en Nigeria y sin secuestros).

En Perú, los ataques a buques anclados en el puerto de El Callao han aumentado en los últimos años. Los piratas suelen estar armados con armas blancas y su objetivo principal es el robo.¹²

¹⁰ OTAN. (2011). *Operación Ocean Shield*. <https://www.nato.int>

¹¹ Organización Marítima Internacional (OMI). (2010). *Iniciativa de Seguridad Marítima del Cuerno de África*. <https://www.imo.org>

¹² Carlier, M. (2023). *Política marítimo-portuaria económica de la Unión Europea*.

2.3 Marco legal internacional

El marco legal moderno creado de forma coordinada a nivel internacional para combatir la piratería se ha plasmado en distintos cuerpos normativos.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ha adoptado varias Resoluciones para combatir la piratería, especialmente en la región del Cuerno de África, donde el problema ha sido particularmente grave. Estas Resoluciones permiten a los Estados miembros llevar a cabo operaciones navales y adoptar medidas legales para combatir la piratería. A continuación, se detallan algunas de las resoluciones más importantes:

- La Resolución 1816 (2008) del 2 de junio de 2008 fue la primera en autorizar a los Estados miembros a entrar en las aguas territoriales de Somalia para reprimir actos de piratería y robo a mano armada en el mar. La resolución permitía a los Estados, con el consentimiento del Gobierno Federal de Transición de Somalia, utilizar "todos los medios necesarios" para combatir la piratería durante un período de seis meses.

- La Resolución 1838 (2008) del 7 de octubre de 2008 reafirma las disposiciones de la Resolución 1816 y urgía a los Estados con capacidad naval a desplegar buques de guerra y aviones en alta mar frente a la costa de Somalia para combatir la piratería. También instó a los Estados a colaborar entre ellos y con la Organización Marítima Internacional (OMI) para enfrentar la amenaza.

- La Resolución 1846 (2008) del 2 de diciembre de 2008 amplió las medidas establecidas por la Resolución 1816 por otros 12 meses y reafirmó la necesidad de que los Estados colaboren con el Gobierno de Somalia. Además, la resolución hizo hincapié en la necesidad de procesar judicialmente a los piratas capturados.

- La Resolución 1851 (2008) del 16 de diciembre de 2008 permitió por primera vez la realización de operaciones en tierra en Somalia, siempre que fuera necesario para reprimir actos de piratería. También estableció un grupo de contacto internacional para coordinar los esfuerzos globales contra la piratería.

Dichas autorizaciones y medidas se fueron extendiendo año por año con las resoluciones 1897 (2009) del 30 de noviembre de 2009, 1950 (2010) del 23 de noviembre de 2010, 2020 (2011) del 22 de noviembre de 2011, 2125 (2013) del 18 de noviembre de 2013 y la

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

2383 (2017) del 7 de noviembre de 2017. Esta última extendió las medidas por otro año, destacando los avances en la lucha contra la piratería, pero también advirtiendo sobre la posibilidad de un resurgimiento si no se mantenían los esfuerzos internacionales.

Por otro lado, La OMI proporciona directrices y recomendaciones para la protección contra actos de piratería, incluyendo el Código de Conducta de Djibouti, que promueve la cooperación regional contra la piratería en el Océano Índico Occidental y el Golfo de Adén.

1. Código de Conducta de Djibouti (2009) de 29 de enero de 2009.

En 2009, la OMI organizó y apoyó la "Reunión de Djibouti", que culminó en la adopción del Código de Conducta de Djibouti por parte de los países situados en y alrededor del océano Índico occidental y el golfo de Adén. Este código se creó como respuesta al creciente problema de la piratería frente a las costas de Somalia, centrándose en la represión de la piratería y el robo a mano armada contra los buques

Desde entonces, con el respaldo del Fondo Fiduciario de la OMI para el Código de Conducta de Djibouti, se han llevado a cabo diversas iniciativas para fortalecer la capacidad regional en la lucha contra la piratería. Estas actividades se han centrado en cuatro áreas clave: la formación, el desarrollo de capacidades, los aspectos legales y el intercambio de información para mejorar la cooperación y coordinación regional.¹³

En 2017, los países firmantes del Código de Conducta de Djibouti aprobaron la "Enmienda de Jeddah al Código de Conducta de Djibouti, 2017", que amplió el alcance del código para incluir otras actividades ilícitas, como el tráfico de personas y la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (conocida como "IUU fishing" en inglés).

Entre las distintas características de dicho Código, destacamos que promueve la cooperación entre los Estados firmantes (principalmente países de África Oriental, el Cuerno de África y el Golfo de Adén) para prevenir, reprimir y combatir la piratería y el

¹³ Rada Casa, J. L. (Año). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

robo a mano armada. Por otro lado, cabe destacar que establece centros regionales de intercambio de información en Yemen, Kenia y Tanzania, y un centro internacional de coordinación en Mombasa, Kenia, para facilitar la comunicación y la coordinación de esfuerzos.

El Código de Conducta de Djibouti autoriza a los Estados signatarios a tomar medidas para disuadir, prevenir y suprimir los actos de piratería y robo armado, incluyendo el patrullaje conjunto, la intercepción de embarcaciones sospechosas y la asistencia mutua en el enjuiciamiento de piratas.

2. Código de conducta de Yaoundé

El Código de Conducta de Yaoundé, adoptado en junio de 2013 en Camerún, representa un esfuerzo significativo para abordar los desafíos de seguridad marítima en la subregión de África central y occidental. Este código fue elaborado con el apoyo técnico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y aprobado por los Jefes de Estado o sus representantes de 25 países de África occidental y central. Su objetivo central es gestionar y reducir considerablemente los efectos negativos de la piratería, los robos a mano armada contra los buques, y otras actividades marítimas ilícitas, incluyendo la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La estrategia de la OMI para incrementar la protección marítima en África Occidental está en total alineación con las disposiciones del Código de Yaoundé. La OMI juega un papel crucial al proporcionar asistencia técnica a los Estados Miembros en la región del Golfo de Guinea y sus alrededores. Esta asistencia incluye la revisión y actualización de la legislación nacional para que los actos de piratería, los robos a mano armada contra los buques y otras actividades ilícitas sean claramente tipificados como delitos en el marco jurídico de cada país.¹⁴

¹⁴ Rada Casa, J. L. (Año). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

Además, la OMI colabora con los países para desarrollar y coordinar las estructuras y procedimientos necesarios para una respuesta efectiva ante las amenazas marítimas.¹⁵ Esto incluye la creación de centros de coordinación regionales y nacionales que faciliten la comunicación y la cooperación entre los países, así como el fortalecimiento de las capacidades de vigilancia y respuesta rápida.

La formación del personal es otro aspecto fundamental del apoyo de la OMI.¹⁶ Se asegura que el personal operativo, técnico y logístico en la región reciba la capacitación adecuada para enfrentar los desafíos específicos que presentan las actividades marítimas ilícitas. Esta formación abarca desde el manejo de tecnologías de vigilancia hasta la implementación de tácticas defensivas y procedimientos legales adecuados.

3. Directrices para la Protección a Bordo de Buques (Best Management Practices)

El Best Management Practices, publicado en 2018 por la International Chamber of Shipping (ICS) y otras organizaciones, ofrece un conjunto de prácticas recomendadas para mejorar la seguridad marítima y combatir la piratería en el Mar Rojo, el Golfo de Adén, el Océano Índico y el Mar Arábigo. Su objetivo principal es proporcionar directrices claras y prácticas para que los operadores de buques y las tripulaciones puedan protegerse eficazmente contra los ataques de piratas y minimizar los riesgos asociados con la navegación en estas áreas de alta amenaza.

Una de las áreas clave que aborda el BMP5 es la implementación de medidas de seguridad a bordo de los barcos. Esto incluye una serie de prácticas destinadas a reforzar la seguridad física de la embarcación y preparar a la tripulación para posibles ataques. Se recomienda la instalación de barreras físicas y sistemas de vigilancia, así como la preparación de procedimientos de emergencia que puedan activarse en caso de un intento de abordaje. La guía enfatiza la necesidad de mantener un alto nivel de alerta y

¹⁵ Rada Casa, J. L. (Año). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

¹⁶ Rada Casa, J. L. (Año). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

estar siempre preparados para responder de manera rápida y efectiva a cualquier amenaza.

La planificación de la ruta es otro aspecto crucial que el BMP5 cubre detalladamente. Se aconseja a los operadores de buques que eviten, en la medida de lo posible, las áreas de alto riesgo, utilizando rutas alternativas cuando sea viable. La planificación cuidadosa de la ruta debe basarse en la información más actualizada sobre las condiciones de seguridad, que se puede obtener a través de informes y alertas de seguridad marítima. Mantenerse informado sobre la situación en las zonas de navegación y ajustar las rutas en consecuencia es fundamental para reducir el riesgo de ataques.

En cuanto a los procedimientos de respuesta, el BMP5 proporciona directrices precisas sobre cómo actuar en caso de un intento de abordaje o un ataque pirata. Esto incluye el uso de sistemas de comunicación para notificar a las autoridades marítimas y coordinar con otras embarcaciones cercanas. La guía detalla cómo implementar tácticas defensivas, como aumentar la velocidad del barco y realizar maniobras evasivas para evitar el contacto con los piratas. La respuesta debe ser organizada y coordinada, siguiendo los procedimientos establecidos en el plan de seguridad de la embarcación.

El BMP5 también subraya la importancia de la formación continua de la tripulación. La guía recomienda que todos los miembros del equipo reciban capacitación específica sobre cómo manejar situaciones de piratería, incluyendo simulacros y ejercicios prácticos. La formación debe abarcar tanto la prevención como la respuesta a ataques, asegurando que la tripulación esté bien preparada para enfrentar cualquier incidente.

La cooperación con las autoridades locales y las fuerzas navales internacionales es otro aspecto destacado en el BMP5. Se alienta a los operadores de buques a trabajar estrechamente con estas entidades para mejorar la vigilancia en las áreas de alto riesgo y coordinar las operaciones de seguridad. La colaboración con otros barcos y con las fuerzas de seguridad puede ser vital para la protección efectiva contra la piratería y para garantizar una respuesta rápida y eficiente a los incidentes.

El uso de tecnología avanzada es también una recomendación importante del BMP5. La guía sugiere que los barcos utilicen sistemas de rastreo y comunicación de última generación para mejorar la vigilancia y la gestión del riesgo. Estos sistemas pueden

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

proporcionar información valiosa en tiempo real y ayudar a coordinar la respuesta ante cualquier amenaza.

En conjunto, el BMP5 proporciona un marco integral para mejorar la seguridad marítima y reducir el riesgo de piratería en las áreas más vulnerables. Su implementación efectiva puede contribuir significativamente a proteger las embarcaciones y tripulaciones en estas regiones de alto riesgo.

4. Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (ISPS) del 12 de diciembre de 2002

El Convenio SOLAS, ampliamente reconocido por su papel fundamental en la regulación de la seguridad en el mar, abarca disposiciones específicas destinadas a fortalecer la protección marítima. Una parte clave de este esfuerzo es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, que se integra en el marco del capítulo XI-2 del Convenio. Esta inclusión lo convierte en un instrumento obligatorio para todos los Estados que han ratificado el Convenio, asegurando así una aplicación uniforme de las normas de seguridad en instalaciones portuarias y buques de navegación marítima.¹⁷

El propósito del Código PBIP es garantizar que las instalaciones portuarias y los buques en los Estados Miembros implementen las medidas de protección más estrictas posibles. En la práctica, esto implica evitar que personas no autorizadas accedan a las instalaciones portuarias o a los buques, ya sea mientras están en puerto o durante la navegación. Además, el Código busca prevenir la introducción de armas y mercancías no autorizadas en estos espacios, ya sea que estén ocultas en la carga, en las provisiones o en el equipaje. Un aspecto crucial del Código es la capacidad de alertar discretamente,

¹⁷ Rada Casa, J. L. (2024). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

pero de manera efectiva, a las autoridades competentes en caso de que ocurra algún incidente que pueda comprometer la seguridad marítima.¹⁸

El ámbito de aplicación del Código PBIP se extiende a una variedad de buques dedicados a viajes internacionales. Esto incluye todos los buques de pasajeros, así como aquellos de carga con un tonelaje bruto igual o superior a 500 GT, independientemente de su velocidad. También se aplican a las unidades móviles de perforación en alta mar y a las instalaciones portuarias que brindan servicios a estos tipos de buques. Así, el Código PBIP se asegura de que tanto los buques como las infraestructuras portuarias operen bajo un marco de seguridad robusto, alineado con las exigencias del Convenio SOLAS, protegiendo a todos los involucrados en el comercio y transporte marítimo internacional.

19

El Código ISPS se divide en dos partes, una primera obligatoria (Parte A) y otra orientativa (Parte B). La parte obligatoria establece los requisitos mínimos obligatorios para la protección de los buques e instalaciones portuarias. Además, obliga a cada buque a tener un Plan de Seguridad del Buque aprobado por la administración del Estado de bandera, que incluya medidas específicas para enfrentar diferentes niveles de amenazas de seguridad. Por último, requiere que cada instalación portuaria tenga un Plan de Seguridad aprobado que detalle los procedimientos a seguir ante distintos niveles de amenaza.

La segunda parte orientativa establece unas directrices de implementación, ofreciendo una orientación sobre cómo cumplir con los requisitos establecidos en la Parte A, pero no es de cumplimiento obligatorio.

El Código ISPS introduce tres niveles de seguridad:

1. Nivel 1: Seguridad Normal. Este es el nivel de seguridad en el que las medidas mínimas de protección deben estar en funcionamiento en todo momento.

¹⁸ Rada Casa, J. L. (2024). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

¹⁹ Rada Casa, J. L. (2024). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos* [A01-B02-07 proteccion maritima buques y puertos \(1\).pdf](#)

2. Nivel 2: Seguridad Reforzada. Este nivel se activa cuando hay un aumento de la amenaza. Se deben implementar medidas adicionales a las establecidas en el Nivel 1.
3. Nivel 3: Seguridad Excepcional. Este nivel se aplica cuando hay una amenaza probable o inminente. Se deben implementar todas las medidas de seguridad disponibles para contrarrestar la amenaza.

Los buques y las instalaciones portuarias deben ser inspeccionados y certificados para verificar que cumplen con los requisitos del Código ISPS. Los buques reciben un Certificado Internacional de Seguridad del Buque (ISSC), mientras que las instalaciones portuarias deben ser aprobadas por la autoridad competente del Estado.

El incumplimiento de las disposiciones del Código ISPS puede llevar a sanciones, que pueden incluir la detención de buques, la imposibilidad de acceso a puertos, y la revocación de certificados de seguridad. Esto subraya la importancia de adherirse estrictamente a los requisitos del Código.

5. Operación EUNAVFOR Atalanta

La Operación ATALANTA es una misión naval de la Unión Europea (UE) enfocada en combatir la piratería y el robo a mano armada en las aguas frente a Somalia, una región crucial para el comercio internacional. A lo largo del tiempo, su mandato ha evolucionado para adaptarse a los cambios en la situación regional, convirtiéndose en un pilar fundamental de la seguridad marítima en el noroeste del Océano Índico.

En 2022, la UE extendió la misión hasta 2024, ampliando su enfoque a la protección de los buques del Programa Mundial de Alimentos (PMA) y otros buques vulnerables, la supervisión de la pesca ilegal, el combate al tráfico de drogas y el apoyo al embargo de armas en Somalia.

La misión cubre un área geográfica estratégica, incluyendo el Golfo de Adén y el Mar Rojo, asegurando la protección de rutas vitales para el comercio y la ayuda humanitaria, lo que destaca su importancia en la estabilidad económica y la seguridad de la región.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

6. Five Power War Clause

La Five Power War Clause es un acuerdo de defensa entre el Reino Unido, Australia, Nueva Zelanda, Malasia y Singapur que, aunque originalmente se centró en la defensa mutua contra agresiones estatales, ha tenido implicaciones importantes para la seguridad marítima y la lucha contra la piratería en la región del Sudeste Asiático y el Océano Índico.

La cláusula fomenta la cooperación militar entre los cinco países firmantes, lo que puede ser crucial para abordar las amenazas de la piratería, especialmente en zonas de alta actividad pirática como el Estrecho de Malaca y el Mar Árabe. Según datos de la International Maritime Bureau (IMB), el número de ataques piratas en el estrecho ha disminuido significativamente desde 2012, en parte gracias a la cooperación de las fuerzas navales de estos países. En 2011, se reportaron 20 ataques en esta área; para 2019, esta cifra había caído a solo 4²⁰.

Un caso significativo en el que se puede ver la relevancia de la Five Power War Clause es la respuesta a la ola de piratería que afectó a las aguas somalíes en la década de 2010. Aunque esta situación no se limitó a las potencias signatarias, la respuesta internacional involucró a fuerzas navales de varios países, incluidos aquellos que forman parte de la cláusula. En 2013, la Operación Atalanta de la Unión Europea, que incluía la cooperación con la Marina de Estados Unidos y otros aliados, resultó en la detención de varios piratas que operaban en la región. Este tipo de colaboración es un claro ejemplo de cómo los compromisos de defensa pueden extenderse a la seguridad marítima.

2.4 Impacto de la piratería en los seguros marítimos

La piratería ha sido combatida por los Estados y por el sector privado en donde las navieras e intereses de carga han tomado medidas de seguridad para evitar o mitigar las pérdidas que esta actividad conlleva. Es así, como por medio del contrato de seguro marítimo se ha buscado amortiguar el riesgo de quienes están expuestos a la piratería.

Si bien la suma de todas estas medidas sirve para combatir la piratería, los actores del comercio marítimo han encontrado en el seguro marítimo una herramienta para mitigar el

²⁰ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery Against Ships*. <https://www.icc-ccs.org>

riesgo y consecuencias económicas que conlleva un ataque por piratas. Los armadores, intereses de carga y en general las partes que están expuestas al riesgo de la piratería, encuentran en el seguro una protección de tipo económico a las pérdidas de dinero que pueden resultar de un ataque de piratas. Tanto las condiciones proforma de seguro marítimo (tales como las cláusulas del Instituto de Londres) como los productos hechos a la medida de cada asegurado, pueden asegurar el riesgo de piratería.

Al ofrecer la cobertura de piratería en un seguro marítimo, la aseguradora acepta le traslade dicho riesgo, de forma tal que, ante un eventual ataque, ésta tendrá que indemnizar a su asegurado por los daños ocasionados, siempre que se cumplan las demás condiciones del contrato de seguro.

El problema es que una situación de estas puede llegar a ser más compleja de lo que parece inicialmente, tal como ocurrió en el siniestro del Buque “Bunga Melati Dua”, en donde luego de haber sido atacado por piratas que secuestraron la embarcación, tanto los armadores como los intereses de carga reclamaron a sus aseguradoras el pago de una indemnización; lo que derivó en una controversia respecto al reclamo presentado por los intereses de carga, toda vez que luego de haber sido liberados, ni la nave, ni la mercancía transportada sufrieron daños.

La discusión se centró entonces en establecer el procedimiento apropiado para la reclamación y en definir si el pago del “rescate” que derivó en la recuperación de la nave y la carga, era recuperables por medio del contrato de seguro contratado. Este caso será objeto de estudio al final del presente documento, dado el interés de este.

A continuación, desarrollaremos los principales tipos de seguros marítimos afectados por la piratería, así como algunas cláusulas relevantes:

2.4.1 Seguro de Casco y Máquina (H&M)

El Seguro de Casco y Máquina (Hull and Machinery, H&M) es una póliza esencial en la industria marítima, diseñada para proteger los buques contra daños físicos y otros riesgos inherentes a la navegación. Este tipo de seguro cubre principalmente el casco del buque,

su maquinaria y los equipos asociados, protegiendo así la integridad física del buque frente a diversos peligros marítimos²¹.

La relevancia del seguro H&M ha aumentado, especialmente en regiones como el Cuerno de África y el Sudeste Asiático, donde los ataques a buques han tenido un impacto significativo en la seguridad marítima global.²² La cobertura contra piratería en las pólizas H&M es crucial, dado que los ataques pueden causar daños físicos al buque, pérdida de carga, secuestro de la tripulación, y en algunos casos, la pérdida total de la embarcación²³.

Las condiciones o clausulado estándar, como son las Institute Time Clauses Hulls (ITCH) de 1983, cubren la piratería como un riesgo asegurado. Estas cláusulas permiten a los armadores recibir indemnización por los daños sufridos como resultado de un ataque pirata. La cobertura incluye no solo los daños directos al casco y la maquinaria, sino también los costes relacionados con las operaciones de rescate y recuperación de la nave²⁴.

Aunque la piratería estaría cubierta bajo la póliza H&M, existen ciertas exclusiones que los asegurados deben considerar. Por ejemplo, los actos de terrorismo o disturbios políticos que resulten en daños a la embarcación pueden no estar cubiertos por la póliza estándar de H&M y podrían requerir una cobertura adicional bajo seguros de guerra o terrorismo. Además, la interpretación de lo que constituye un acto de piratería puede variar según la jurisdicción. Esto es relevante en litigios donde los aseguradores y los armadores pueden tener puntos de vista diferentes sobre si un incidente específico cae dentro de la cobertura del H&M²⁵.

²¹ Wilson, J. F. (2020). *Carriage of Goods by Sea* (8th ed.). Routledge. <https://www.routledge.com/Carriage-of-Goods-by-Sea/Wilson/p/book/9780367334721>

²² Murphy, M. N. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Columbia University Press. <https://cup.columbia.edu/book/small-boats-weak-states-dirty-money/9780231146753>

²³ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

²⁴ Institute of London Underwriters. (1983). *Institute Time Clauses Hulls*. ILU. <https://www.lma.eu.com/>

²⁵ Hudson, A. (2010). *Marine Insurance Clauses* (5th ed.). Lloyd's of London Press. <https://www.lloyds.com/market-resources/insurance-clauses>

El seguro H&M desempeña un papel crucial en la gestión de riesgos para los propietarios y operadores de buques. Al proporcionar una cobertura contra los daños causados por piratería, este seguro no solo protege los activos físicos del buque, sino que también asegura la continuidad de las operaciones comerciales marítimas en un entorno cada vez más amenazado por actos ilícitos en alta mar²⁶. Las compañías navieras, especialmente aquellas que operan en rutas con alta incidencia de piratería, deben considerar cuidadosamente la extensión de la cobertura de su seguro H&M, asegurándose de que cubra todos los riesgos posibles.

Un ejemplo notorio de la importancia del seguro H&M en casos de piratería es el incidente del MV Maersk Alabama en 2009. Durante este incidente, piratas somalíes secuestraron el buque, y aunque la tripulación logró recuperar el control, los daños causados al buque y el coste del rescate fueron significativos. En tales casos, el seguro H&M cubrió los costes de reparación del buque y los gastos de recuperación, lo que permitió a la naviera minimizar las pérdidas financieras²⁷.

2.4.2 Seguro de carga o mercancía

En la industria marítima, los propietarios de la carga se enfrentan a riesgos significativos derivados de la piratería, al igual que los armadores de buques. El seguro de carga es fundamental para mitigar estos riesgos, proporcionando protección contra daños o pérdidas que puedan sufrir las mercancías durante el transporte. Este seguro garantizará que el propietario de la carga sea compensado en caso de que sus mercancías sufran daños o se pierdan durante el tránsito, independientemente de la causa específica del daño, excepto las exclusiones específicas acordadas en la póliza.

²⁶ Collins, A., & Ridley, N. (2012). *Maritime Security and Piracy: Global Issues, Challenges and Responses*. Routledge. <https://www.routledge.com/Maritime-Security-and-Piracy-Global-Issues-Challenges-and-Responses/Collins-Ridley/p/book/9781138700651>

²⁷ Alleyne, M. (2009, April 12). "US Crew Recaptures Ship, But Captain Held by Pirates." *The Telegraph*. <https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/africaandindianocean/somalia/5158358/US-crew-recaptures-ship-but-captain-held-by-pirates.html>

El seguro de carga se considera un tipo de seguro patrimonial que cubre los daños y pérdidas de las mercancías durante su transporte. Su objetivo principal es indemnizar al asegurado devolviéndolo al estado económico previo al incidente²⁸.

El mercado asegurador de Londres, desde hace años tiene redactadas una serie de clausulados o condiciones tipo que son adoptadas e incorporadas a las pólizas de seguro de mercancías más habituales en el mercado asegurador español. Estas son las denominadas Institute Cargo Clauses (ICC). Entre estas, las versiones más comunes son las de 1982 y 2009, con la ICC (A) siendo la más completa, ya que cubre todos los riesgos, incluidos aquellos relacionados con la piratería²⁹. Las ICC (B) y (C), por otro lado, solo cubren riesgos específicos y tienen una cobertura más limitada.

La ICC (A) de 1982 y la de 2009 no excluyen explícitamente la piratería en la cláusula de "riesgos de guerra excluidos", por lo que los daños causados por actos de piratería están generalmente cubiertos. Sin embargo, las pólizas también excluyen daños causados por disturbios, terrorismo, o actos motivados por razones ideológicas, políticas o religiosas, lo que puede afectar la cobertura dependiendo de la naturaleza del incidente³⁰.

Esta póliza otorga cobertura mundial a los transportes de mercancías. Se excluirán los transportes con origen o destino a países en situación de conflicto bélico, con o sin declaración oficial de guerra, conforme a la lista CREAM (Country Risk Evaluation and Assessment Model: JCC Watchlist | S&P Global).

En caso de que un buque transite por un país que figure en la lista CREAM, las aseguradoras pueden aplicar ciertas restricciones. La cobertura por piratería o daños derivados de conflictos bélicos puede ser limitada o incluso excluida para esos tramos de la ruta y las aseguradoras tienden a ajustar la cobertura dependiendo del nivel de riesgo, aumentando también la prima. Algunas pólizas incluyen exclusiones específicas que no solo aplican cuando el puerto de salida o destino está en un país de alto riesgo, sino también cuando el barco navega por aguas de un país CREAM. En este caso, si el barco

²⁸ Hudson, A. (2010). *Marine Insurance Clauses* (5th ed.). Lloyd's of London Press. <https://www.lloyds.com/market-resources/insurance-clauses>

²⁹ Institute of London Underwriters. (1982). *Institute Cargo Clauses (A)*. ILU. <https://www.lma.eu.com/>

³⁰ Lloyd's Market Association. (2011). *War Risk Insurance*. Lloyd's Market Association. <https://www.lloyds.com/market-resources/war-risk-insurance>

pasa por una zona de guerra o un área de alta piratería (por ejemplo, en el Golfo de Adén o el Cuerno de África), los daños derivados de esos incidentes podrían no estar cubiertos.

En algunos casos, la póliza de seguro marítimo puede permitir cobertura parcial o cobertura limitada si el barco transita por un área de riesgo, pero solo cubriendo ciertos tipos de riesgos, como daños a la carga, y excluyendo otros, como pérdidas derivadas de conflictos bélicos o ataques terroristas. Esto depende de las condiciones pactadas y de la evaluación del riesgo del tramo específico.

El 13 de abril de 2024, Irán llevó a cabo un ataque a un buque "vinculado" con Israel en el Estrecho de Ormuz. En este caso, se trata de un ataque pirata, cuya carga a priori parece estar cubierto por las ICC (A), no obstante, debemos tener en cuenta que se trata de un daño causado por razones ideológicas, políticas y religiosas, excluido de las ICC(A) por lo que, para estar cubierto, deberían tener contratadas las Cláusulas de Guerra y Huelga, lo que será objeto de estudio más adelante.³¹

Además, para obtener una protección más completa, especialmente contra los riesgos asociados con la piratería, los interesados en la carga deben considerar contratar pólizas adicionales además de las ICC (A). Las Institute War Clauses (Cargo) y las Institute Strikes Clauses (Cargo) en sus versiones de 1982 o 2009 pueden proporcionar una cobertura adicional en caso de que se declare una avería gruesa tras el pago de un rescate.³² Es importante señalar que las ICC (B) y (C) no cubren el riesgo de piratería y solo ofrecen cobertura para los gastos de avería gruesa si se ha contratado un seguro con las ICC (A).

En 2008, el mercado de seguros de Londres introdujo la Cláusula de Cancelación por Riesgo de Piratería (Cargo Piracy Notice of Cancellation). Esta cláusula permite a la aseguradora cancelar la cobertura del riesgo de piratería con un aviso previo de 7 días, y por escrito o modificar las primas, condiciones o garantías del seguro. Aunque la póliza puede cubrir los riesgos de piratería y los gastos de avería gruesa, salvamento y Sue &

³¹RTVE. (2024, 13 de abril). Irán captura un buque israelí y Biden alerta de un ataque "pronto". RTVE Noticias.<https://www.rtve.es/noticias/20240413/iran-captura-buque-israel-biden-alerta-ataque%20pronto/16058910.shtml>

³² International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Labour resultantes, la aseguradora tiene la opción de cancelar esta cobertura en determinadas circunstancias³³.

En la siguiente imagen, podemos observar un ejemplo. En este caso, la compañía Allianz incorpora a una póliza de carga, la cláusula de Cancelación por Riesgo de Piratería, reservándose el derecho a cancelar la cobertura de Guerra, cuando el buque navegue por las zonas expuestas (zonas con alto riesgo de ataques piratas). Esto implica que, aunque la póliza puede cubrir los daños derivados de piratería y los gastos de avería gruesa, salvamento y Sue & Labour en principio, la aseguradora puede excluir estos riesgos en ciertas circunstancias si el buque navega por áreas clasificadas como de alto riesgo.

Por ejemplo, si el buque de carga se encuentra navegando por el Golfo de Adén, Allianz podría cancelar la cobertura de guerra en la póliza de carga, lo que afectaría la protección contra cualquier daño causado por un ataque pirata.

³³ British Marine Mutual Insurance Association. (2008). *Cargo Piracy Notice of Cancellation*. <https://www.bmmi.com/cargo-piracy-notice>

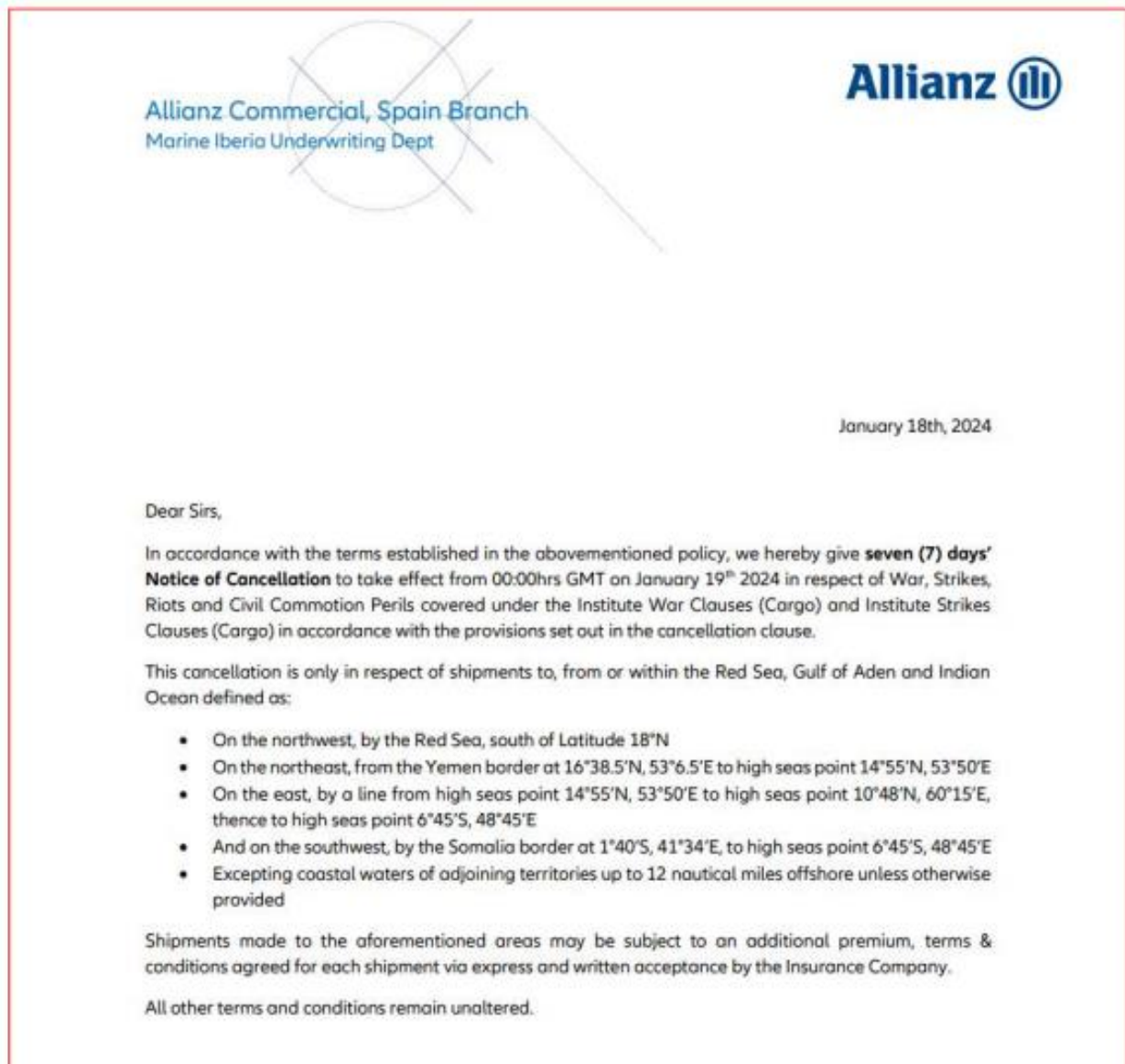


Fig 2: *Cancelación de cobertura, Allianz. (2024).* Póliza de seguro. Documento interno de la empresa

2.4.3 Cláusula de Guerra y Huelga

Desde 2005, en respuesta al incremento de los ataques en el sudeste asiático, las cláusulas ITCH, IVCH e IHC han trasladado la cobertura de riesgos como la piratería, el robo violento y la baratería del capitán o la tripulación, a las pólizas específicas de guerra.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

Este tipo de seguro proporciona protección contra pérdidas o daños que pueda sufrir un buque, así como otros gastos adicionales resultantes de los riesgos especificados en la póliza. Esto incluye riesgos para los buques que transitan por "zonas de riesgo de guerra" definidas por el Comité de Guerra de la Asociación del Mercado del Lloyd's (LMA). Los armadores deben informar a la aseguradora si sus buques navegan por estas zonas, momento en el que la compañía decide si cubre el riesgo, generalmente cobrando una prima adicional. Por ejemplo, desde mayo de 2008, el Golfo de Adén ha sido identificado como una zona de riesgo, lo que ha llevado a un aumento en las primas de seguro de 500 a 150,000 dólares por buque/viaje en 2010.

El mercado asegurador de Londres ha desarrollado determinados clausulados específicos a incorporar en las pólizas para cubrir riesgos de guerra, entre ellas las Institute War and Strike Clauses Hulls-Time (IWSCH - Time) de 1983 y 1995, y las Institute War and Strike Clauses Hulls – Voyage 1983 y 1995 (IWSCH – Voyage), que se contratan adicionalmente junto con el seguro de casco y máquina (H&M).

En Estados Unidos, las cláusulas American Institute Hulls de 1977, revisadas en 2009, consideran la piratería como un riesgo de guerra y la excluyen de la cobertura estándar de casco. Aunque la piratería se incluye en los riesgos cubiertos, las cláusulas de exclusión para riesgos de guerra y huelgas en las pólizas significan que se necesita una cobertura adicional. La forma más común de obtener esta cobertura es a través de la incorporación a la póliza de las American Institute Hull War Risks and Strikes Clauses 1977, modificadas en 2009 (AIHWRSC), que cubren actos de piratería, disturbios, actos maliciosos, baratería del capitán y la tripulación, asedio por robo, y riesgos de personas actuando por motivos políticos, religiosos o ideológicos y terrorismo, añadidos tras la modificación de 2009.

Existe una lista de áreas donde, si el buque navega, la cobertura queda anulada (incluyendo el Golfo de Adén, parte del Índico, Somalia, el Golfo de Omán, y áreas del Mar Rojo y el Mar Árabe).

La frecuencia con la que estas listas se actualizan puede variar según la fuente, pero por lo general, las compañías de seguros y los organismos internacionales como el

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

International Maritime Bureau (IMB) o el Lloyd's Market Association (LMA) suelen revisar y actualizar las áreas de riesgo basándose en la evolución de las condiciones de seguridad, tales como incidentes de piratería, conflictos armados o amenazas emergentes. Estas actualizaciones pueden ser semanales o mensuales, dependiendo de la actividad en la zona. En algunos casos, si hay eventos significativos (como un aumento de ataques de piratería o un conflicto armado), la lista podría actualizarse en tiempo real o de manera urgente. A continuación, se adjunta la lista a 09 de octubre de 2024: ³⁴

³⁴ IHS Markit. (09/10/2024). *Watchlist viewer*. IHS Markit. [JCC Watchlist | S&P Global](#)

Location	Risk	Marine - War	Marine - Strikes	Air - War/Strikes	Air - War	Ground War/Strikes	Piracy:only for use with JC2011/017 GCWL Clause 2011	Cargo Theft
Afghanistan	3.9			✓	✓	✓		
Argentina	1.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Bangladesh	2.4	✓	✓	✓	✓	✓		
Brazil	2.1	✓	✓	✓	✓	✓		
Brazil *1	3.3							✓
Burkina Faso	3.2			✓	✓	✓		
Burundi	2.4			✓	✓	✓		
Cameroon	2.5	✓	✓	✓	✓	✓		
Central African Republic	4.1			✓	✓	✓		
Chad	3.4			✓	✓	✓		
Colombia	2.5	✓	✓	✓	✓	✓		
Congo - Brazzaville (aka Republic of Congo)	1.4	✓	✓	✓	✓	✓		
Congo - Kinshasa (aka DRC)	3.3	✓	✓	✓	✓	✓		
Cote d'Ivoire (Ivory Coast)	1.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Egypt	1.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Eritrea	2.2	✓	✓	✓	✓	✓		
Ethiopia	3.2	✓	✓	✓	✓	✓		
Georgia	1.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Guinea	2	✓	✓	✓	✓	✓		
Gulf of Aden sea area*2	2.3						✓	
Gulf of Guinea*3	2.8						✓	
India	2	✓	✓	✓	✓	✓		
India*4	2.2							
Indian Ocean*5	4.4	✓	✓					
Indonesia	1.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Iran	3.5	✓	✓	✓	✓	✓		
Iraq	3.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Israel	4	✓	✓	✓	✓	✓		
Italy	1.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Kenya	2.4	✓	✓	✓	✓	✓		
Lebanon	4.6	✓	✓	✓	✓	✓		
Libya	3.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Malay Peninsula *6	0.4						✓	
Malay Peninsula *7	1.9						✓	
Mali	4.2			✓	✓	✓		
Mexico	2.6	✓	✓	✓	✓	✓		
Mexico *8	3.9							✓
Mozambique	2.7	✓	✓	✓	✓	✓		
Niger	3.5			✓	✓	✓		
Nigeria	3.3	✓	✓	✓	✓	✓		
North Korea	2.1	✓	✓	✓	✓	✓		
Occupied Palestinian Territory	5.5	✓	✓	✓	✓	✓		
Pakistan	2.8	✓	✓	✓	✓	✓		
Persian or Arabian Gulf*9	3.5	✓	✓					
Peru	2	✓	✓	✓	✓	✓		
Qatar	2	✓	✓	✓	✓	✓		
Russia	3	✓	✓	✓	✓	✓		
Russia*10	6	✓	✓					
Russia*11	2.3			✓	✓	✓		
Saudi Arabia	2.6	✓	✓	✓	✓	✓		
Somalia	3.8	✓	✓	✓	✓	✓		
South Korea	2	✓	✓	✓	✓	✓		
South Sudan	3.3			✓	✓	✓		
Sudan	4.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Syria	4.9	✓	✓	✓	✓	✓		
Turkey	2.2	✓	✓	✓	✓	✓		
Ukraine	6.3	✓	✓	✓	✓	✓		
Ukraine*12	6.5	✓	✓					
United Arab Emirates	2.2	✓	✓	✓	✓	✓		
Venezuela	2.2	✓	✓	✓	✓	✓		
Yemen	5.5	✓	✓	✓	✓	✓		
Yemen (Marine: Territorial Waters)	6	✓	✓					

Fig 3: IHS Markit. (2024, 9 de octubre). Watchlist viewer. IHS Markit. JCC Watchlist | S&P Global.

- *1 (BR-116 Highway Curitiba- Sao Paulo; SP-330 Highway Uberaba-Santos port; BR-116 Highway Rio de Janeiro-Sao Paulo, BR 050 Highway Brasilia-Santos).
- *2 and to 65° E off the Somali coast, bound to the north by latitude 23°30 N, and bound to the south by 12°S and in the Red Sea by 14°N
- *3, in the sea area between 4°30'W 5°8'44.274"N and 3°6'13.966"W 2°20'12.8"N in the west, and 9°46'18.636"E 2°20'12.8"N (Cameroon-Equatorial Guinea border) in the east.
- *4 (Eastern and Central India: Bihar, Chhattisgarh, Jharkand, Orissa, Maharashtra)
- *5, Gulf of Aden and Southern Red Sea (as defined by the JWC)
- *6 (Cargo theft from oil tankers in the Singapore Strait in its entirety and the South China Sea bound at 4°N to the north, 1°N to the south and 106°E to the east'.)
- *7 (Piracy in the Singapore Strait in its entirety and the South China Sea bound at 4°N to the north, 1°N to the south and 106°E to the east'.)
- *8 (Estado de México-Puebla-Veracruz highway; Estado de México-Querétaro highway, highways in Tamaulipas, Michoacán and Guerrero states, railways in Guanajuato state.)
- *9 and adjacent waters including the Gulf of Oman west of Longitude 58°E
- *10 (Ground: within 200km of the land border with Ukraine. Marine: Black Sea coast and Sea of Azov within territorial waters.)
- *11 (North Caucasus Federal District, less Stavropol Territory)
- *12 (Ground: Donbass conflict zone; Marine: Black Sea coast and Sea of Azov within territorial waters)

Como podemos observar, al lado de cada país hay un color.

What is the Risk Scale?

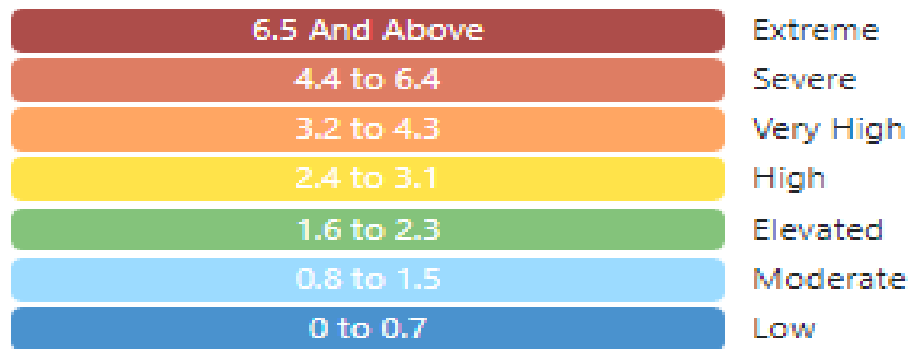


Fig 4: IHS Markit. (2024, 9 de octubre). Watchlist viewer. IHS Markit. JCC Watchlist | S&P Global.

1. Extreme: Este es el nivel más alto de riesgo. Se aplica a zonas donde el peligro es extremo y las amenazas son inminentes o de alto impacto. En áreas clasificadas como "extremas", los buques se enfrentan a graves amenazas, como piratería altamente organizada, ataques terroristas, conflictos bélicos activos o grandes desastres naturales.

Las aseguradoras suelen suspender la cobertura estándar en estas zonas o imponer primas extremadamente altas. En estos lugares, solo se permite navegar con medidas de seguridad excepcionales, como escoltas armadas o la adopción de medidas de protección intensivas.³⁵

2. Severe: En este nivel, los riesgos son muy altos, pero no tan extremos como en el nivel anterior. Las amenazas pueden incluir ataques de piratería frecuente, alta probabilidad de actos terroristas o secuestros, o un conflicto armado de alta intensidad.

La cobertura de seguros en estas áreas puede ser muy costosa, y las aseguradoras pueden requerir medidas de seguridad adicionales, como escoltas armadas o desvíos de rutas.³⁶

3. Very High: En este nivel, las amenazas son muy significativas, pero la situación no es tan grave como en las categorías de "extremo" o "severo". Estas áreas tienen una alta incidencia de piratería o terrorismo, y el riesgo de daños o ataques a las embarcaciones es considerablemente alto.

Las aseguradoras pueden aumentar las primas o exigir medidas de seguridad adicionales, aunque no se suspenda por completo la cobertura. Los armadores a menudo optan por usar rutas más seguras o implementar otras medidas preventivas.³⁷

4. High: Las áreas de alto riesgo incluyen lugares donde los incidentes de piratería, secuestros, y actos de violencia son menos frecuentes, pero siguen siendo una amenaza importante. También pueden incluir regiones donde existen riesgos moderados de conflicto armado o desastres naturales.

5. Elevated: En estas áreas, el riesgo de incidentes como la piratería o el terrorismo es moderado. Aunque no se espera que ocurra un ataque con frecuencia, el riesgo sigue

³⁵ *International Maritime Bureau* (2023). Piracy and armed robbery against ships: Annual report. International Chamber of Commerce. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>.

³⁶ *Lloyd's Market Association* (2024). High-risk areas for maritime shipping. <https://www.lloyds.com/lloyds-market-association>.

³⁷ *United Nations Office on Drugs and Crime* (2023). Piracy and maritime crime. <https://www.unodc.org>.

presente y puede aumentar en momentos de inestabilidad regional o durante situaciones de mayor vulnerabilidad.

Las aseguradoras pueden requerir que los barcos tomen medidas de precaución, como navegar en convoyes o evitar ciertas rutas, pero las primas de seguros suelen ser más bajas que en las categorías de alto riesgo. Las restricciones de cobertura son menores ³⁸

6. Moderate: Las áreas moderadas presentan un riesgo bajo, pero pueden incluir incidentes aislados de piratería o pequeñas amenazas de violencia. Estas áreas son relativamente seguras en comparación con las zonas de alto riesgo, pero pueden tener ciertas preocupaciones relacionadas con la seguridad de los buques.

La cobertura de seguros suele estar disponible sin restricciones significativas, y los costes son relativamente normales. Sin embargo, se pueden recomendar precauciones adicionales en áreas con mayores riesgos potenciales.³⁹

7. Low: Este es el nivel más bajo de riesgo, donde las amenazas a la seguridad son mínimas. Las áreas clasificadas como de bajo riesgo son generalmente seguras para la navegación, con una incidencia baja de piratería, terrorismo u otros riesgos.

En estas áreas, la cobertura de seguros no suele tener restricciones adicionales. Las primas de seguros son estándar, y no se requieren medidas de seguridad especiales.⁴⁰

La cobertura de Guerra y Huelgas es mundial, pero en caso de que el buque entre a navegar en aguas territoriales de cualquiera de los Países o lugares, o cualquier otra agua descrita en la actual Lista de Áreas de Mayor Riesgo Percibido (áreas listadas), habrá un agravamiento del riesgo, y por tanto, un impacto en la prima, la cual se verá incrementada.

³⁸ *U.S. Department of State* (2023). Maritime security in Southeast Asia. <https://www.state.gov/maritime-security>.

³⁹ *Maritime Safety and Security Council* (2023). Global maritime security overview. <https://www.maritime-safety.org>.

⁴⁰ *International Chamber of Shipping* (2023). Maritime safety and piracy risks. <https://www.ics-shipping.org>.

Las primas adicionales de Riesgo de Guerra varían enormemente según la zona de riesgo. Ahora mismo la zona del Mar Rojo se considera uno de los lugares más peligrosos y están sujetos a primas adicionales muy elevadas. El mercado de guerra cotiza sobre una base 48/7, lo que significa que las condiciones son válidas sólo durante 48 horas a partir de la fecha de cotización, y que la prima cobrada cubre hasta siete (7) días en la zona expuesta. Las tarifas se cotizan en un porcentaje del valor asegurado del casco – máquina, a finales de diciembre de 2023 este porcentaje era de 0,30% - 0,35%, no obstante, a principios de 2024, estamos viendo tasas de + 0,50% sobre el valor asegurado.

Las IWSCHs de 1983 y 1995, así como las AIHWRSC, incluyen una cláusula que permite a la aseguradora cancelar el seguro con un aviso de solo 7 días, siempre por escrito, además de la posibilidad de modificar los límites comerciales.

La póliza se cancela automáticamente en caso de una detonación nuclear o si estalla una guerra que involucre a Inglaterra, Francia, EEUU, Rusia o China.

Por tanto, la cobertura de guerra y huelgas da cobertura a aquellos daños producidos como consecuencia de guerra, guerra civil, rebelión, insurrección, revolución, movimiento civil, acto hostil, captura y embargo del buque, arresto, restricción y detención del buque y sus consecuencias, artefactos de guerra abandonados (minas...), huelguistas, obreros en cierre patronal y disturbios laborales, tumultos o conmociones civiles, terroristas, personas que actúen maliciosamente o por motivos políticos, confiscación y expropiación.

En cuanto a la piratería, ésta se encuentra excluida, sin embargo, podrá estar cubierta bajo la Cláusula Violent Theft, Piracy and Barratry Extension –for use with the Institute W&S Clauses HullsTime 1/10/83.

Normalmente cuando se necesita la cobertura adicional de Guerra y Huelgas en zona excluida, se solicita al mismo asegurador de C/M, pero las corredurías también trabajan directamente con los Sindicatos de Londres. Pocos aseguradores ofertan esta cobertura en el mar Rojo debido al alto riesgo que existe actualmente.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

2.4.4 Seguro de secuestro y rescate (K&R)

Este seguro actúa al primer indicio de problemas, ofreciendo un servicio de rescate reactivo, trabajando para liberar a los rehenes de forma rápida y segura y otorgando una protección frente las pérdidas económicas. El seguro de secuestro y rescate suele ser contratado por empresas que operan en zonas de alto riesgo, por personas que planean viajar a países potencialmente peligrosos o personas prominentes que pueden estar en riesgo en cualquier lugar.⁴¹

El seguro de secuestro y rescate (Kidnap and Ransom, K&R) es crucial para las operaciones marítimas en zonas de alto riesgo, especialmente y como ya hemos comentado anteriormente, debido a la amenaza creciente de piratería. Este tipo de póliza proporciona una respuesta financiera y operativa ante los incidentes de secuestro, que pueden involucrar tanto a la tripulación como al buque⁴².

El seguro K&R cubre el coste del rescate pagado a los piratas para asegurar la liberación de la tripulación y el buque. Esto incluye la transferencia segura del dinero a los secuestradores, un proceso crítico para la resolución exitosa de los incidentes de piratería⁴³.

Las aseguradoras proporcionan acceso a expertos en negociación y consultoría de crisis que ayudan a gestionar la situación de secuestro. Estos profesionales tienen experiencia en manejar las complejidades de la piratería y asegurar que la negociación se maneje con la mayor efectividad posible⁴⁴. Un ejemplo lo encontramos en esta póliza de AXA, la cual, añade en su primera página, justamente después del índice, este mensaje:

⁴¹ HOWDEN (2024) *Seguro de secuestro y rescate*. <https://www.howdengroup.com/es-es/producto/seguro-de-secuestro-y-rescate>

⁴² Murphy, M. N. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Columbia University Press. <https://cup.columbia.edu/book/small-boats-weak-states-dirty-money/9780231146753>

⁴³ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

⁴⁴ Hudson, A. (2010). *Marine Insurance Clauses* (5th ed.). Lloyd's of London Press. <https://www.lloyds.com/market-resources/insurance-clauses>

Pasos a seguir en una situación crítica

Si se produce una situación objeto de cobertura por parte de esta póliza (CASO ASEGURADO) o se cree que podría haberse producido, póngase **de inmediato** en contacto con **S-RM** llamando a su número de contacto con servicio 24 horas, 7 días a la semana:

+44 20 3889 7024

La notificación de una situación de crisis (CASO ASEGURADO) a S-RM no constituye una notificación al ASEGURADOR. Cualquier notificación de un **CASO ASEGURADO** debe hacerse de acuerdo con la Condición 5.13 de esta Póliza.

S-RM no tiene autoridad en nombre del **ASEGURADOR** para acordar ningún asunto relacionado con la responsabilidad, derechos y obligaciones del **ASEGURADOR** bajo esta Póliza. El servicio proporcionado para responder a un **CASO ASEGURADO** no constituye una aceptación de responsabilidad por parte del **ASEGURADOR**.

Fig 5: *Pasos a seguir en una situación crítica*. Póliza K&R AXA (2024). Documento interno de la empresa

Por otro lado, si el dinero del rescate se pierde o es robado durante el proceso de entrega, el seguro K&R puede cubrir esta pérdida, al igual que los costes legales asociados con el secuestro, tales como los honorarios de abogados y procedimientos judiciales⁴⁵.

Durante el período de secuestro, el seguro K&R puede cubrir los salarios continuos y beneficios de la tripulación retenida, minimizando el impacto financiero sobre la empresa⁴⁶.

Además, cubre los costes de transporte y repatriación para la tripulación una vez liberada, asegurando su regreso a casa de manera segura.⁴⁷

El seguro K&R ofrece beneficios cruciales durante y después de un incidente de piratería, pues, entre otras cosas ofrece tranquilidad a los armadores y a la tripulación al saber que

⁴⁵ Lloyd's Market Association. (2011). *War Risk Insurance*. Lloyd's Market Association. <https://www.lloyds.com/market-resources/war-risk-insurance>

⁴⁶ Collins, A., & Ridley, N. (2012). *Maritime Security and Piracy: Global Issues, Challenges and Responses*. Routledge. <https://www.routledge.com/Maritime-Security-and-Piracy-Global-Issues-Challenges-and-Responses/Collins-Ridley/p/book/9781138700651>

⁴⁷ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

existe un plan estructurado y recursos disponibles para manejar incidentes de secuestro en alta mar⁴⁸.

Un punto muy importante a tener en cuenta a la hora de contratar este seguro es, la confidencialidad. Es crucial mantener la confidencialidad de la existencia de una póliza K&R, ya que, si los piratas saben que un buque está asegurado, podría influir en el monto exigido para el rescate. De hecho, en la póliza, nunca aparecerá el nombre del asegurado, para que terceras personas no puedan identificarlo. En estas pólizas, en lugar del nombre del asegurado, aparecerá un código, y usando ese código solo podrán descifrar, aseguradora, corredor y asegurado, quien es este último.

A continuación, muestro un ejemplo, de una póliza de Secuestro y Extorsión de AXA, donde podemos observar cómo no aparece el nombre del asegurado por los motivos expuestos anteriormente.

⁴⁸ Collins, A., & Ridley, N. (2012). *Maritime Security and Piracy: Global Issues, Challenges and Responses*. Routledge. <https://www.routledge.com/Maritime-Security-and-Piracy-Global-Issues-Challenges-and-Responses/Collins-Ridley/p/book/9781138700651>

CONDICIONES PARTICULARES

Número de póliza:	ES00031347SP23A
1. ASEGURADOR:	XL Insurance Company SE., Sucursal en España, representada por XL Catlin Services SE.
2. ASEGURADO/TOMADOR:	XLKR3772
4. PERIODO DE SEGURO:	
De:	1 de diciembre de 2023
Hasta:	1 de diciembre de 2024
	Ambas fechas a las 00:01 horas en la hora de la dirección principal del primer ASEGURADO que figura en la lista.
	Una vez finalizado el PERIODO DE SEGURO la Póliza no se renovará automáticamente.
5. Ámbito territorial:	Mundial
6. Prima:	EUR 12.000,00 Euros + 8,15 % Impuestos y recargos legalmente aplicables
7. Límites:	
A. Para SECUESTRO (Cobertura 1.1), EXTORSIÓN (Cobertura 1.2), SECUESTRO DE VEHÍCULO DE TRANSPORTE (Cobertura 1.3) y RETENCIÓN ILÍCITA (Cobertura 1.4):	
i. RESCATE (Cobertura 2.1):	EUR 5 000 000 por CASO ASEGURADO
ii. RESCATE en tránsito (Cobertura 2.2):	EUR 5 000 000 por CASO ASEGURADO
iii. Honorarios y gastos de S-RM (Cobertura 2.3):	ILIMITADO por CASO ASEGURADO
iv. Gastos adicionales (Cobertura 2.4):	EUR 5 000 000 por CASO ASEGURADO
v. Responsabilidad civil (Cobertura 2.5):	EUR 5 000 000 por CASO ASEGURADO
vi. ACCIDENTE PERSONAL (Cobertura 2.6):	EUR 250 000 por PERSONA ASEGURADA
	EUR 5 250 000 en el agregado por CASO ASEGURADO

Fig 6: *Condiciones particulares. Póliza K&R AXA (2024).* Documento interno de la empresa

Otro punto clave a considerar, es que existen costes que pueden no estar cubiertos por la póliza K&R y podrían estar excluidos si ya están cubiertos por otros seguros. Esto

requiere una revisión cuidadosa de las condiciones de la póliza⁴⁹, papel fundamental que juegan los corredores de seguro, quienes, además, deben trabajar estrechamente con las aseguradoras para desarrollar planes de contingencia y crisis que aborden específicamente los riesgos asociados con la piratería⁵⁰.

2.4.5 P&I (Protection and Indemnity)

El seguro P&I, es un seguro de responsabilidad civil para armadores, que cubre una amplia gama de responsabilidades, incluyendo daños a la carga, daños a puertos, incidentes personales y contaminación. Se trata de un seguro mutualizado de grupos de armadores, los cuales se protegen entre ellos ante un siniestro, siendo dichas mutuas conocidas como P&I Clubs. Estos clubes juegan un papel esencial en la gestión de los riesgos asociados con la propiedad y operación de buques, ofreciendo protección frente a una amplia gama de responsabilidades legales que pueden surgir durante las operaciones marítimas.

Un caso relevante de contaminación causada por un ataque pirata ocurrió en 2011, cuando el buque petrolero MV Zirku fue secuestrado por piratas somalíes. Durante el incidente, el buque, que transportaba petróleo crudo, sufrió daños que resultaron en un derrame de petróleo en el Océano Índico.

El derrame de petróleo resultante del daño al buque durante el secuestro tuvo un impacto negativo en el medio ambiente marino, contaminando las aguas cercanas. Este incidente destaca el riesgo ambiental que conlleva la piratería, ya que los buques que transportan materiales peligrosos, como el petróleo, pueden sufrir daños que ocasionen derrames de sustancias nocivas en el mar⁵¹.

⁴⁹ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

⁵⁰ International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. IMB. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

⁵¹ Lloyd's of London. (2011). *Understanding P&I Clubs: A comprehensive guide to the cover provided by P&I clubs*. <https://www.lloyds.com/news-and-risk-insight/reports/understanding-pi-clubs>.

Además, muestra la importancia del seguro P&I el cual cubre los costes de limpieza, las compensaciones por daños a terceros y las reclamaciones por perjuicios ambientales.

En un entorno marítimo globalizado y lleno de riesgos, el seguro P&I se considera una herramienta crucial para mitigar las amenazas de la piratería y garantizar la continuidad de las operaciones marítimas.

2.4.6 Seguro de pérdida de ingresos (Loss of Hire/Earnings Insurance, LOH)

El seguro LOH tiene como objeto para proteger a los armadores y operadores de buques contra la pérdida de ingresos que resulta de la incapacidad del buque para operar debido a daños o detenciones. Este seguro es fundamental para mantener la estabilidad financiera de las operaciones marítimas, asegurando que los armadores puedan cubrir sus costes fijos y obligaciones financieras incluso cuando sus buques están fuera de servicio.

Las condiciones LOH ofrece una cobertura que abarca varios aspectos relacionados con la pérdida de ingresos.

Por un lado, cubre la pérdida de ingresos resultante de la incapacidad del buque para operar debido a daños sufridos en un accidente marítimo. Esto incluye el tiempo que el buque pasa en reparaciones, siempre y cuando los daños estén cubiertos por la póliza de casco y máquinas (Hull & Machinery).

Además, proporciona cobertura para la pérdida de ingresos durante el tiempo que el buque está secuestrado o detenido por piratas.

En tercer lugar, asegura que los armadores puedan cubrir sus costes operativos fijos, como salarios de la tripulación, mantenimiento, y seguros, incluso cuando el buque no está generando ingresos debido a una detención prolongada, que puede ser causado por un ataque pirata.

Por último, la póliza especifica un período de indemnización durante el cual se pagarán las pérdidas de ingresos. Este período puede variar, pero generalmente se establece en función de la duración estimada de las reparaciones o la detención.

El coste de la prima del seguro LOH puede ser significativo, especialmente para buques que operan en áreas de alto riesgo. Los armadores deben equilibrar el coste de la prima con los beneficios potenciales de la cobertura.

2.4.7 Seguro cibernético

Como ya hemos visto, la piratería marítima ha sido un problema persistente, pero en los últimos años ha evolucionado para incorporar ataques cibernéticos que pueden comprometer la seguridad de los buques, sus tripulaciones y la carga que transportan.

Un ejemplo notable es el ataque al buque de carga *Maersk Alabama* en 2009, donde los piratas tomaron el control del barco en el océano Índico. Aunque se trató de un secuestro físico, los sistemas de navegación y comunicación del buque también estaban en riesgo, lo que subraya la necesidad de protección cibernética. En 2021, el *MV Ever Given*, que bloqueó el canal de Suez, enfrentó un ataque que comprometió su sistema de navegación, lo que podría haber resultado en una catástrofe mayor si no se hubiera controlado a tiempo⁵².

La inclusión de cláusulas de piratería marítima en las pólizas de ciberseguro es fundamental para abordar estos riesgos. Estas cláusulas no solo ofrecen protección financiera, sino que también fomentan la adopción de mejores prácticas en ciberseguridad dentro de la industria marítima.

La piratería marítima se refiere a actos ilícitos perpetrados en el mar, que pueden incluir no solo el secuestro de buques, si no también Hacking de Sistemas de Navegación o Robo de Datos Sensibles. Los atacantes pueden infiltrarse en los sistemas de control de buques. En 2017, el ataque de ransomware *NotPetya* afectó a Maersk, paralizando su

⁵² Lloyd's List. (2021). *The impact of cyberattacks on maritime operations*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/LL1133274/The-impact-of-cyberattacks-on-maritime-operations>

red y costándole aproximadamente 300 millones de dólares en pérdidas⁵³. Además, los piratas pueden robar información confidencial de los sistemas informáticos de las empresas, incluyendo detalles sobre rutas comerciales, carga y clientes.

Los ataques cibernéticos representan un riesgo creciente; se estima que el coste promedio de un ataque cibernético para una empresa del sector marítimo puede ascender a 4.35 millones de dólares, considerando la pérdida de datos, interrupciones operativas y daños a la reputación⁵⁴.

Las cláusulas de piratería marítima en las pólizas de ciberseguro especifican las condiciones bajo las cuales la aseguradora indemnizará a la empresa por pérdidas derivadas de ataques cibernéticos en un contexto marítimo. Estas cláusulas pueden incluir en primer lugar, cobertura de responsabilidad, aportando protección frente a reclamaciones de terceros por daños causados por un ataque cibernético. Por ejemplo, si un ataque cibernético provoca un accidente que daña a un buque de un tercero, la aseguradora cubrirá la responsabilidad de la empresa asegurada. En segundo lugar, cobertura de daños directos, garantizando indemnización por daños causados a los sistemas y equipos de navegación. Esto incluye la reparación o reemplazo de sistemas comprometidos. Además, también pueden incluir gastos de respuesta a incidentes, cubriendo los costes asociados con la gestión del incidente, como investigaciones forenses y notificaciones a las partes afectadas.

Como en cualquier seguro, existe un proceso de inclusión. El primer paso, es analizar el riesgo, de manera que, las aseguradoras realizan un análisis exhaustivo del riesgo cibernético asociado a las operaciones marítimas. Este proceso incluye, evaluaciones de las medidas de seguridad implementadas en los sistemas de control y navegación de los buques. Por ejemplo, la empresa de seguros marítimos Allianz utiliza un enfoque basado

⁵³ International Maritime Bureau (IMB). (2021). *Piracy and armed robbery against ships*. <https://www.icc-ccs.org/reports/piracy-report>

⁵⁴ IBM. (2023). *Cost of a data breach report 2023*. <https://www.ibm.com/security/data-breach>

en datos para evaluar la vulnerabilidad de las flotas a ataques cibernéticos.⁵⁵ Incluyendo también la identificación de posibles debilidades en los sistemas digitales utilizados en las operaciones marítimas. Esto podría incluir pruebas de penetración realizadas por expertos en ciberseguridad.

En segundo lugar, y basándose en la evaluación de riesgos, las aseguradoras personalizan las pólizas para incluir cláusulas específicas que aborden los riesgos de piratería marítima. Este enfoque permite que las pólizas se adapten a las necesidades únicas de cada operador marítimo.

Por último, es crucial que las pólizas incluyan condiciones y exclusiones claras. Por ejemplo, ciertos actos de negligencia, como la falta de actualización de sistemas de seguridad, pueden no estar cubiertos, lo que destaca la importancia de mantener altos estándares de seguridad.

Las cláusulas de piratería marítima ofrecen a las empresas una red de seguridad financiera que permite la recuperación rápida tras incidentes cibernéticos. Dado que los costes de recuperación pueden ser significativos, esta protección es esencial para la sostenibilidad financiera de las empresas marítimas.

La inclusión de estas cláusulas actúa como un incentivo para que las empresas marítimas mejoren sus medidas de seguridad. Muchas aseguradoras, como AIG y Zurich, ofrecen recursos adicionales, como capacitaciones y guías de mejores prácticas en ciberseguridad, para ayudar a las empresas a fortalecer su postura de seguridad.⁵⁶

Además, contar con una póliza de ciberseguro que incluya cláusulas de piratería marítima puede aumentar la confianza de clientes y socios comerciales. Las empresas que demuestran un compromiso con la ciberseguridad son más propensas a atraer y mantener relaciones comerciales sólidas. Esto es especialmente relevante en un sector donde la reputación es clave.

⁵⁵ Allianz. (2023). *Cyber risk in shipping: Challenges and solutions*. <https://www.allianz.com/en/press/news/insurance/2023/2023-03-08-cyber-risk-in-shipping.html>

⁵⁶ AIG. (2023). *Maritime cyber insurance: Protecting your assets*. <https://www.aig.com/business/maritime-cyber-insurance>

La creciente amenaza de ataques cibernéticos dirigidos a la industria marítima ha llevado a un aumento en la demanda de pólizas de ciberseguro que incluyan cláusulas de piratería marítima. Según un informe de Market Research Future (2023), se prevé que el mercado de ciberseguros marítimos crezca a una tasa compuesta anual del 30% hasta 2027⁵⁷.

Por otro lado, cabe destacar la innovación en productos. Las aseguradoras están desarrollando productos específicos que ofrecen coberturas más amplias para el sector marítimo. Hay pólizas que cubren incidentes de ransomware específicos para sistemas de navegación y control de embarcaciones. Algunas aseguradoras están empezando a ofrecer pólizas que incluyen una respuesta rápida a incidentes de ciberseguridad, lo que permite a las empresas mitigar el daño en tiempo real.

Además, los proveedores de seguros están colaborando con expertos en ciberseguridad para ofrecer servicios adicionales, como auditorías de seguridad en buques y programas de capacitación para la tripulación. Por ejemplo, el programa de ciberseguridad de la International Maritime Organization (IMO) busca ayudar a los países a fortalecer su infraestructura de seguridad marítima mediante la capacitación y el desarrollo de políticas.

Resulta bastante evidente que, invertir en medidas de seguridad robustas es fundamental no solo para proteger a la empresa, sino también para obtener mejores condiciones en las pólizas de seguro. Las empresas deben invertir en la capacitación continua de su personal sobre ciberseguridad y protocolos de respuesta a incidentes.

⁵⁷ Market Research Future. (2023). *Cyber insurance market in maritime sector to reach \$XX billion by 2027*. <https://www.marketresearchfuture.com/reports/cyber-insurance-market-10825>

CAPITULO III. COSTES DIRECTOS E INDIRECTOS DE LA PIRATERÍA

El objeto principal de este estudio es analizar el impacto de la piratería marítima en las primas de seguros marítimos, un aspecto fundamental para comprender los efectos económicos de esta actividad ilícita. En los capítulos anteriores, hemos explorado el contexto y marco teórico relacionado con la piratería, abordando su definición, evolución histórica y el marco legal internacional que regula esta problemática. También hemos examinado en detalle cómo la piratería afecta a los diferentes tipos de seguros marítimos.

En este capítulo, nos centraremos en los costes directos e indirectos derivados de la piratería, los cuales tienen una incidencia directa sobre las primas de los seguros marítimos. A través de este análisis, se busca identificar cómo los ataques piratas impactan no solo los costos inmediatos asociados con los rescates y los daños materiales, sino también los efectos a largo plazo en los mercados de seguros, como el aumento de las primas y la modificación de las políticas de cobertura.

El Canal de Suez resulta una de las rutas marítimas más importantes del mundo, conectando el Mediterráneo y el mar Rojo. Esta vía marítima, que se encuentra en Egipto, ha servido como un puente entre Europa y Asia desde 1896. El canal tiene una extensión de 104 millas (193 kilómetros) y es utilizado por convoyes que operan en ambas direcciones. Cada cruce toma alrededor de 12 horas. Alternativamente, los barcos pueden rodear el cabo de Buena Esperanza en Sudáfrica, lo que incrementa su recorrido en aproximadamente 4.000 millas. Sin el canal, los buques tendrían que bordear África, resultando en al menos siete días adicionales de navegación⁵⁸.

El canal está regulado por la Convención Internacional de Constantinopla de 1888, que establece tres principios esenciales para la navegación: libertad de paso en todo momento, tanto en tiempos de paz como de conflicto; derecho de paso para embarcaciones de guerra sin detenciones ni actividades ajenas a la navegación; y la

⁵⁸ Autoridad del Canal de Suez. (2020). *Estadísticas de tránsito*. <https://www.suezcanal.gov.eg/Statistics>

neutralidad del canal, que prohíbe actos bélicos y la construcción de fortificaciones en sus márgenes⁵⁹.

Sin embargo, esta normativa no siempre ha sido respetada. Un incidente notable ocurrió en 1898, cuando la escuadra de reserva española, bajo el mando del almirante Cámara, se vio obligada a esperar en Port Said debido a obstáculos impuestos por las autoridades locales, presionadas por intereses británicos y estadounidenses⁶⁰. Durante la Segunda Guerra Mundial, el canal fue cerrado a los buques del Eje, y en 1956, tras la nacionalización del canal por el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser, sufrió otro bloqueo. Los conflictos árabe-israelíes del siglo XX también pusieron a prueba el principio de libertad de navegación, considerado en ocasiones poco realista para una infraestructura de tal magnitud. Desde 1979, tras el tratado de paz entre Egipto e Israel, el canal no ha experimentado bloqueos⁶¹.

La importancia geoestratégica del canal es innegable; su control no solo influye en el comercio marítimo entre Europa y el Lejano Oriente, sino también en los movimientos militares y logísticos. Según datos de la autoridad del canal, el tráfico ha aumentado significativamente, superando los 19.000 buques y 1.100 millones de toneladas anuales. Al comparar las cifras de 1975 con las de 2019, se observa un crecimiento notable en el número de embarcaciones, pasando de 5.579 en 1975 a 18.800 en 2019⁶².

El tipo de buques que transitan el canal también revela tendencias interesantes: el 28% de los cruces corresponde a portacontenedores, el 27% a petroleros y el 22% a buques de carga a granel. Sin embargo, cuando se considera el desplazamiento neto, el 53% corresponde a portacontenedores y el 20% a petroleros. Además, el canal tiene un

⁵⁹ Convención Internacional de Constantinopla. (1888). [Convenio para asegurar a todas las Potencias y en todo tiempo el libre uso del Canal de Suez: firmado en Constantinopla el 29 octubre de 1888 - Derecho Internacional Público - dipublico.org](#)

⁶⁰ Pérez, J. (2015). *La historia del canal de Suez. (PDF) Historia del canal de Suez y sus tres inauguraciones: relaciones públicas y protocolo en la batalla por la opinión pública | Teresa Otero - Academia.edu*

⁶¹ El Cairo, A. (2018). El impacto del tratado de paz de 1979 en el canal de Suez. *Revista de Geopolítica*. <https://www.revistageopolitica.com/articulo/impacto-tratado-paz-1979>

⁶² Autoridad del Canal de Suez. (2019). *Informe anual sobre tráfico marítimo*. <https://www.suezcanal.gov.eg/AnnualReports>

impacto significativo en la economía de ciertas naciones, como China, que lidera las importaciones de productos petrolíferos y minerales⁶³.

La consultora Lloyd's List estima que diariamente circulan bienes por un valor superior a 9.000 millones de dólares a través del canal⁶⁴. Desde 2015, el gobierno egipcio ha estado invirtiendo en la mejora del canal, aunque el riesgo de obstrucciones sigue presente, como demostró el accidente del buque Ever Given⁶⁵.

El conflicto en el Mar Rojo ha alterado significativamente las rutas comerciales internacionales, especialmente aquellas que pasan por el Canal de Suez. En 2023, este canal fue transitado por 21.344 barcos, representando el 12% del tráfico marítimo global. Sin embargo, a partir de 2024, debido a las tensiones en la región, el número de embarcaciones que lo cruzan ha caído un 54%, y las mercancías transportadas se han reducido un 66%. Como consecuencia, más embarcaciones están optando por desviarse hacia la ruta del Cabo de Buena Esperanza, lo que ha provocado un aumento del 52% en el tráfico por esta vía más larga. Este cambio ha resultado en un incremento de los costes operativos y tiempos de tránsito, dado que esta alternativa es considerablemente más extensa.⁶⁶

⁶³ World Shipping Council. (2020). *Análisis del tipo de buques en el canal de Suez*. <https://www.worldshipping.org/analysis/suez-canal>

⁶⁴ Lloyd's List. (2022). *Valor de bienes en tránsito por el canal de Suez*. <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com>

⁶⁵ Gobierno Egipcio. (2021). *Inversiones en el canal de Suez*. <https://www.egypt.gov.eg/investment/suez-canal>

⁶⁶ Tomás Barona. Fundación INADE. (2024). *El conflicto en el Mar Rojo multiplica las tasas para incluir la cobertura de guerra en el transporte de mercancías*. <https://fundacioninade.org/el-conflicto-en-el-mar-rojo-multiplica-las-tasas-para-incluir-la-cobertura-de-guerra-en-el-transporte-de-mercancias/>

Ruta	Canal de Suez		Cabo Buena Esperanza		Diferencias	
	Millas	Días	Millas	Días	Millas	Días
Shanghái-Hamburgo.....	10.800	26	14.500	36	3.800	10
Shanghái-Pireo.....	7.800	19	14.100	34	6.300	15
Shanghái-Valencia.....	8.920	20	13.160	30	4.240	10
Shanghái-Savannah.....	12.900	31	14.500	35	1.600	4
Mundra-Barcelona.....	4.500	11	10.200	25	5.700	14
Mundra-Savannah.....	8.500	21	11.500	28	3.000	7

Tabla 2: Comparación en términos de distancia y tiempo de las dos rutas por Suez y el Cabo. Fuente: Vulnerabilidad de los Choke Points oceánicos e implicaciones económicas del conflicto en el Mar Rojo. (González Laxe, F, 2024)

Además, los costes asociados al transporte de mercancías han experimentado un aumento superior al 50%, lo que también ha provocado un retraso en los viajes de hasta 16 días. En este contexto, las tarifas de las pólizas de seguro para cubrir riesgos de guerra se han disparado. Las primas para incluir dicha cobertura se han multiplicado por tres o incluso cuatro, dependiendo del tipo de mercancía asegurada, lo que genera un importante incremento en los costes para las empresas que dependen del transporte marítimo.⁶⁷

El sector de los seguros de buques también ha tenido que adaptarse a la creciente peligrosidad de las aguas del Mar Rojo. Las primas adicionales para cubrir el Riesgo de Guerra en esta zona, que a finales de 2023 eran de entre el 0,30% y el 0,35% del valor asegurado de las embarcaciones, han ascendido a más del 0,50% debido a la situación de alto riesgo en la región.⁶⁸

Por otro lado, el mercado de seguros de guerra opera bajo condiciones muy cambiantes, con cotizaciones válidas solo por un máximo de 48 horas y una cobertura que solo se extiende por siete días en las zonas de riesgo. Esto genera una situación de alta

⁶⁷ Tomás Barona. Fundación INADE. (2024). *El conflicto en el Mar Rojo multiplica las tasas para incluir la cobertura de guerra en el transporte de mercancías*. <https://fundacioninade.org/el-conflicto-en-el-mar-rojo-multiplica-las-tasas-para-incluir-la-cobertura-de-guerra-en-el-transporte-de-mercancias/>

⁶⁸ Tomás Barona. Fundación INADE. (2024). *El conflicto en el Mar Rojo multiplica las tasas para incluir la cobertura de guerra en el transporte de mercancías*. <https://fundacioninade.org/el-conflicto-en-el-mar-rojo-multiplica-las-tasas-para-incluir-la-cobertura-de-guerra-en-el-transporte-de-mercancias/>

incertidumbre para las compañías navieras y las aseguradoras, que deben ser altamente flexibles y rápidas para ajustarse a las condiciones cambiantes del conflicto.⁶⁹

Entre 2010 y 2019, la ONG “One Earth Future” elaboró anualmente un estudio titulado “The State of Maritime Piracy”. Las partidas de costes que se consideraban y evaluaban en estos informes eran las siguientes:

- Aumento de velocidad y consiguiente aumento exponencial del coste de combustible.
- Medidas de autoprotección, incluyendo guardas de seguridad privada.
- Operaciones militares.
- Seguros: sobre todo de guerra y de secuestro y rescate (kidnap and ransom).
- Costes laborales adicionales, por horas extras necesarias para reforzar las guardias.
- Modificación de ruta: navegar por el Cabo de Buena Esperanza alarga la distancia de navegación Europa/Extremo Oriente o viceversa en unas 2.700 millas (unos 15 días para buques mercantes convencionales), con el consiguiente mayor coste de combustible y mayor imputación de costes fijos (CAPEX + OPEX) al mismo cargamento.

Naviera	Decisión	Naviera	Decisión
MSC.....	Anuncia el 16 de diciembre que sus buques no transitarán por Suez	ONE.....	El 19 de diciembre anuncia que sus buques van por África
MAERSK	Desde el 5 de enero suspende el tránsito por mar Rojo	HMM.....	El 19 de diciembre anuncia que sus buques van por África
CMA-CGM	Suspende sus itinerarios por el mar Rojo, pero sigue enviando algunos cargamentos según el caso y las escoltas	OOCL	Desde el 21 de diciembre desvía sus buques del mar Rojo
Hapag-Lloyd	Desde el 22 de enero sus buques van por África	Yang Ming.....	El 18 de diciembre desvía sus buques por África
Evergreen	Desde el 18 de diciembre sus buques van por África	Nippon Yussen.....	El 16 de enero suspende la navegación por el mar Rojo

Tabla 3: ANUNCIOS DE CAMBIOS DE ITINERARIOS DE LAS PRINCIPALES NAVIERAS. Fuente: Vulnerabilidad de los Choke Points oceánicos e implicaciones económicas del conflicto en el Mar Rojo. (González Laxe, F, 2024)

⁶⁹ Tomás Barona. Fundación INADE. (2024). *El conflicto en el Mar Rojo multiplica las tasas para incluir la cobertura de guerra en el transporte de mercancías*. <https://fundacioninade.org/el-conflicto-en-el-mar-rojo-multiplica-las-tasas-para-incluir-la-cobertura-de-guerra-en-el-transporte-de-mercancias/>

Varios estudios han evaluado el coste económico de la piratería para la comunidad internacional, en los peores años, en unos 7.000 millones de dólares/año en la zona de Somalia y en unos 800 millones de dólares/año en el Golfo de Guinea.⁷⁰

Pero, además de este impacto económico, los actos de piratería, cuando se producen secuestros de tripulantes, constituyen un serio drama humano para los tripulantes secuestrados y sus familias, a los que producen, aparte de otros posibles daños físicos, un profundo y duradero impacto psicológico.

3.1 Costes Directos

3.1.1. Rescates

Los rescates constituyen uno de los costes más visibles de la piratería marítima. Cuando un barco es capturado, las compañías navieras se ven obligadas a negociar con los piratas para asegurar la liberación de la embarcación y la tripulación. Estos rescates pueden variar drásticamente, con informes que indican pagos que oscilan entre 1 y 10 millones de dólares, dependiendo de la duración del cautiverio, la nacionalidad del barco y la carga a bordo⁷¹.

Por ejemplo, en 2015, un buque de carga fue liberado tras el pago de un rescate de 2 millones de dólares después de estar retenido durante tres meses en aguas de Somalia.⁷² Los costes asociados no se limitan solo al rescate; las empresas también deben considerar el impacto en sus primas de seguro, que a menudo aumentan debido a la mayor percepción de riesgo en las áreas afectadas por la piratería⁷³. En algunos casos,

⁷⁰ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

⁷¹ Asociación Internacional de Transporte Marítimo. (2020). *Informe sobre la piratería y sus implicaciones económicas*. <https://www.aitm.org/informe-pirateria-implicaciones>.

⁷² International Maritime Bureau. (2015). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report* (p. 45). International Chamber of Commerce. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

⁷³ Instituto Marítimo Internacional. (2019). *Costes de rescate y su impacto en las aseguradoras*. <https://www.imi.org/costes-rescate-impacto-aseguradoras>.

los armadores también pueden enfrentar costes adicionales asociados con la reubicación de la tripulación y la búsqueda de nuevas rutas de navegación más seguras.

Caso	Monto del rescate (USD)	Tiempo de cautiverio (días)
Caso A (2017)	3.000.000	90
Caso B (2018)	5.500.000	60
Caso C (2019)	7.000.000	120
Promedio	5.166.667	90

Tabla 4: *Montos de rescates en casos de piratería marítima*. Elaboración propia, basada en International Maritime Bureau, 2015.⁷⁴

3.1.2. Daños a las Embarcaciones

Los daños a las embarcaciones son otro coste directo significativo. Los ataques de piratería no solo pueden resultar en la pérdida de la nave, sino que a menudo causan daños físicos que requieren reparaciones extensas. Las reparaciones pueden incluir desde daños superficiales hasta la necesidad de reemplazar equipos de navegación avanzados o sistemas de seguridad dañados durante el ataque.

Según un estudio del Instituto Marítimo Internacional, los costes de reparación pueden variar ampliamente. En el caso de un ataque a un buque de carga, los costes de reparación podrían oscilar entre 100.000 y 1.500.000 dólares, dependiendo de la gravedad del daño y de la complejidad de las reparaciones necesarias⁷⁵. Además, las embarcaciones pueden experimentar períodos prolongados de inactividad mientras son reparadas, lo que representa una pérdida de ingresos potenciales para las empresas.

⁷⁴ International Maritime Bureau. (2015). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report* (p. 45). International Chamber of Commerce. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

⁷⁵ Instituto Marítimo Internacional. (2020). *Costes de reparación tras ataques de piratería*. <https://www.imi.org/costes-reparacion-pirateria>.

Tipo de daño	Coste promedio (USD)	Tiempo de reparación (días)
Daño menor (hull)	100.000	15
Daño moderado	500.000	30
Daño severo	1.500.000	90
Promedio	700.000	45

Tabla 5: *Costes de reparación de embarcaciones tras ataques de piratería*. Elaboración propia, basada en Instituto Marítimo Internacional, 2020.⁷⁶

3.1.3. Pérdidas de Carga

Las pérdidas de carga durante los ataques de piratería son otro aspecto crítico que debe considerarse. Cuando un buque es atacado, las mercancías a bordo pueden ser robadas o dañadas. Esto no solo afecta a las empresas navieras, sino también a los propietarios de la carga y a las aseguradoras.

Las pérdidas de carga pueden ser extremadamente variadas, con estimaciones que indican que las pérdidas promedio por incidente pueden oscilar entre 200.000 y 2.000.000 dólares, dependiendo del tipo de carga y su valor⁷⁷. Por ejemplo, en un incidente en el océano Índico, un buque transportando productos electrónicos de alto valor sufrió pérdidas por un valor de 1,5 millones de dólares debido a un ataque pirata. Las aseguradoras también enfrentan reclamaciones significativas, lo que puede llevar a un aumento en las primas de seguro para los propietarios de la carga.

⁷⁶ Instituto Marítimo Internacional. (2020). *Costes de reparación tras ataques de piratería*. <https://www.imi.org/costes-reparacion-pirateria>.

⁷⁷ Centro de Estudios Marítimos. (2021). *Impacto económico de la piratería en el comercio global*. <https://www.cemaritimos.org/impacto-economico-pirateria>.

Tipo de carga	Pérdida promedio (USD)	Frecuencia de pérdidas (%)
Carga general	500.000	25
Productos perecederos	800.000	15
Productos electrónicos	1.500.000	10
Promedio	933.333	16.67

Tabla 6: *Pérdidas de carga asociadas a ataques de piratería*. Elaboración propia, basada en Centro de Estudios Marítimos, 2021.⁷⁸

Por tanto, como podemos ver, los costes directos de la piratería marítima son significativos y tienen un efecto multiplicador en la economía del comercio global. Los rescates, los daños a las embarcaciones y las pérdidas de carga son componentes clave que las empresas deben considerar en su planificación de riesgos. Con el aumento de los ataques de piratería en diversas regiones, es esencial que las compañías navieras implementen estrategias de mitigación efectivas y fortalezcan sus medidas de seguridad para proteger tanto a sus embarcaciones como a sus cargas.

3.2 Costes Indirectos

3.2.1 Desvío de rutas

La piratería supone un incremento en los costes operativos y tiempos de tránsito debido a rutas más largas y seguras, aumentando, por ejemplo, el consumo de combustible.

Como regla general, el Capitán está obligado a proseguir el viaje con la debida o máxima diligencia. Sin embargo, estas obligaciones están sujetas a los términos del contrato de fletamento, así como a los derechos y deberes del capitán en materia de seguridad del buque, su carga y su tripulación.

La mayor parte de las cláusulas BIMCO favorecen al armador, ofreciéndoles la flexibilidad de dar prioridad a la seguridad del buque y su tripulación.

⁷⁸ Centro de Estudios Marítimos. (2021). *Impacto económico de la piratería en el comercio global*. <https://www.cemaritimos.org/impacto-economico-pirateria>.

Un Armador al que se le pida ir a una zona excluida o que tenga que transitar por dicha zona para realizar un viaje, normalmente contratará la cobertura de guerra y huelgas.

Las condiciones pertinentes de la póliza de fletamento pueden dictar si alguno o todos los costes anteriores pueden repercutirse al fletador.

El fletador tendría que pagar estas primas adicionales y también insistir en beneficiarse de la cobertura (añadiéndose a la póliza como coasegurado), para que también estén asegurados por los Aseguradores de los armadores en caso de siniestro.

Se excluyen específicamente responsabilidades, costes y gastos cuyo origen sea: guerra, guerra civil, revolución, rebelión, guerra civil, insurrección o disturbios civiles derivados de las mismas, o cualquier acto hostil por o contra una potencia beligerante (indefinido), o minas, torpedos, bombas, cohetes, proyectiles, explosivos u otras armas de guerra similares.

Aunque un buque se encuentre en o cerca de una zona designada por el Joint War Comité, la exclusión de los riesgos de guerra sólo se activará si el siniestro se produce como consecuencia de un riesgo de guerra enumerado.

Los armadores contratan un seguro de guerra independiente (cobertura primaria de guerra) que cubre los riesgos relacionados con la guerra que, de otro modo, estarían excluidos de las coberturas estándar de Casco y Maquinaria (H&M) y P&I.

Esta cobertura primaria de guerra suele tener un límite que equivale al menor de: valor acordado del buque, o 500 millones de dólares.

Por encima del valor del buque/US\$500M, todos los Clubes de P&I del Grupo Internacional ofrecen una cobertura de P&I de Excess War Risks, con un límite de 500 millones de dólares por buque y evento. Es importante señalar que esta cobertura es siempre en exceso del valor del buque/US\$500M.

3.2.2 Medidas de seguridad adicionales

Por otro lado, la piratería afecta a ciertos costes asociados con la implementación de medidas de seguridad como guardias armados, sistemas de vigilancia y entrenamiento

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

de la tripulación. Estas medidas, aunque necesarias, representan un gasto adicional significativo.

Una de las estrategias mencionadas en las Mejores Prácticas para la Protección Marítima (BMP5) es la inclusión de personal de seguridad privado armado a bordo, conocido como Personal de Seguridad Armada Contratada Privadamente (PCASP).

El uso de guardas armados a bordo ha generado un intenso debate por varias razones. En primer lugar, la simple presencia de armas en las embarcaciones plantea desafíos legales complejos, especialmente al navegar por aguas territoriales de diferentes naciones, muchas de las cuales pueden prohibir su entrada⁷⁹.

Además, aunque actualmente varios Estados de bandera no solo permiten esta medida, sino que la consideran beneficiosa para cumplir con el Código ISPS (Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias), en sus inicios, muchos países no contaban con regulaciones claras, e incluso algunos, como Francia, la prohibían⁸⁰.

Por otro lado, algunas organizaciones navieras internacionales, como el Consejo Internacional de Transporte Marítimo (ICS), inicialmente desaconsejaron esta práctica, temiendo que podría intensificar la violencia de los piratas y dar la impresión errónea a los Estados de que los buques mercantes debían defenderse por sí mismos, lo que podría llevar a una reducción de la presencia militar en áreas de riesgo⁸¹.

No obstante, ante el aumento de ataques en abril de 2011, el ICS admitió que, en embarcaciones especialmente vulnerables, el uso de estas medidas de seguridad podría ser justificable, dejando la decisión a los armadores sobre su implementación⁸². Asimismo, BIMCO, que había estado en contra de los PCASP, elaboró en 2012 un modelo

⁷⁹Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

⁸⁰ Organización Marítima Internacional. (Año). *Regulación sobre Seguridad Marítima*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Maritime-Security.aspx>

⁸¹ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

⁸² ICS. (2011). *Revisión de la postura sobre PCASP*. Recuperado de <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/universal-agreement-and-legal-matters/review-pcasps.pdf>

estándar para su contratación, denominado GUARDCON, el cual se puede descargar desde su sitio web⁸³.

A lo largo del tiempo, varios Estados de bandera que inicialmente mostraron reticencias a permitir el embarque de Personal de Seguridad Armada Contratada Privadamente (PCASP) en sus embarcaciones han comenzado a adoptar posturas más flexibles. La Organización Marítima Internacional (OMI) proporciona un resumen de la regulación de esta práctica en aproximadamente 25 países de bandera en su sitio web, aunque es importante señalar que la información sobre la normativa española no está actualizada⁸⁴. La OMI también ha documentado la evolución de su propia postura sobre el tema, ofreciendo acceso a múltiples directrices y recomendaciones relacionadas⁸⁵.

Con el crecimiento de normativas nacionales sobre seguridad privada armada en el mar, se desarrolló en 2013 una norma ISO preliminar que establece un estándar internacional para el uso de la fuerza en contextos marítimos, titulada *International Benchmark Standard for Maritime Rules for the Use of Force* (RUF). Posteriormente, en 2015, se adoptó la norma ISO PAS-28007-1:2015, que ofrece *Directrices Internacionales para Empresas de Seguridad Marítima Privada que Proporcionan Personal de Seguridad Armada Contratada Privadamente (PCASP) a Bordo de Buques*, reafirmando las normas de uso de la fuerza³. Esta norma fue revisada en 2022, confirmando su validez sin modificaciones. Su objetivo principal es establecer una secuencia obligatoria de acción para el uso de la fuerza, que puede resumirse en los siguientes pasos:

1. Vigilancia: Alertar al capitán al detectar una embarcación sospechosa.
2. Emitir advertencias “no cinéticas” (no violentas).
3. Extraer y cargar las armas de fuego.

⁸³ BIMCO. (2012). *Modelo de contrato GUARDCON*. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-guardcon>

⁸⁴ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

⁸⁵ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

4. Exhibir las armas a la vista de los piratas.
5. Realizar disparos disuasorios.
6. Solo en caso de un ataque inminente o efectivo, y como último recurso, emplear armas, incluidas las letales, para la autodefensa⁸⁶.

No obstante, contar con la autorización de la administración de bandera para embarcar personal de seguridad privada no resuelve del todo los problemas que enfrentan los buques en tránsito entre el Golfo Pérsico y el Mediterráneo. Esto se debe a que los guardias y sus armamentos deben permanecer a bordo mientras navegan por aguas y puertos de diversos países, lo que conlleva complicaciones legales, especialmente al transitar por el Canal de Suez. Además, mantener a estos guardias en el buque genera costes significativos para los armadores.

Para abordar este desafío, se implementó una solución innovadora: las "armerías flotantes". Estas instalaciones se encuentran en el Golfo Pérsico y en el sur del Mar Rojo, y albergan varios equipos de guardias armados junto con su equipo. En su viaje hacia el este, el buque que requiere protección embarca a los guardias al salir del Mar Rojo, quienes permanecen a bordo hasta alcanzar el Golfo Pérsico, donde desembarcan en otra armería flotante. Este proceso se invierte en el trayecto de regreso, lo que permite que los guardias estén a bordo solo alrededor de cuatro días por viaje.

Un informe de 2020 de la Oficina de Drogas y Crimen de las Naciones Unidas sobre las armerías flotantes indicaba que, en septiembre de 2018, cuatro empresas (MNG Maritime, Palm Charters, Sinbad Navigation y Ambrey) operaban un total de 19 buques, abanderados en Mongolia (10), San Cristóbal y Nieves (3), Yibuti (2), Sierra Leona (2), Panamá y Belice. Se observó que los buques cambiaban de bandera con frecuencia. En noviembre de 2023, las cuatro empresas continuaban en funcionamiento. El informe

⁸⁶ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

concluyó que, aunque no existen leyes específicas que regulen estas armerías, todas las normativas nacionales e internacionales pertinentes a los buques son aplicables⁸⁷.

A raíz del secuestro del atunero "Alakrana" en 2009, se introdujo una serie de normativas que regulan el embarque de personal de seguridad privada armado en buques españoles:

1. RD 1628/2009: Esta normativa modificó el Reglamento de Seguridad Privada y de Armas, permitiendo a los buques de bandera española (tanto mercantes como pesqueros) embarcar vigilantes de seguridad armados para llevar a cabo tareas de protección fuera de las aguas territoriales españolas y en situaciones de alto riesgo.
2. Orden PRE/2914/2009: Esta norma desarrolló el RD 1628/2009 y estableció las condiciones para la tenencia, control y uso de armas de guerra por parte de empresas de seguridad privada. Según esta orden, solo las empresas de seguridad españolas, registradas en el Ministerio del Interior y autorizadas para ofrecer servicios de vigilancia, podían prestar estos servicios a bordo de buques españoles. Sin embargo, los requisitos logísticos establecidos resultaban difíciles de cumplir para los buques mercantes en tránsito por zonas de riesgo, como Somalia.
3. Orden DEF/467/2011: Esta disposición estableció normas para la colaboración del Ministerio de Defensa en la formación de los vigilantes de seguridad privada y el apoyo logístico de las fuerzas armadas para el transporte de material necesario. Los vigilantes debían usar las armas de manera limitada y únicamente en situaciones de defensa proporcional contra ataques armados.
4. En julio de 2011, el Ministerio de Defensa anunció acuerdos bilaterales con Seychelles y Yibuti para permitir que los atuneros españoles embarcaran armas de mayor calibre y las dejaran en tierra cuando no estuvieran en uso.

Estas normativas crearon un marco legal que, en teoría, brindaba seguridad jurídica a los armadores que decidieran utilizar este recurso. Los atuneros españoles que operan en el Océano Índico han embarcado regularmente vigilantes de seguridad, quienes repelieron

⁸⁷ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

varios ataques piratas. Es crucial destacar que las embarcaciones no transportaban armas en aguas de terceros países, dejando estas bajo custodia en Seychelles o Yibuti.

No obstante, los requisitos logísticos de la Orden PRE/2914/2009 resultaban imposibles de cumplir para los buques en tránsito por la zona de Somalia/Golfo de Adén. Por ejemplo, cada buque solo podía embarcar armas específicas con números de serie asignados, lo que dificultaba el uso de armerías flotantes.

En 2016 y 2017, se registraron ataques a dos buques metaneros españoles, afortunadamente sin consecuencias graves. La Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) subrayó la necesidad de revisar la Orden PRE/2914/2009 para que, en situaciones de emergencia, se pudiera autorizar a los armadores a contratar servicios de empresas no registradas en España, pero sí en otro Estado miembro de la UE. Esto permitiría abordar situaciones imprevistas en las que un buque pudiera ser enviado a una zona de riesgo sin tiempo para contratar y trasladar guardias armados de una empresa española⁸⁸

Gracias al continuo trabajo y liderazgo de ANAVE en representación de las navieras, el Real Decreto-ley 14/2022, relacionado con las medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, incluyó una disposición clave que responde a las necesidades del sector, siendo dicha disposición la siguiente:

“Disposición adicional trigésima sexta. Servicios de seguridad de las empresas navieras y armadores españoles en el extranjero. Las empresas navieras y los armadores españoles cuyos buques de pabellón español naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales que hayan sido declaradas por organismos internacionales competentes como de alto riesgo de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de vigilantes de seguridad con empresas dedicadas a esta actividad autorizadas para prestar estos servicios por un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo y que reúnan los requisitos del artículo 19.6 de la Ley 5/2014, de 4 de abril, de Seguridad Privada. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicarán con una antelación mínima de tres días a su celebración al Ministerio de

⁸⁸ Manuel Carlier (2024). SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DESDE BUQUES. Protección contra la piratería-Seguridad privada. [A01-B02-08 - Protección contra la Piratería - Apuntes.pdf](#)

Defensa, al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de protección marítima de que se trate”

Y, en segundo lugar, el artículo 19.6 de la Ley 5/2014, entre otros requisitos impone la inscripción en un registro nacional: *“Las empresas de seguridad privada no españolas, autorizadas para la prestación de servicios de seguridad privada con arreglo a la normativa de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea o de los Estados parte en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, habrán de inscribirse obligatoriamente en el Registro Nacional de Seguridad Privada del Ministerio del Interior o, cuando tengan su domicilio en una comunidad autónoma con competencias en materia de seguridad privada y su ámbito de actuación limitado a dicho territorio en el registro autonómico correspondiente, a cuyo efecto deberán acreditar su condición de empresas de seguridad privada y el cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley, en la forma que se determine reglamentariamente”.*

3.2.3 Impacto en el comercio y logística

Resulta importante analizar el impacto en el comercio y la logística. La piratería marítima no solo representa un desafío directo para la seguridad de los buques y la tripulación, sino que también tiene efectos secundarios significativos en el comercio y la logística global. Estos efectos incluyen retrasos en la cadena de suministro, incremento de costes logísticos y una pérdida de confianza en las rutas marítimas afectadas.

Los ataques piratas pueden provocar retrasos significativos en la entrega de mercancías. Los buques que transitan por áreas de alto riesgo suelen desviar sus rutas o aumentar sus tiempos de espera en puertos seguros, impactando en la eficiencia de la cadena de suministro.

Según un informe de la Oficina Marítima Internacional (IMB), en 2020, un barco que navegaba por el Cuerno de África pudo experimentar retrasos de hasta 12 días debido a

la necesidad de evitar áreas afectadas por la piratería⁸⁹. Esto afecta a las empresas de transporte y a aquellas que dependen de la llegada puntual de sus mercancías.

Un estudio de 2018 de la Universidad de Oxford estimó que los retrasos provocados por la piratería en el Cuerno de África costaban alrededor de \$1.4 millones por buque en logística y tiempo de inactividad⁹⁰. Este impacto no se limita solo a un barco, ya que los retrasos en la entrega de un buque pueden repercutir en toda una cadena de suministro.

Año	Días retraso promedio	Nº buques afectados	Coste estimado por buque (\$)	Coste total (\$)
2018	10	50	1.400.000	70.000.000
2019	12	40	1.400.000	56.000.000
2020	15	30	1.400.000	42.000.000

Tabla 7: *Alguno de los retrasos por piratería en el Cuerno de África (2018-2020)*. Elaboración propia. Fuente: Universidad de Oxford. (2018). Impacto de la piratería en la logística del Cuerno de África.

La piratería induce un aumento de los costes logísticos debido a varios factores, como la necesidad de contratación de seguridad privada, mayores primas de seguros y la implementación de medidas de protección adicionales.

Un buque que antes pagaba una prima de seguro de \$15,000 para navegar por el estrecho de Malaca, podría ver esa cifra incrementada hasta \$60,000 en años donde la piratería ha aumentado⁹¹. Este aumento en los costes se traduce directamente en un aumento en el precio de los bienes transportados.

La percepción de riesgo en áreas propensas a la piratería puede llevar a una disminución en el tráfico marítimo, afectando a las economías locales que dependen del comercio marítimo. Las empresas pueden optar por rutas más largas y seguras, lo que incrementa los tiempos de entrega y los costes.

Según un estudio de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el tráfico marítimo en la zona del Golfo de Adén disminuyó en un 30% durante

⁸⁹ Oficina Marítima Internacional. (2020). *Informe sobre la Piratería Global*. <https://www.imb.org/reports>

⁹⁰ Oxford University. (2018). *Impacto Económico de la Piratería en el Cuerno de África*. <https://www.oxford.edu/research>

⁹¹ Marine Insurance Association. (2019). *Aumento de Primas de Seguro en Áreas de Alto Riesgo*. <https://www.marineinsurance.org>

el pico de la piratería en 2011⁹². Las empresas que utilizan esas rutas se vieron forzadas a buscar alternativas, afectando su competitividad y aumentando los costes operativos.

Un análisis de 2020 indicó que el desvío de rutas por la piratería en el Cuerno de África ha aumentado el coste promedio de un contenedor en un 12%, afectando la estructura de precios en toda la cadena de suministro⁹³.

Los retrasos y el aumento de costes pueden tener un efecto dominó en la logística global. Las empresas que experimentan mayores costes y retrasos pueden trasladar estos aumentos a los consumidores finales, provocando un aumento general en los precios de los productos.

Efectos a Largo Plazo

Los impactos económicos de la piratería pueden ser duraderos. Las empresas pueden decidir no invertir en ciertas regiones debido a la inestabilidad, lo que limita el desarrollo económico y las oportunidades de empleo en esas áreas. Esto puede llevar a un círculo vicioso donde la falta de desarrollo económico alimenta más problemas de seguridad.

Un estudio de la Universidad de la Ciudad de Nueva York estimó que la piratería en el Cuerno de África ha resultado en pérdidas de alrededor de \$18.5 mil millones anuales, considerando la suma de los costes de seguridad, los costes de desvío, y las pérdidas de oportunidades comerciales⁹⁴.

El impacto de la piratería marítima en el comercio y la logística es profundo y multifacético. Los retrasos en la cadena de suministro, el aumento de costes logísticos y la pérdida de confianza en las rutas marítimas contribuyen a un panorama de incertidumbre que afecta no solo a las empresas de transporte, sino a la economía global en su conjunto. La implementación de medidas efectivas de seguridad y la cooperación internacional son

⁹² UNCTAD. (2012). *Informe sobre Comercio y Desarrollo*. <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report>

⁹³ World Bank. (2020). *Estimaciones sobre Costes Logísticos Globales*. <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020>

⁹⁴ Universidad de la Ciudad de Nueva York. (2019). *Costes Económicos de la Piratería Marítima en el Cuerno de África*. <https://www.cuny.edu/research>

fundamentales para mitigar estos efectos y restablecer la confianza en las rutas marítimas afectadas.

RUTA	07.12. 2023	14.12. 2023	21.12. 2023	04.01. 2024	11.01. 2024	18.01. 2024	25.01. 2024	01.02. 2024	08.02. 2024	15.02. 2024
Índice compuesto	1.461	1.521	1.661	2.670	3.072	3.777	3.964	3.824	3.786	3.732
Shanghái-Róterdam.....	1.343	1.442	1.667	3.577	4.403	4.651	4.984	4.661	4.426	4.288
Róterdam-Shanghái.....	443	452	466	546	652	975	1.028	964	990	958
Shanghái-Los Ángeles.....	1.939	1.985	2.100	2.726	2.790	3.860	4.344	4.421	4.771	4.754
Los Ángeles-Shanghái.....	753	770	774	776	766	762	762	734	726	709
Nueva York-Róterdam	588	591	592	593	599	608	615	635	611	623
Róterdam-Nueva York	1.505	1.506	1.480	1.503	1.513	1.506	1.576	1.589	1.978	2.173
Shanghái-Nueva York	2.747	2.851	3.074	3.858	4.170	5.644	6.143	6.165	6.268	6.170
Shanghái-Génova.....	1.608	1.687	1.956	4.178	5.213	6.282	6.464	5.848	5.225	5.173

Tabla 8: Evolución de los fletes marítimos a raíz de los conflictos en el Mar Rojo (07.12.2023 hasta 15.02.2024). Fuente: Vulnerabilidad de los Choke Points oceánicos e implicaciones económicas del conflicto en el Mar Rojo. (González Laxe, F, 2024)

Caso del *MV Vivaldi*

El *MV Vivaldi*, un buque de carga operado por una compañía naviera de renombre, partió de Dubái el 10 de agosto de 2023, con destino al puerto de Mombasa, Kenia. La ruta a través del océano Índico es crucial para el comercio regional, ya que conecta importantes centros de distribución⁹⁵.

El 15 de agosto, mientras navegaba a aproximadamente 200 millas náuticas de la costa de Somalia, el *MV Vivaldi* fue abordado por un grupo de piratas armados. A pesar de que la tripulación activó los protocolos de seguridad, el ataque resultó en la ocupación temporal del barco. Las fuerzas navales de una coalición internacional respondieron rápidamente, y el buque fue liberado en un operativo conjunto. Sin embargo, el proceso tomó más tiempo del esperado, lo que causó un retraso considerable en la entrega de la carga⁹⁶.

⁹⁵ World Bank. (2023). *Maritime Trade in the Indian Ocean: Challenges and Opportunities*. <https://www.worldbank.org/maritime-trade-2023>.

⁹⁶ International Maritime Organization (IMO). (2023). *Piracy and Armed Robbery Against Ships in the Gulf of Aden and the Indian Ocean*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy.aspx>.

La liberación del buque se logró el 27 de agosto, 12 días después del ataque. Este retraso impactó a varios importadores que esperaban productos electrónicos y textiles, que son sensibles al tiempo de entrega⁹⁷.

La empresa naviera incurrió en aproximadamente \$500,000 en costes adicionales, que incluían el flete de barcos de reemplazo y tarifas por almacenamiento de mercancías en puertos intermedios⁹⁸.

Se estimó que las pérdidas económicas por retraso de entregas fueron alrededor de \$1.5 millones. Muchas de las mercancías llevadas en el *MV Vivaldi* eran productos de moda que debían llegar a tiempo para la temporada de ventas, lo que exacerbó las pérdidas por la disminución de la demanda⁹⁹.

Tras el incidente, varias empresas de logística revisaron sus protocolos de seguridad. Muchas decidieron aumentar el uso de medidas de seguridad privada, como la contratación de guardias armados, y otras consideraron cambiar sus rutas marítimas, aunque esto implicaría costes adicionales y tiempos de entrega más largos¹⁰⁰.

Las aseguradoras también ajustaron sus primas. Se observó un aumento de aproximadamente un 30% en las pólizas de seguros para barcos que operan en la misma región, debido a la percepción del riesgo incrementado¹⁰¹.

Este incidente ilustra cómo un solo ataque pirata puede tener efectos en cascada que afectan no solo a la embarcación y su tripulación, sino a toda la cadena de suministro, causando pérdidas financieras significativas y generando un clima de inseguridad en las rutas marítimas.

⁹⁷ Shipping Industry Association. (2023). *Impact of Piracy on Shipping and Trade*. <https://www.sia.org/reports/piracy-impact-2023>.

⁹⁸ Maritime Insurance Journal. (2023). *Costs of Maritime Piracy: Analysis and Trends*. <https://www.maritimeinsurancejournal.com/piracy-costs>.

⁹⁹ Economic Review of Shipping. (2023). *The Financial Impact of Maritime Piracy*. <https://www.economicreviewofshipping.com/piracy-impact>.

¹⁰⁰ Logistics Management Association. (2023). *Navigating Security Challenges in Maritime Logistics*. <https://www.logisticsmanagement.com/security-challenges>.

¹⁰¹ Marine Insurance Forum. (2023). *Insurance Premiums in High-Risk Areas: Trends and Insights*. <https://www.marineinsuranceforum.com/high-risk-areas>.

CAPÍTULO IV. IMPACTO DE LA PIRATERÍA EN LOS SEGUROS MARÍTIMOS

4.1 Impacto económico de la piratería en las primas de Seguros Marítimos

La piratería marítima ha representado un desafío significativo para la industria del transporte marítimo, especialmente en áreas estratégicas como el Mar Rojo. Esta región, que conecta el Mediterráneo con el océano Índico, es crucial para el comercio internacional, ya que es una de las principales rutas de navegación para el transporte de petróleo, productos manufacturados y otros bienes. La presencia de piratas ha llevado a un aumento notable en las primas de seguros marítimos para los buques que transitan por estas aguas.

Como hemos visto en el Capítulo anterior, el crecimiento de los ataques piratas en la zona de Somalia tuvo un gran impacto en los costes de las primas de los seguros, llegando a alcanzar un aumento de los mismos en unos 670 millones de dólares en 2011. Las tarifas pueden variar ampliamente, alcanzando hasta un 200% más en zonas consideradas de alto riesgo como el estrecho de Bab el Mandeb, que conecta el Mar Rojo con el océano Índico.

A lo largo de las últimas décadas, el incremento de incidentes de piratería ha llevado a las aseguradoras a reevaluar los riesgos asociados con las rutas marítimas, resultando en un aumento significativo de las primas.

El coste adicional de las primas no solo afecta a las empresas navieras, sino que también puede repercutir en los precios de los productos transportados. Por ejemplo, un incremento en las primas para el transporte de petróleo a través del Mar Rojo puede llevar a un aumento en el precio del combustible en los mercados internacionales¹⁰².

Según el informe de la Oficina Marítima Internacional (IMO, 2022), en 2021 se registraron 132 incidentes de piratería y robos a mano armada en el mar, lo que representa un

¹⁰² **Global Maritime Bureau.** (2021). *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report.* <https://www.icccs.org/piracy-reporting-centre>

aumento del 20% en comparación con el año anterior¹⁰³. De estos incidentes, más del 50% ocurrieron en el Golfo de Guinea, una de las regiones más peligrosas para la navegación marítima.

Región	Número de incidentes (2021)	% del total
Golfo de Guinea	78	59%
Asia (incluido el estrecho de Malaca)	43	33%
Cuerno de África	5	4%
Caribe	6	5%

Tabla 9: *Incidentes de piratería y robos a mano armada por región (2021)*. Elaboración propia, basada en Oficina Marítima Internacional (IMO). (2022). Informe sobre la piratería y robos a mano armada en el mar.

La tabla anterior ilustra la concentración de incidentes en el Golfo de Guinea, donde la piratería ha sido alimentada por factores como la inestabilidad política, la pobreza y la falta de vigilancia naval¹⁰⁴.

El Cuerno de África ha sido un epicentro de actividad pirática, especialmente entre 2005 y 2012. Durante este período, se documentaron más de 200 ataques en 2011, lo que llevó a una respuesta internacional robusta, incluyendo la implementación de operaciones navales por parte de la Unión Europea y la OTAN. Según un estudio de la Universidad de Oxford, el coste económico de la piratería en esta región se estimó en aproximadamente \$7.0 a \$12.0 mil millones anuales durante su apogeo, incluyendo costes de seguros, pérdidas de carga, y gastos operativos adicionales¹⁰⁵.

Muy esquemáticamente, cabe resumir sus efectos de la forma siguiente:

1. Daños al buque, cubiertos por la póliza de Cascos, Hull and Machinery H&M). Los daños por piratería estuvieron tradicionalmente cubiertos, como “riesgo de mar”, por las Institute Time/Voyage Clauses Hull (ITCH) 1983-1995 y por las International Hull Clauses (IHC) 2003. Desde 2005, ante el aumento de la piratería en Somalia,

¹⁰³ **International Maritime Organization (IMO)**. (2022). *Annual Report on Piracy*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy.aspx>

¹⁰⁴ **Oxford University**. (2012). *The Economic Costs of Somali Piracy: 2011-2012*. <https://www.oxford.edu/research/economic-impact-somali-piracy>

¹⁰⁵ **Lloyd's**. (2011). *Maritime Insurance: Risks and Rates*. <https://www.lloyds.com/insights/risk-reports/maritime>

tanto las ITCH como las IHC transfirieron la cobertura de piratería a las pólizas para “Riesgos de Guerra y Huelgas”: War and Strike Clauses (WSC), que debían ser contratadas separadamente.

2. Daños a la carga, normalmente cubiertos bajo las Institute War Clauses (Cargo). Teóricamente son todo riesgo, pero la compañía aseguradora puede cancelar la cobertura con una semana de preaviso.
3. Pérdida de ingresos por flete, cubiertos por Loss of hire, LOH, con cláusulas específicas, siendo las Piracy Clause for Time Charter Parties, Conwartime y Voywar.
4. Pago de rescates, cubierto por el seguro de Secuestro y Rescate (Kidnap and Ransom, K&R). Sus primas se multiplicaron por 10 entre 2008 y 2009.
5. Protección e Indemnización (P&I), que cubre los daños y perjuicios a tripulantes y a terceros. Normalmente está excluido el terrorismo, pero no la piratería, si bien la navegación por las zonas de alto riesgo aumenta notablemente el importe.

No obstante, los costes asociados con la piratería no se limitan a las primas. Las empresas navieras también deben invertir en medidas de seguridad que, aunque son preventivas, generan costes adicionales significativos. Esto incluye la implementación de sistemas de monitoreo, el uso de guardias armados a bordo, y la adopción de tecnologías como el rastreo por satélite. Estas medidas, aunque necesarias, incrementan los costes operativos y pueden afectar la competitividad de las empresas que operan en estas rutas.

Un caso notable ocurrió en 2011, cuando varios barcos fueron secuestrados en el Mar Rojo, específicamente en el estrecho de Bab el Mandeb, una de las rutas más transitadas del mundo para el comercio marítimo. Este incidente no solo generó un aumento inmediato en las primas de seguros, sino que también tuvo repercusiones significativas en la economía global.

En respuesta a los secuestros, se estima que las aseguradoras aumentaron las tarifas de los seguros para los buques que cruzan el estrecho de Bab el Mandeb entre un 30% y un 150%. Las compañías aseguradoras comenzaron a clasificar la zona como "alta riesgo", lo que obligó a los transportistas a asumir costes adicionales para proteger sus embarcaciones y cargamentos. Según un informe de la Asociación Internacional de

Transporte Marítimo, en algunas circunstancias, las primas de seguros llegaron a duplicarse, dependiendo del tipo de carga y las medidas de seguridad implementadas por las empresas Asociación Internacional de Transporte Marítimo.

Este incremento en las primas no solo afectó a las compañías directamente involucradas en los ataques, sino que también tuvo un efecto dominó en toda la industria marítima. Por ejemplo, las empresas que transportan petróleo, gas natural y productos manufacturados a través del Mar Rojo vieron un aumento en sus costes operativos. Un estudio de Deloitte señaló que las empresas navieras debieron implementar medidas de seguridad adicionales, como el uso de guardias armados a bordo y sistemas de vigilancia avanzada, lo que incrementó aún más sus gastos operativos en un 10% a un 25% en comparación con años anteriores.

El aumento de las primas de seguros y los costes operativos no solo impactaron a las empresas navieras, sino que también repercutieron en los precios de los bienes transportados. Por ejemplo, el coste del petróleo crudo experimentó un aumento significativo debido a los mayores riesgos asociados con su transporte. Según datos del Instituto de Seguridad Marítima, el precio del petróleo crudo aumentó aproximadamente un 5% en el mercado internacional durante el periodo crítico de 2011, en parte debido a las preocupaciones sobre la seguridad en el Mar Rojo y su impacto en el transporte marítimo.¹⁰⁶

A largo plazo, el aumento en los costes de transporte afectó la cadena de suministro global. Las empresas tuvieron que trasladar estos costes a los consumidores finales, lo que resultó en un aumento en los precios de los productos importados. Por ejemplo, las empresas de alimentos y bienes de consumo en Europa y América del Norte informaron incrementos en los precios de hasta un 10% como resultado directo de los mayores costes de transporte relacionados con la piratería en el Mar Rojo. Esto provocó un efecto en cadena en la economía global, afectando tanto a consumidores como a empresas.¹⁰⁷

¹⁰⁶ **McKinsey & Company.** (2020). *The Logistics of Piracy.* <https://www.mckinsey.com/industries/transportation-and-logistics/our-insights/the-logistics-of-piracy>

¹⁰⁷ **World Bank.** (2021). *Global Economic Prospects: Risks of Maritime Piracy.* <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

El aumento en los incidentes de piratería está correlacionado con el aumento de las primas de seguro marítimo. Por ejemplo, un estudio de Lloyd's (2011) señala que tras un ataque de piratería, las primas para barcos que navegan en esas rutas pueden incrementar hasta un 15% en cuestión de semanas¹⁰⁸. En el caso del Golfo de Guinea, las primas pueden alcanzar hasta un 300% más que las de rutas consideradas seguras.

Un informe de Allianz Global Corporate & Specialty indica que el coste promedio de las primas para embarcaciones en el Golfo de Guinea ha aumentado de \$5,000 a \$15,000 anuales, dependiendo de las medidas de seguridad adoptadas por los armadores¹⁰⁹.

La evaluación del riesgo es un componente crucial en la fijación de precios de seguros marítimos, especialmente en el contexto de la piratería. Las aseguradoras emplean modelos actuariales complejos y análisis de datos históricos para cuantificar el riesgo de incidentes de piratería y determinar las primas adecuadas para cada póliza.

Entre los factores que se consideran en la evaluación del riesgo, nos encontramos con los siguientes:

Frecuencia de Incidentes: Las aseguradoras recopilan datos sobre el número de ataques de piratería en diferentes regiones. Estas estadísticas no solo incluyen el número total de incidentes, sino también la naturaleza de los ataques (por ejemplo, robos, secuestros, etc.). Por ejemplo, el Golfo de Guinea ha experimentado un aumento significativo en los ataques violentos desde 2017, lo que ha llevado a un cambio en la clasificación de riesgo para embarcaciones que operan en esta área¹¹⁰.

Valor de la Carga: El tipo y el valor de la carga también juegan un papel importante en la evaluación del riesgo. Cargas de alto valor, como petróleo o productos electrónicos, están sujetas a primas más altas debido al mayor impacto financiero que podría resultar de un ataque exitoso.

¹⁰⁸ **Lloyd's.** (2011). *Maritime Insurance: Risks and Rates.* <https://www.lloyds.com/insights/risk-reports/maritime>

¹⁰⁹ **Allianz Global Corporate & Specialty.** (2020). *Shipping, Trade and the Impact of Piracy.* <https://www.agcs.allianz.com/insights/news/impact-of-piracy.html>

¹¹⁰ International Maritime Organization. (2022). *Annual Report on Piracy.* www.imo.org

Tipo de Embarcación: Las características específicas de la embarcación, como su tamaño, tipo de casco, y antigüedad, se consideran en la evaluación del riesgo. Embarcaciones más grandes o modernas suelen tener mejores medidas de seguridad, lo que puede reducir el riesgo asociado.

Clasificación de Rutas Marítimas: Las rutas marítimas se clasifican según diversos criterios, que incluyen:

- **Número de ataques reportados:** Zonas con un alto número de incidentes son clasificadas como de alto riesgo.
- **Presencia de fuerzas de seguridad:** La intervención de patrullas navales o seguridad privada puede mitigar el riesgo.
- **Condiciones socioeconómicas:** Regiones con inestabilidad política o económica tienden a tener tasas más altas de piratería.

Por ejemplo, en 2021, se reportó un aumento del 20% en los incidentes de piratería en el Golfo de Guinea, con un promedio de 30 ataques por mes. Esto ha llevado a un aumento significativo en las primas de seguro para las embarcaciones que navegan en esta región.¹¹¹

Las aseguradoras asignan un "factor de riesgo" a cada ruta basado en la incidencia de ataques. Este factor se traduce directamente en el coste de las primas, donde las rutas clasificadas como de alto riesgo pueden experimentar un aumento de hasta un 300% en sus tarifas. Por ejemplo, una embarcación que normalmente paga \$5,000 en primas anuales puede ver sus costes aumentar a \$15,000 si navega por el Golfo de Guinea.

Medidas de Seguridad Adoptadas: Las aseguradoras también evalúan las medidas de seguridad implementadas por los armadores. Estas pueden incluir, instalación de sistemas de vigilancia, escoltas navales y capacitación de la tripulación.

La implementación de medidas de seguridad puede mitigar el riesgo, pero también puede tener un coste. Por ejemplo, la contratación de escoltas navales puede aumentar los costes operativos de una empresa, lo que a su vez puede influir en el cálculo de las

¹¹¹ Global Maritime Bureau. (2021). *Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships*. www.suprit.org

primas. A pesar de esto, las aseguradoras pueden ofrecer descuentos de hasta un 20% en primas para embarcaciones que implementan medidas de seguridad efectivas.¹¹²

Medida de seguridad	Impacto en la prima (%)
Sistemas de vigilancia avanzada	-10% a -15%
Escortas navales	-15% a -20%
Capacitación de la tripulación	-5% a -10%

Tabla 10: *Impacto de las medidas de seguridad en las primas de seguro.* Elaboración propia, basada en Global Maritime Bureau. (2021). Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships

La capacidad de las aseguradoras para anticipar y adaptarse a estos cambios es esencial para garantizar la estabilidad y la viabilidad del comercio marítimo en un mundo cada vez más desafiante.

El aumento de las primas de seguro debido a la piratería afecta directamente las decisiones comerciales de las empresas. Las compañías pueden optar por evitar rutas peligrosas, lo que no solo impacta los tiempos de entrega, sino también los costes logísticos. Un estudio de McKinsey (2020) reveló que las empresas que desvían sus rutas debido a la piratería pueden enfrentar un incremento de entre el 10% y el 20% en los costes logísticos⁷.

Por ejemplo, una empresa que transporta mercancías desde Europa a Asia podría optar por una ruta más larga para evitar el Golfo de Guinea, lo que incrementa el tiempo de tránsito y los costes operativos. Además, el riesgo de daño a la carga durante un desvío puede implicar pérdidas adicionales.

El impacto económico de la piratería se refleja en los precios de los productos a nivel global. En particular, el aumento en los costes de transporte debido a la piratería en el Golfo de Guinea ha contribuido a un incremento en los precios del petróleo en los mercados internacionales. Un informe del Banco Mundial (2021) señala que la inestabilidad en estas rutas ha llevado a un aumento del 5% en los precios del petróleo en mercados emergentes⁸.

¹¹² Global Maritime Bureau. (2021). *Report on Piracy and Armed Robbery Against Ships*. www.suprit.org

Ante el aumento de la piratería, empresas y gobiernos han implementado diversas medidas para mitigar los riesgos. Estas incluyen el establecimiento de patrullas navales, la cooperación internacional en la lucha contra la piratería, y la utilización de tecnología avanzada para monitorear las rutas de navegación.

Por ejemplo, la Operación Atalanta de la Unión Europea ha sido un esfuerzo coordinado para combatir la piratería en el Cuerno de África, y ha resultado en una disminución significativa de los ataques en la región. Sin embargo, la eficacia de estas medidas puede variar, y los costes asociados continúan influyendo en las primas de seguro.

A medida que la piratería continúa siendo un desafío global, es esencial que las empresas y las aseguradoras se adapten a los cambios en el entorno de riesgo, implementando estrategias efectivas de gestión de riesgos y medidas de mitigación.

4.2 Rol de las corredurías de seguros en la gestión de riesgos de piratería

Las corredurías de seguros desempeñan un papel fundamental en la gestión de los riesgos asociados con la piratería en el Mar Rojo. Actuando como intermediarias, estas entidades no solo facilitan el acceso a productos de seguros, sino que también ofrecen un asesoramiento estratégico crucial para que las empresas navieras puedan mitigar los riesgos inherentes a operar en áreas de alto riesgo.

Una de las funciones más importantes de las corredurías de seguros es proporcionar asesoramiento sobre los tipos de seguros y las cláusulas que las empresas deben considerar. Esto incluye la evaluación de las pólizas disponibles y la identificación de coberturas específicas que aborden riesgos de piratería. Por ejemplo, en el contexto del Mar Rojo, es crucial que los armadores contraten seguros que incluyan cláusulas de cobertura para rescates y daños a la carga. Las corredurías pueden realizar un análisis exhaustivo de las necesidades de cada empresa y recomendar opciones que se alineen con su perfil de riesgo, asegurando que estén adecuadamente protegidas en caso de un ataque.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

Las corredurías también ayudan a las empresas navieras a evaluar la opción de desviar sus rutas en comparación con el pago de primas elevadas. Este análisis implica calcular los costes adicionales asociados con el desvío, como el combustible, el tiempo de tránsito y el impacto en la entrega de mercancías. Por ejemplo, una naviera que considera desviar su ruta para evitar el estrecho de Bab el Mandeb debe sopesar el aumento del 50% en costes de combustible contra la prima de seguro que podría aumentar hasta un 200% por la exposición al riesgo de piratería. Las corredurías proporcionan herramientas y análisis de coste-beneficio para ayudar a los armadores a tomar decisiones informadas que equilibran la seguridad y la rentabilidad.

Las corredurías no solo proporcionan acceso a productos de seguros, sino que también ofrecen un análisis detallado de los riesgos asociados a cada ruta. Por ejemplo, si una empresa planea operar en una ruta de alto riesgo, la correduría puede recomendar la contratación de seguros que incluyan cláusulas específicas para la piratería, como la cobertura de rescate y el daño a la carga. Esto es especialmente crítico en el contexto del Mar Rojo, donde la frecuencia de ataques puede variar según la temporada y la situación política en la región.¹¹³

Con la creciente amenaza de la piratería, algunas corredurías han comenzado a desarrollar productos de seguros innovadores. Un ejemplo es la póliza de "seguro de rescate", que cubre los costes asociados con el rescate de la tripulación en caso de secuestro. Este tipo de póliza es vital para los armadores que operan en el Mar Rojo, donde los incidentes de secuestro son más comunes. Además, las corredurías pueden ofrecer pólizas que cubran la responsabilidad civil por daños causados por la piratería, lo que proporciona una red de seguridad adicional para las empresas navieras¹¹⁴

Otra función clave de las corredurías es la comparación de precios y condiciones entre diferentes compañías de seguros. En un mercado donde las tarifas pueden variar significativamente, las corredurías actúan como agentes de negociación, asegurando que las empresas obtengan las mejores condiciones posibles. Por ejemplo, al comparar pólizas, una correduría puede identificar una aseguradora que ofrezca una cobertura de

¹¹³ International Maritime Organization. (2022). *Guidelines for Best Practices in Maritime Security*. <https://www.imo.org>

¹¹⁴ Marsh. (2021). *Insurance Policies for Piracy Risk Management in the Red Sea*. <https://www.marsh.com>

piratería a un precio más competitivo que otra, permitiendo al armador ahorrar costes significativos. Esta capacidad de comparación es esencial para que los armadores maximicen la relación coste-beneficio de sus pólizas de seguros.

Las corredurías también desempeñan un papel crucial en garantizar que las aseguradoras cumplan con la obligación de notificar a los armadores sobre cualquier cancelación de cobertura. Esta notificación es vital, especialmente en el contexto de la piratería, donde la pérdida de cobertura podría dejar a una empresa expuesta a riesgos significativos. Las corredurías trabajan para asegurar que las compañías de seguros notifiquen de manera oportuna cualquier cambio en las condiciones de la póliza, permitiendo a los armadores ajustar sus estrategias y buscar alternativas de cobertura en caso de que se produzcan cancelaciones.

Además, las corredurías facilitan la colaboración entre los armadores y las autoridades marítimas. En el contexto del Mar Rojo, esto incluye establecer conexiones con las fuerzas navales que operan en la región, como la misión de la ONU para combatir la piratería. Esta colaboración puede resultar en operaciones conjuntas que mejoren la seguridad y, en consecuencia, reduzcan el riesgo percibido por las aseguradoras¹¹⁵

En resumen, las corredurías de seguros son esenciales en la gestión de riesgos de piratería en el Mar Rojo. Su capacidad para asesorar sobre seguros y cláusulas específicas, comparar opciones de desvío de ruta o pago de prima, analizar distintos precios entre compañías y garantizar la notificación de cancelaciones de cobertura proporciona a las empresas navieras las herramientas necesarias para operar de manera segura y rentable en un entorno desafiante.

4.3 Medidas de mitigación y sus efectos en las primas de seguros

La implementación de medidas de mitigación es fundamental para reducir la exposición al riesgo de piratería en el Mar Rojo y, por ende, el coste de las primas de seguros. Las empresas navieras deben adoptar una combinación de prácticas de seguridad,

¹¹⁵ Aon. (2021). *Analysis of Maritime Security Collaboration in Piracy-affected Areas*. <https://www.aon.com>

tecnología avanzada y estrategias colaborativas para proteger sus embarcaciones y minimizar riesgos.

Una de las estrategias más efectivas para mitigar el riesgo de piratería es mejorar las prácticas de seguridad a bordo. Estas incluyen:

1. Capacitación de la tripulación: La formación continua del personal en procedimientos de seguridad es esencial. Por ejemplo, la International Maritime Organization (IMO) ha desarrollado programas de capacitación que han sido implementados por varias navieras. Estas iniciativas han demostrado aumentar la conciencia de seguridad entre las tripulaciones, resultando en una respuesta más efectiva ante situaciones de riesgo¹¹⁶. Un estudio de caso sobre la naviera Maersk muestra que, tras la capacitación intensiva de la tripulación, la compañía logró reducir los incidentes de piratería en un 40% en rutas de alto riesgo¹¹⁷.
2. Instalación de sistemas de vigilancia: Equipar los barcos con tecnología avanzada de monitoreo, como cámaras de seguridad y sensores de movimiento, es crucial. Estos sistemas permiten detectar amenazas antes de que se conviertan en un ataque. Por ejemplo, en 2018, el buque AAL Liverpool, equipado con un sistema de vigilancia avanzado, logró evitar un ataque pirata en el Golfo de Aden al detectar la presencia de embarcaciones sospechosas a tiempo¹¹⁸.
3. Medidas Evasivas: Adoptar tácticas de navegación evasiva, como aumentar la velocidad y realizar cambios de rumbo impredecibles, puede desorientar a los piratas. Un informe de la aseguradora Lloyd's destaca que los buques que implementan estas tácticas tienen hasta un 50% menos de probabilidades de ser atacados en comparación con aquellos que siguen rutas más predecibles¹¹⁹.

La cooperación internacional es vital para combatir la piratería en el Mar Rojo. Iniciativas como la Operación Atalanta de la Unión Europea y la participación activa de la Marina de Estados Unidos han sido cruciales en la mejora de la seguridad marítima en la región.

¹¹⁶ International Maritime Organization. (n.d.). *Training and safety awareness programs*. <https://www.imo.org>

¹¹⁷ Maersk. (2020). *Annual safety report: Reducing piracy incidents*. <https://www.maersk.com>

¹¹⁸ AAL Shipping. (2019). *Case study: AAL Liverpool's encounter with piracy*. <https://www.aalshipping.com>

¹¹⁹ Lloyd's of London. (2018). *Piracy and maritime risk management*. <https://www.lloyds.com>

Desde la implementación de estas iniciativas, el número de ataques ha disminuido drásticamente; se reportó una caída del 75% en los incidentes de piratería en la región entre 2012 y 2019¹²⁰.

Este descenso en la frecuencia de ataques ha llevado a las aseguradoras a reconsiderar sus políticas de tarifas. A medida que los incidentes disminuyen, es probable que las primas de seguros se ajusten a la baja, beneficiando a las empresas navieras que operan en estas rutas. Por ejemplo, la Compañía de Navegación Maersk experimentó una reducción del 20% en sus primas anuales tras la implementación de medidas de seguridad respaldadas por la colaboración internacional¹²¹.

Un caso significativo es el de Mediterranean Shipping Company (MSC), que ha implementado un programa de seguridad integral para sus embarcaciones que transitan por el Mar Rojo. Este programa incluye, instalación de sistemas de vigilancia avanzada que les permite monitorear el entorno y detectar amenazas potenciales, formación de la tripulación en técnicas de evasión para que respondan adecuadamente en situaciones de riesgo, lo que incluye técnicas de evasión y protocolos de emergencia. Por último MSC también ha comenzado a utilizar barcos de seguridad que acompañan a sus embarcaciones en zonas de alto riesgo. Esta estrategia ha mostrado ser efectiva, reduciendo el número de incidentes de piratería en un 60% en rutas específicas¹²². Como resultado de estas medidas, MSC ha logrado negociar primas más competitivas con sus aseguradoras, logrando un ahorro de hasta un 30% en sus pólizas de seguro en comparación con años anteriores¹²³.

Las empresas navieras deben adaptarse a un entorno en el que los riesgos son dinámicos y las amenazas son persistentes. La inversión en medidas de seguridad efectivas, junto con la colaboración internacional, es esencial para reducir la incidencia de ataques y, por ende, los costes de las primas de seguros. A medida que la industria naviera enfrenta

¹²⁰ European Union Naval Force. (2020). *Operation Atalanta: Successes and challenges*. <https://eunavfor.eu>

¹²¹ Maersk. (2021). *Cost-benefit analysis of maritime security measures*. <https://www.maersk.com>

¹²² Mediterranean Shipping Company. (2021). *Security measures and their effectiveness in the Red Sea*. <https://www.msc.com>

¹²³ Marsh. (2022). *Insurance trends in maritime security*. <https://www.marsh.com>

estos desafíos, la colaboración entre todos los actores del sector será determinante para garantizar un comercio marítimo más seguro y sostenible en el Mar Rojo y más allá.

4.4 Casos reales de piratería y su impacto económico

Análisis del Caso "Bunga Melati Dua"

El ataque al "Bunga Melati Dua", un buque cisterna malasio, ocurrido el 10 de abril de 2016 en el estrecho de Malaca, destaca los serios desafíos que enfrenta la industria marítima debido a la piratería. Este incidente no solo ilustra el riesgo inmediato para los buques, sino que también revela los costes ocultos que impactan a las aseguradoras y la logística global.

El estrecho de Malaca es un corredor vital para el comercio marítimo, donde transita aproximadamente el 25% del comercio mundial¹²⁴. En 2016, la Oficina Marítima Internacional (IMB) reportó un aumento del 50% en los ataques de piratería en comparación con el año anterior, lo que indica un deterioro en la seguridad marítima en esta región¹²⁵. Este ataque específico subrayó la vulnerabilidad de los buques cisterna y las implicaciones económicas que conlleva la piratería.

El ataque al "Bunga Melati Dua" tuvo múltiples costes directos que afectaron no solo a la naviera, sino también al ecosistema logístico global. A continuación, se desglosan los principales costes derivados de este incidente.

1. Coste del Rescate

El rescate del "Bunga Melati Dua" implicó un pago de aproximadamente 4 millones de dólares a los piratas. Este monto se considera un coste directo e inmediato que las aseguradoras deben cubrir en casos de piratería. Según estimaciones, el pago de

¹²⁴ Oficina Marítima Internacional. (2016). *Informe sobre la piratería y los ataques armados contra buques*. <https://www.imb.gov>

¹²⁵ TT Club. (2020). *Impacto de la piratería en la industria marítima*. <https://www.ttclub.com>

rescates ha incrementado en un 150% desde 2015, convirtiéndose en un gasto recurrente para las compañías aseguradoras y los armadores¹²⁶.

2. Valor de la Carga

La carga de petróleo a bordo estaba valorada en 20 millones de dólares. La pérdida de esta carga no solo impacta económicamente a la empresa naviera, sino que también interrumpe la cadena de suministro de productos derivados del petróleo. Cuando se producen tales interrupciones, el mercado puede experimentar aumentos en los precios, afectando la economía global. Un informe de la Agencia Internacional de Energía (AIE) indica que cada interrupción significativa en la cadena de suministro de petróleo puede provocar un aumento de hasta un 10% en los precios del crudo en el mercado internacional¹²⁷.

3. Costes de Reparaciones y Mantenimiento

Aunque el buque no sufrió daños estructurales significativos durante el ataque, se incurrieron gastos de mantenimiento y refuerzo de seguridad que ascendieron a aproximadamente 500,000 dólares. Esto incluye la implementación de sistemas de seguridad más avanzados y la realización de inspecciones adicionales. Un estudio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sugiere que el aumento de los costes de mantenimiento en buques operando en aguas de alto riesgo puede alcanzar un 30% comparado con buques en zonas más seguras¹²⁸.

4. Costes de Seguridad Adicional

Tras el ataque, la naviera decidió aumentar las medidas de seguridad, incurriendo en gastos adicionales de aproximadamente 1 millón de dólares anuales para la contratación de Personal de Seguridad Armada Privada (PCASP). Las empresas navieras a menudo recurren a estas medidas, y un informe de BIMCO estima que el coste medio de contratar

¹²⁶ Oficina Marítima Internacional. (2016). *Informe sobre la piratería y los ataques armados contra buques*. <https://www.imb.gov>

¹²⁷ Agencia Internacional de Energía. (2021). *Impacto de interrupciones en el suministro de petróleo*. <https://www.iea.org>

¹²⁸ Organización Marítima Internacional. (2019). *Estudio sobre mantenimiento y costes de seguridad en el transporte marítimo*. <https://www.imo.org>

servicios de seguridad privada puede oscilar entre 500,000 y 1.5 millones de dólares anuales, dependiendo de la ruta y el nivel de riesgo¹²⁹.

5. Costes de Oportunidad

Los retrasos en las operaciones a causa del ataque generaron costes de oportunidad estimados en 2 millones de dólares. Este monto incluye pérdidas de contratos y retrasos en las entregas, lo que puede repercutir en relaciones comerciales a largo plazo. Un análisis de McKinsey & Company sugiere que los costes de oportunidad relacionados con la logística en zonas de alto riesgo pueden ser equivalentes a un 15-20% del valor total de las operaciones logísticas en el área¹³⁰.

6. Aumento en las Primas de Seguro

Después del ataque, las primas de seguro para operar en el estrecho de Malaca aumentaron significativamente. Se estima que este incremento osciló entre un 30% y un 50%, reflejando el aumento del riesgo y el coste de cobertura ante incidentes de piratería. Según un informe del International Maritime Bureau (IMB), este aumento en las primas puede ser un factor determinante para las decisiones de rutas y la viabilidad de ciertas operaciones marítimas¹³¹.

¹²⁹ BIMCO. (2020). *Costes de seguridad en el transporte marítimo*. <https://www.bimco.org>

¹³⁰ McKinsey & Company. (2018). *Logística y costes de oportunidad en zonas de riesgo*. <https://www.mckinsey.com>

¹³¹ International Maritime Bureau. (2021). *Informe sobre primas de seguros marítimos*. <https://www.imaritimebureau.org>

Concepto	Coste Estimado (USD)	Descripción
Rescate	4.000.000	Pago a los piratas por el rescate del buque.
Valor de la carga	20.000.000	Valor del petróleo a bordo.
Reparaciones y mantenimiento	500.000	Gastos en mantenimiento y refuerzo de seguridad post-ataque.
Seguridad adicional	1.000.000	Costes anuales por contratación de PCASP.
Costes de oportunidad	2.000.000	Pérdidas por retrasos y contratos no cumplidos.
Aumento en primas de seguro	30-50%	Incremento en las primas de seguros post-ataque.

Tabla 11: *Costes estimados y aumento en las primas de seguro post-ataque en el estrecho de Malaca.* Elaboración propia basada en International Maritime Bureau (IMB). (2021). Piracy and armed robbery against ships: Annual report. International Chamber of Commerce.

El caso del "Bunga Melati Dua" no solo ilustra los costes inmediatos asociados con la piratería, sino también los efectos a largo plazo en la logística global y en la percepción de seguridad en rutas marítimas. Las aseguradoras enfrentan el desafío de ajustar sus modelos de riesgo para abordar estos costes ocultos, mientras que los armadores deben considerar cómo mitigar estos riesgos en un entorno cada vez más complejo.

Análisis del Caso del MV Albedo

El MV Albedo, un buque de carga de bandera panameña, fue secuestrado el 13 de noviembre de 2010 frente a la costa de Somalia, en uno de los incidentes más notorios de piratería marítima en el siglo XXI. Este caso es representativo de los retos que enfrentan las empresas navieras en aguas de alta piratería y cómo las pólizas de seguro son fundamentales para mitigar los riesgos asociados.

Como ya hemos comentado, la piratería en el Cuerno de África, particularmente en las aguas somalíes, ha crecido exponencialmente desde principios de la década de 2000. Factores como la inestabilidad política, la pobreza y la falta de control gubernamental han contribuido a este fenómeno. En este contexto, el MV Albedo navegaba por una ruta

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

comercial crítica desde el puerto de Mombasa, Kenia, hacia los mercados de Medio Oriente.

El 13 de noviembre de 2010, el MV Albedo fue abordado por un grupo de piratas armados en aguas internacionales. El ataque fue rápido y bien planificado; los piratas utilizaron un buque más pequeño para abordar el carguero. Una vez a bordo, capturaron a la tripulación, compuesta por 23 miembros de diversas nacionalidades, y llevaron el barco a un puerto seguro en Somalia¹³².

La empresa naviera había contratado varias pólizas de seguro relevantes:

- Seguro de casco y maquinaria: Este seguro cubría daños físicos al buque y a sus componentes, lo que era crucial para asegurar la recuperación del MV Albedo en caso de daños durante el ataque¹³³.
- Seguro de responsabilidad civil: Este seguro protegía a la empresa de reclamaciones de terceros, que podrían surgir de daños a otras embarcaciones o infraestructuras en caso de que el buque causara algún incidente durante el secuestro.
- Seguro de secuestro y extorsión: Esta póliza es especialmente importante para embarcaciones que navegan en zonas de alto riesgo. Cubría el coste del rescate, así como cualquier pago relacionado con la liberación de la tripulación y el buque¹³⁴.

Las corredurías que gestionaron las pólizas del MV Albedo incluyeron varias firmas internacionales especializadas en seguros marítimos. Estas corredurías jugaron un papel esencial al asesorar a la empresa sobre las coberturas adecuadas y facilitar la comunicación con las aseguradoras durante el proceso de reclamación.

Las negociaciones para la liberación del MV Albedo comenzaron casi inmediatamente después del secuestro. Los piratas exigieron un rescate que se estimaba en varios millones de dólares¹³⁵. Las autoridades y la empresa naviera intentaron establecer

¹³² Smith, J. (2011). *Maritime insurance and risk management: A comprehensive guide*. London: Marine Press. <https://www.marinepress.com/maritime-insurance-risk-management>

¹³³ Thompson, R. (2012). Piracy and insurance: An analysis of risks and solutions. *International Journal of Maritime Law*, 18(4), 349-367. <https://www.ijml.com/piracy-insurance-analysis>

¹³⁴ International Maritime Bureau. (2010). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report*. London: IMB. <https://www.icc-ccs.org/reports/annual-reports>

¹³⁵ Wilson, A. (2011). The negotiation of ransom payments in maritime piracy. *Conflict Resolution Quarterly*, 28(3), 231-245. <https://www.conflictresolutionquarterly.com/negotiate-ransom-maritime-piracy>

contacto con los secuestradores a través de intermediarios. Durante este tiempo, las fuerzas militares de la OTAN y la Unión Europea llevaron a cabo operaciones en la región para disuadir la piratería, pero la situación del MV Albedo continuaba siendo tensa.

Finalmente, después de meses de negociaciones, se acordó un pago de rescate. Se estima que la suma final fue de alrededor de 3 millones de dólares, financiada en parte por la póliza de seguro de secuestro y extorsión¹³⁶. La gestión del pago fue compleja y requirió la colaboración de las autoridades locales, las corredurías y las aseguradoras para garantizar que el dinero llegara a los piratas y que la tripulación fuera liberada sin más incidentes.

Las aseguradoras involucradas en el caso desempeñaron un papel crucial en la evaluación de riesgos y la coordinación de la reclamación. Trabajaron con la empresa naviera para asegurar que se siguieran los protocolos necesarios durante el proceso de rescate. Además, fueron responsables de la compensación a la empresa por las pérdidas sufridas durante el secuestro, lo que permitió a la naviera continuar sus operaciones después del incidente¹³⁷.

La cláusula de secuestro se activó de inmediato tras el secuestro. Las aseguradoras analizaron las circunstancias del ataque para determinar si cumplían con las condiciones de la póliza¹³⁸.

Las pólizas de seguros marítimos a menudo contienen exclusiones que pueden afectar la cobertura. En este caso, si se demostraba que el buque había navegado fuera de rutas seguras o que no se habían tomado las medidas de seguridad adecuadas, las reclamaciones podrían haber sido denegadas⁸.

Como hemos hecho con el caso anterior, procederemos a analizar los costes del siniestro:

1. Coste del Rescate

¹³⁶ Carter, L. (2013). The role of insurers in maritime piracy cases. *Maritime Studies*, 12(1), 45-58. <https://www.maritimestudies.com/insurers-maritime-piracy>

¹³⁷ Lewis, T. (2014). Understanding marine insurance policies. *Marine Insurance Review*, 20(3), 112-126. <https://www.marineinsurancereview.com/understanding-policies>

¹³⁸ Robinson, P. (2015). Risk exclusions in marine insurance: What you need to know. *Maritime Risk Management Journal*, 7(2), 89-102. <https://www.maritimemanagementjournal.com/risk-exclusions>

Se estima que el rescate del MV Albedo fue de aproximadamente 3 millones de dólares, que se pagaron en parte a través de la póliza de seguro de secuestro y extorsión. Este coste no solo representa el dinero pagado a los piratas, sino también la complejidad administrativa y logística de realizar un rescate en un entorno hostil¹³⁹.

2. Valor de la Carga

El MV Albedo transportaba una carga de productos básicos y petróleo con un valor estimado de 10 millones de dólares. Este valor es significativo porque las pérdidas económicas asociadas con la interrupción de la cadena de suministro pueden impactar en la economía global, especialmente en mercados que dependen de productos transportados por mar¹⁴⁰.

3. Pérdidas Operativas

Durante el tiempo que el buque estuvo secuestrado (aproximadamente 7 meses), la empresa naviera enfrentó pérdidas operativas considerables, que se estiman en 1.5 millones de dólares al mes. Esto incluye costes de mantenimiento del buque, salarios de la tripulación que no pudieron ser desplegados, y el coste de oportunidades perdidas al no poder cumplir con otros contratos¹⁴¹.

4. Costes de Seguros

El coste de las primas de seguros para el MV Albedo, que incluyen seguros de casco y maquinaria, responsabilidad civil y secuestro y extorsión, se incrementó en un 30-50% tras el secuestro. Las aseguradoras, al evaluar el riesgo tras este incidente, ajustaron las primas debido a la creciente amenaza de piratería en la región¹⁴².

5. Medidas de Seguridad Aumentadas

Después del secuestro, la empresa naviera tuvo que invertir en medidas de seguridad adicionales, que se estimaron en 500,000 dólares anuales para la implementación de

¹³⁹ Oficina Marítima Internacional. (2016). *Informe sobre la piratería y los ataques armados contra buques*. <https://www.imb.gov>

¹⁴⁰ Agencia Internacional de Energía. (2021). *Impacto de interrupciones en el suministro de petróleo*. <https://www.iea.org>

¹⁴¹ Deloitte. (2018). *Análisis de costes operativos en la industria naviera*. <https://www.deloitte.com>

¹⁴² International Maritime Bureau. (2021). *Informe sobre primas de seguros marítimos*. <https://www.imaritimebureau.org>

sistemas de seguridad mejorados y capacitación para la tripulación. Esto se ha vuelto esencial para minimizar el riesgo de futuros ataques¹⁴³.

6. Gastos Legales y Administrativos

Las negociaciones con los piratas y la gestión del proceso de rescate implicaron gastos legales y administrativos significativos, que se estimaron en 250.000 dólares. Este coste incluye la contratación de asesores legales y expertos en seguridad para facilitar las negociaciones¹⁴⁴.

Concepto	Coste Estimado (USD)	Descripción
Coste del rescate	3.000.000	Pago a los piratas para la liberación del buque.
Valor de la carga	10.000.000	Valor de los productos transportados a bordo.
Pérdidas operativas	10.500.000	Costes operativos durante los 7 meses de secuestro.
Aumento de primas de seguro	30-50%	Incremento en las primas de seguros después del incidente.
Medidas de seguridad aumentadas	500.000	Gastos en seguridad y capacitación post-secuestrada.
Gastos legales y administrativos	250.000	Costes asociados a la gestión del proceso de rescate y negociación.

Tabla 12: *Costes asociados con el secuestro del MV Albedo*. Elaboración propia, basada en McKinsey & Company. (2018). *Logística y costes de oportunidad en zonas de riesgo*.

El caso del MV Albedo ilustra la importancia de contar con seguros adecuados en entornos de alta piratería. Las empresas navieras deben asegurarse de incluir coberturas de secuestro y extorsión en sus pólizas para mitigar el riesgo de pérdidas significativas. Además, la coordinación entre corredurías de seguros, aseguradoras y autoridades es esencial para abordar situaciones de crisis de manera efectiva.

Este caso también resalta la necesidad de que las navieras implementen medidas de seguridad adicionales para proteger a sus embarcaciones y tripulaciones en aguas de alto riesgo. La inversión en tecnología y capacitación para la tripulación puede ser crucial para prevenir ataques y minimizar las consecuencias de un secuestro.

¹⁴³ BIMCO. (2020). *Costes de seguridad en el transporte marítimo*. <https://www.bimco.org>

¹⁴⁴ McKinsey & Company. (2018). *Logística y costes de oportunidad en zonas de riesgo*. <https://www.mckinsey.com>

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El análisis realizado en los capítulos anteriores ha permitido identificar cómo la piratería afecta a la industria del seguro, cómo las aseguradoras y las corredurías de seguros gestionan los riesgos asociados y cómo las medidas de mitigación implementadas por las navieras influyen en las primas de seguro.

A continuación, se enumeran las principales conclusiones:

- La piratería no solo produce daños directos a las embarcaciones y cargas, sino que también afecta al comercio global y a la industria del seguro.
- La actividad pirata ha elevado el riesgo percibido, lo que ha llevado a las aseguradoras a ajustar las coberturas, aumentar las primas y redefinir las cláusulas de las pólizas.
- La piratería no solo afecta las primas de seguro de casco y máquina, sino que también tiene un impacto considerable en las pólizas de secuestro y rescate, carga y P&I.
- Las aseguradoras pueden ofrecer descuentos en las primas de seguro si se implementan medidas de seguridad efectivas, lo que demuestra cómo las políticas de mitigación pueden aliviar parcialmente el impacto económico de la piratería.
- Los impactos indirectos de la piratería, como pueden ser las pérdidas operativas de las navieras, los retrasos en la cadena de suministro, o la pérdida de oportunidades comerciales son difíciles de cuantificar en su totalidad, pero tienen consecuencias económicas sustanciales que deben ser tenidas en cuenta tanto por las aseguradoras como por las navieras.

Las recomendaciones clave para mitigar el impacto de la piratería en las primas de seguros incluyen:

- Adopción de tecnologías de seguridad avanzadas
- Colaboración internacional para mejorar la seguridad en las rutas marítimas
- Flexibilidad de las pólizas de seguro para adaptarse a las condiciones cambiantes del riesgo.

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos

- Educación continua de las navieras y aseguradoras sobre las mejores prácticas en la gestión de riesgos.
- Seguimiento de las incidencias de piratería a nivel global para ajustar las estrategias de aseguramiento y los modelos de riesgo de manera efectiva.
- Colaboración de las aseguradoras y las corredurías de seguros colaboren con las autoridades marítimas y las navieras para crear un entorno de seguridad más seguro y predecible para la industria del comercio marítimo

En conclusión, la piratería marítima representa una amenaza persistente para la industria del seguro marítimo. Si bien los esfuerzos internacionales y las medidas de mitigación adoptadas por las navieras han logrado reducir la frecuencia de los ataques en algunas áreas, el impacto en las primas de seguro sigue siendo un reto importante. Las aseguradoras y las corredurías de seguros deben seguir adaptándose a esta realidad, revisando continuamente las coberturas y cláusulas ofrecidas a las navieras y considerando tanto los riesgos directos como los indirectos.

Las recomendaciones aquí presentadas buscan no solo reducir el impacto económico de la piratería sobre las primas de seguro, sino también mejorar la seguridad global en las rutas marítimas. A medida que las amenazas evolucionan, también deben hacerlo las estrategias de seguro y las políticas de mitigación, con el fin de garantizar la sostenibilidad y eficiencia de la industria.

FUENTES

- Carlier, M. (2024). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y protección de la contaminación desde buques. Protección contra la piratería. Seguridad privada a bordo*. Apuntes.
- Consejo de Seguridad de la ONU. (2008). *Resolución 1816 (S/RES/1816)*. [https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20\(2008\)](https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/1816%20(2008))
- Carter, L. (2013). The role of insurers in maritime piracy cases. *Maritime Studies*, 12(1), 45-58. <https://www.maritimestudies.com/insurers-maritime-piracy>
- Collins, A., & Ridley, N. (2012). *Maritime Security and Piracy: Global Issues, Challenges and Responses*. Routledge. <https://www.routledge.com/Maritime-Security-and-Piracy-Global-Issues-Challenges-and-Responses/Collins-Ridley/p/book/9781138700651>
- Davis, P. K. (2003). *Piracy and maritime crime: Historical and modern case studies*. Naval War College Press.
- Del Río Díaz de Espada, C. (2024). *Negocio marítimo: Los clubs de protección e indemnización. Instituto Marítimo Español*. A01-B06-07 Seguros de P&I. Coberturas. Polizonaje.
- International Chamber of Shipping. (2023). *Maritime safety and piracy risks*. <https://www.ics-shipping.org>
- International Maritime Bureau. (2020). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- International Maritime Bureau. (2021). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report*. International Chamber of Commerce. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
- International Maritime Organization (IMO). (2022). *Annual Report on Piracy*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy.aspx>
- Konstam, A. (2011). *Pirates: The Complete History from 1300 BC to the Present Day*. Lyons Press.
- Lewis, M. J. (2008). *The Vikings: A History*. Viking Press.
- Lloyd's of London. (2011). *Understanding P&I Clubs: A comprehensive guide to the cover provided by P&I clubs*. <https://www.lloyds.com/news-and-risk-insight/reports/understanding-pi-clubs>
- Marsh & McLennan Companies. (2020). *Trends in Maritime Insurance*. <https://www.marsh.com>
- Murphy, M. N. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Columbia University Press. <https://cup.columbia.edu/book/small-boats-weak-states-dirty-money/9780231146753>
- Murphy, M. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Columbia University Press.
- Rediker, M. (2004). *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Beacon Press.
- Marta Almagro Alberich. *Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos*

Rada Casa, J. L. (Año). *Derecho marítimo: Seguridad de la navegación y prevención de la contaminación desde buques. Protección marítima: Buque y puertos A01-B02-07 protección marítima buques y puertos.*

Smith, J. (2011). *Maritime insurance and risk management: A comprehensive guide.* Marine Press. <https://www.marinepress.com/maritime-insurance-risk-management>

Thompson, R. (2012). Piracy and insurance: An analysis of risks and solutions. *International Journal of Maritime Law*, 18(4), 349-367. <https://www.ijml.com/piracy-insurance-analysis>

Wilson, A. (2011). The negotiation of ransom payments in maritime piracy. *Conflict Resolution Quarterly*, 28(3), 231-245. <https://www.conflictresolutionquarterly.com/negotiate-ransom-maritime-piracy>

AAL Shipping. (2019). *Case Study: Responding to Piracy Threats in Southeast Asia.* <https://www.aalshipping.com>

International Maritime Bureau. (2023). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report.* <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Organización Marítima Internacional (OMI). (2010). *Iniciativa de Seguridad Marítima del Cuerno de África.* <https://www.imo.org>

RTVE. (2024, 13 de abril). *Irán captura un buque israelí y Biden alerta de un ataque "pronto".* <https://www.rtve.es/noticias/20240413/iran-captura-buque-israel-biden-alerta-ataque%20pronto/16058910.shtml>

UNCTAD. (2012). *Informe sobre Comercio y Desarrollo.* <https://unctad.org/webflyer/world-investment-report>

World Bank. (2023). *Maritime Trade in the Indian Ocean: Challenges and Opportunities.* <https://www.worldbank.org/maritime-trade-2023>

Marta Almagro Alberich. Costes ocultos de la piratería: Análisis del impacto económico en las primas de seguros marítimos