



**UNIVERSIDAD PONTIFICIA DE COMILLAS**

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

**LA PIRATERÍA EN LA ACTUALIDAD EN ALTA MAR: IMPLICACIONES  
ECONÓMICAS Y LEGALES PARA LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS  
MARÍTIMOS**

**Autora: Gloria Altagracia Estévez Torres**

**(17/10/2024)**

**OCTUBRE 2023 -DICIEMBRE 2024**

# **LA PIRATERÍA EN LA ACTUALIDAD EN ALTA MAR: IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y LEGALES PARA LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS MARÍTIMOS**

---

Autora: Gloria Altagracia Estévez Torres

Máster en Negocios y Derecho Marítimo.

Tutora académica: Cristina Del Rio

## INDICE

	<b>Páginas</b>
<b>DEDICATORIAS</b> .....	3
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	5
<b>PLAN BINARIO</b> .....	7
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	9
<b>I. ANÁLISIS DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA DE SEGUROS</b> .....	<b>15</b>
A. Evolución histórica de la piratería marítima: Breve repaso histórico de la piratería y su transformación en la era moderna .....	21
B. Tipos de piratería marítima: descripción de los diferentes tipos de ataques piratas y sus características.....	24
C. Consecuencias económicas de la piratería: análisis de las pérdidas económicas y materiales provocadas por la piratería en el transporte marítimo.....	34
D. La piratería marítima desde el ámbito legal: Convenios y acuerdos más destacados.....	44
a) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) – 1982.....	44
b) Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) – 1988.....	45
c) Código de Conducta de Djibouti – 2009.....	46
d) Código de Conducta de Yaoundé – 2013.....	47
e) Directrices sobre la Utilización de Personal de Seguridad Privada Armado (PCASP).....	48
f) Resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU.....	48
g) Operaciones Militares Internacionales.....	49
E. Rol de los seguros marítimos: explicación del papel de los seguros en la mitigación de riesgos y la protección contra pérdidas debido a la piratería.....	50
<b>II. ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS Y POLÍTICAS DE SEGUR.</b> .....	<b>54</b>
A. Políticas de seguros marítimos frente a la piratería: revisión de las políticas de seguro existentes y su eficacia para hacer frente a la piratería.....	57
B. Estrategias de mitigación de riesgos: medidas preventivas y defensivas adoptadas por las compañías navieras y aseguradores.....	61
C. Desarrollo de nuevas políticas y protocolos: propuesta de recomendaciones para mejorar las políticas de seguros marítimos y	

fortalecer la protección contra la piratería en el transporte de mercancías.....	65
D. Estudio de casos: análisis de casos reales de incidentes de piratería marítima y su manejo por parte de las aseguradoras y navieras, destacando lecciones aprendidas y mejores prácticas.....	70
a) Caso 1: Secuestro del MV Edda en el Golfo de Guinea (noviembre 2023) .....	70
b) Caso 2: Incidente en el Mar Rojo (enero 2024) .....	71
c) Caso 3: Ataque al buque Nautical Princess en el Golfo de Adén (mayo 2024) .....	72
d) Caso 4: Asalto al Global Trader en el Océano Índico (junio 2024) .....	73
e) Caso 5: El ataque al MSC Majestic en el Océano Índico (septiembre 2024) .....	73
f) Caso 6: Maersk (2017) – NotPetya Ransomware.....	73
g) Caso 7: DP World en Australia (2023) .....	74
E. Soluciones futuras de las aseguradoras frente a la piratería marítima.....	76
<b>CONCLUSIÓN</b> .....	79
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	83

## **DEDICATORIAS**

## DEDICATORIAS

A mi madre, por ser el apoyo incondicional que ha aunado en mí el interés de crecer y educarme en todos los aspectos de la vida. Gracias, madre por tu disposición, entrega y fe ciega en mí.

A mi padre, por contribuir a diario con mi enseñanza, por ser ese esclavo del saber dispuesto a compartir su sapiencia. Gracias, padre por ser el motor que me ha impulsado a no rendirme y a apreciar cualquier logro por pequeño que fuese.

A mi hermano, por levantarme cuando he querido desistir, y ser mi admirador fiel, ante todo. Gracias, hermano eres y serás mi mejor compañero de vida.

*Gloria Alt. Estévez Torres*

## **AGRADECIMIENTOS**

## **AGRADECIMIENTOS**

Quiero agradecer a los maestros que me acompañaron en esta aventura marítima, logrando con su sapiencia enamorarme de este mundo tan maravilloso, que es el marítimo, gracias por tiempo, dedicación y esfuerzo.

Gracias a R.M por nunca negarte a brindarme tu apoyo a la hora de expandir mis conocimientos.

Finalmente quiero agradecer a mi asesora, quien, pese a su ocupada agenda, me aceptó como su discípulo. Cristina, gracias, en tu primera clase supe que el mundo de los seguros era parte de mí y yo de él. Gracias sinceramente por tu ayuda, tu cercanía y sobre todo por tu tiempo.

*Gloria Alt. Estévez Torres*



## **PLAN BINARIO**

## PLAN BINARIO

### “LA PIRATERÍA EN LA ACTUALIDAD EN ALTA MAR: IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y LEGALES PARA LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS MARÍTIMO”

#### I- ANÁLISIS DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA DE SEGUROS

- F. Evolución histórica de la piratería marítima: Breve repaso histórico de la piratería y su transformación en la era moderna
- G. Tipos de piratería marítima: descripción de los diferentes tipos de ataques piratas y sus características.
- H. Consecuencias económicas de la piratería: análisis de las pérdidas económicas y materiales provocadas por la piratería en el transporte marítimo.
- I. La piratería marítima desde el ámbito legal: Convenios y acuerdos más destacados.
  - h) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) – 1982
  - i) Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) – 1988
  - j) Código de Conducta de Djibouti – 2009
  - k) Código de Conducta de Yaoundé – 2013
  - l) Directrices sobre la Utilización de Personal de Seguridad Privada Armado (PCASP)
  - m) Resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU
  - n) Operaciones Militares Internacionales
- J. Rol de los seguros marítimos: explicación del papel de los seguros en la mitigación de riesgos y la protección contra pérdidas debido a la piratería

#### II- ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS Y POLÍTICAS DE SEGUROS

- F. Políticas de seguros marítimos frente a la piratería: revisión de las políticas de seguro existentes y su eficacia para hacer frente a la piratería.
- G. Estrategias de mitigación de riesgos: medidas preventivas y defensivas adoptadas por las compañías navieras y aseguradores
- H. Desarrollo de nuevas políticas y protocolos: propuesta de recomendaciones para mejorar las políticas de seguros marítimos y fortalecer la protección contra la piratería en el transporte de mercancías.
- I. Estudio de casos: análisis de casos reales de incidentes de piratería marítima y su manejo por parte de las aseguradoras y navieras, destacando lecciones aprendidas y mejores prácticas
  - h) Caso 1: Secuestro del MV Edda en el Golfo de Guinea (noviembre 2023)
  - i) Caso 2: Incidente en el Mar Rojo (enero 2024)
  - j) Caso 3: Ataque al buque Nautical Princess en el Golfo de Adén (mayo 2024)
  - k) Caso 4: Asalto al Global Trader en el Océano Índico (junio 2024)
  - l) Caso 5: El ataque al MSC Majestic en el Océano Índico (septiembre 2024)
  - m) Caso 6: Maersk (2017) – NotPetya Ransomware
  - n) Caso 7: DP World en Australia (2023)
- J. Soluciones futuras de las aseguradoras frente a la piratería marítima

## **INTRODUCCIÓN**

## INTRODUCCIÓN

En la antigua Grecia, había una leyenda que hablaba del rey de una pequeña isla, cuyo próspero reino se sostenía en el comercio marítimo. Para proteger sus valiosos barcos de los azotes del mar y de las tormentas imprevisibles, el rey construyó faros a lo largo de la costa y fortificó sus muelles. Sin embargo, lo que no pudo prever fue la amenaza invisible y errática que venía del horizonte: los piratas. A diferencia de las tormentas, que anunciaban su llegada con cielos oscuros y viento violento, los piratas aparecían sin previo aviso, llevándose con ellos los bienes y la paz del reino. Ante esto, el rey se dio cuenta de que sus defensas físicas no eran suficientes para garantizar la seguridad de su comercio, y se vio obligado a establecer alianzas con otros reinos y desarrollar estrategias más complejas para proteger su flota.

Este relato, aunque ambientado en una época lejana, refleja una realidad que ha persistido a lo largo de los siglos: el comercio marítimo, fuente inagotable de riqueza para las naciones, ha estado continuamente expuesto a las amenazas de fuerzas externas, siendo la piratería una de las más antiguas y constantes. Hoy en día, aunque el panorama global ha cambiado significativamente, y la tecnología ha avanzado a niveles inimaginables para los antiguos navegantes, la piratería sigue representando un reto crucial para el comercio internacional. Los piratas modernos, aunque diferentes en tácticas y objetivos, mantienen esa naturaleza impredecible y destructiva que obliga a los actores del comercio marítimo a estar en constante alerta.

El presente documento, por tanto, se adentra en un análisis integral de la piratería marítima desde diferentes perspectivas, incluyendo su impacto económico, sus tipos y manifestaciones modernas, y la importancia de los seguros marítimos como herramienta esencial para mitigar los riesgos. A lo largo de sus capítulos, se explora la evolución de la piratería, sus consecuencias sobre el comercio internacional, y las estrategias que han surgido en respuesta a esta amenaza, con especial énfasis en el rol de los seguros marítimos como un mecanismo fundamental para proteger las operaciones comerciales y minimizar las pérdidas.

El Capítulo II ofrece un recorrido histórico por la evolución de la piratería, estableciendo cómo este fenómeno ha afectado al comercio marítimo desde sus orígenes. A través de un análisis histórico, se revisan los momentos más significativos de la piratería, desde las primeras incursiones en las costas del Mediterráneo hasta los ataques más recientes en áreas como el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea. Este contexto histórico es fundamental para entender las raíces de la piratería moderna, que, aunque adaptada a los tiempos actuales, sigue utilizando estrategias similares a las de épocas anteriores. En este capítulo también se analiza cómo los cambios en las rutas comerciales, la tecnología y las dinámicas geopolíticas han influido en la evolución de las tácticas piratas, y cómo los gobiernos y las organizaciones internacionales han intentado, a lo largo del tiempo, mitigar esta amenaza a través de medidas de seguridad y diplomacia.

El primer acápite de este capítulo se sumerge en los tipos de piratería contemporánea. Aunque el imaginario colectivo asocia la piratería con figuras históricas como Barbanegra o los bucaneros del Caribe, la realidad moderna es mucho más compleja. Hoy en día, los piratas no solo buscan apropiarse de mercancías valiosas, sino también secuestrar tripulaciones, solicitar rescates o incluso realizar ataques cibernéticos a los sistemas de navegación de los buques.

En el segundo acápite se detalla los distintos tipos de piratería que afectan a la navegación, desde los asaltos violentos en el Golfo de Guinea hasta los ciberataques perpetrados por redes delictivas. Este enfoque no solo permite un entendimiento más completo de las amenazas que enfrentan las navieras en el siglo XXI, sino que también introduce la necesidad de desarrollar mecanismos de protección que vayan más lejos.

El tercer acápite, por su parte, se enfoca en detalle sobre las consecuencias económicas de la piratería, tanto en términos directos como indirectos. Los ataques piratas generan pérdidas económicas significativas, que van desde el costo de rescates hasta la pérdida de cargamentos valiosos, la contaminación y el daño físico a los buques. Recalcando la existencia efectos menos evidentes, pero igualmente perjudiciales, como el aumento en las primas de seguros para las rutas consideradas de alto riesgo, la desviación para evitar áreas peligrosas y las interrupciones en las cadenas de suministro globales. Aquí se desarrolla cómo la piratería impacta a las economías nacionales y globales, y cómo el

sector marítimo y los gobiernos deben hacer frente a estos costos. Asimismo, se ejemplifica de forma específica a través de estadísticas que ilustran el alcance económico de la piratería en las regiones de mayor incidencia.

La jurisprudencia y normativa creada para aminorar los efectos y castigar los actores de esta actividad, no podían faltar, por lo que, en el cuarto acápite resume de manera focalizada el ámbito legal utilizado por los Estados y organismos internacionales, en aras de proporcionar una mayor seguridad a la hora de los buques lanzarse a la aventura marítima. Aquí se pueden encontrar señalados los convenios más relevantes, los países que han ratificado y las propuestas de los diversos sectores para combatir el asedio pirata.

Por último, este capítulo, se centra en explicar uno de los mecanismos más cruciales para la mitigación de los riesgos asociados a la piratería: los seguros marítimos. A lo largo de esta sesión, se examina el papel que juegan los seguros en la protección de las embarcaciones y las cargas frente a las amenazas piratas. Desde los seguros tradicionales de Casco y Maquinaria, hasta los más especializados de secuestro y rescate, la evolución de las pólizas de seguros.

Tras esta introducción en el tema y haber observado la problemática central de este trabajo de investigación, se presenta el Capítulo III, donde se amplía el análisis sobre los seguros marítimos y su evolución en respuesta a las nuevas amenazas. Detallando la adaptabilidad de las pólizas ofrecidas, incluyendo la cobertura de ciberataques y otros riesgos emergentes. Este capítulo examina, cómo la evolución de los seguros ha sido crucial para mantener la viabilidad del comercio marítimo en un entorno cada vez más peligroso y cambiante.

En el primer apartado se ilustran las políticas de las aseguradoras frente a los actos de piratería, las cuales resultan de carácter innovador, ya que antiguamente era inconcebible una protección de dicho nivel ofrecida por aseguradoras.

En el segundo, se busca abordar la importancia de las estrategias de mitigación adoptadas por las navieras para enfrentar la piratería. Desde la contratación de guardias armados hasta el uso de tecnologías avanzadas para detectar y repeler ataques, las

empresas han implementado una serie de medidas preventivas para reducir el riesgo de ser atacadas. Exponiendo la mejoría en la seguridad de los buques y concluyendo con la explicación de cómo la colaboración ha resultado fundamental para abordar la amenaza.

El tercero, se enfoca en las políticas de seguros y su interrelación con los sistemas de seguridad marítima internacional. En éste se analiza cómo las organizaciones internacionales y las coaliciones navales han implementado políticas de patrullaje y protección en áreas de alto riesgo, que han influido en la percepción del riesgo por parte de las navieras. Del mismo modo, se abordan las nuevas tecnologías que están ayudando a mejorar la seguridad.

La siguiente sesión se dedica al análisis de los desafíos emergentes en el ámbito de la piratería, como los ciberataques que comprometen la seguridad de los sistemas de navegación y control de los buques. Este fenómeno, cada vez más frecuente, ha provocado una evolución, tanto en las medidas de seguridad, como en las pólizas. El capítulo examina el enfrentamiento por parte de los gobiernos, las empresas navieras y las aseguradoras a estos nuevos desafíos.

Como penúltimo renglón, este capítulo hace un estudio de casos recientes de piratería y las lecciones aprendidas a partir de estos incidentes. A través de estos ejemplos, se pone de manifiesto la importancia de la cooperación internacional y de la evolución continua de las políticas de seguros para enfrentar la amenaza. Llegando a ofrecer recomendaciones sobre para trabajar juntos y así reducir los ataques y mitigar sus consecuencias.

Por último y de la mano del anterior apartado, se plantea las posibles soluciones futuras que se pueden ofrecer de carácter general para evitar, combatir y mitigar los ataques que tanta mecha hacen en la actualidad, alcanzando todos los sectores de la cadena,

Sin lugar a duda, este trabajo es un análisis completo del fenómeno de la piratería marítima, su impacto en el comercio global y el papel esencial de los seguros marítimos como mecanismo de mitigación de riesgos. Reflejando una combinación de análisis histórico, estudios de caso, la exploración de las políticas actuales y futuras, logrando así proporcionar una visión integral de cómo la piratería sigue siendo una amenaza relevante

en el siglo XXI y cómo los seguros marítimos se han convertido en una herramienta clave para esta amenaza.



I.

**ANÁLISIS DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU IMPACTO EN LA  
INDUSTRIA DE SEGUROS**

## I.

# **ANÁLISIS DE LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y SU IMPACTO EN LA INDUSTRIA DE SEGUROS**

Antiguamente la piratería podía ser definida como, la acción de saquear y robar embarcaciones en alta mar, con el único fin de obtener riquezas. Sin embargo, durante siglos, la piratería ha ido evolucionado, pasando de las incursiones a pequeñas embarcaciones mercantes hechas por pueblos bárbaros y salvajes, a las actividades complejas y altamente organizadas que amenazan las rutas comerciales marítimas más importantes en todo el mundo.

Actualmente la piratería va más allá, siendo una actividad criminal que involucra el secuestro, robo y/o ataques en alta mar, con fines de lucro o intimidación. Aunque la piratería contemporánea tiene poco en común con su homónima de la antigüedad en términos de motivación, métodos y objetivo, sigue teniendo un impacto significativo en la seguridad y la economía internacional.

El propósito de este capítulo es investigar la transformación histórica del fenómeno de la piratería y la respuesta que aborda sus consecuencias desarrolladas en términos jurídicos y económicos, con un enfoque en la función de los seguros marítimos. A continuación, se explicará el mecanismo de esa actividad. Iniciando con el análisis desde la perspectiva histórica.

En primer lugar, resulta clave examinar la piratería desde una perspectiva histórica, analizando cómo este fenómeno ha sido abordado por los diferentes sistemas jurídicos a lo largo del tiempo. Aunque la piratería parece un asunto obviamente imprevisible y destructivo, no fue manejada de la misma manera en todas las épocas. Desde la antigüedad y hasta nuestros días, las respuestas legales y diplomáticas a la piratería varían considerablemente con respecto a la naturaleza del contexto político y económico del momento, así como con relación a la formación del comercio internacional y la capacidad de las potencias navales para controlar los mares.

Los aprendizajes históricos sobre la piratería han influido significativamente en las estrategias modernas contra este delito, ya que las lecciones del pasado han permitido adaptar enfoques más efectivos y multidimensionales. En la antigüedad, los piratas se enfrentaban principalmente con armas y tácticas de guerrilla, pero hoy en día las estrategias se centran en la cooperación internacional, el uso de tecnología avanzada, y la mejora de las normativas legales.

La experiencia histórica con las flotas navales y los patrullajes ha dado paso a la implementación de sistemas de monitoreo por satélite y la protección armada de los barcos, mientras que los tratados internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS, 1982), han fortalecido la cooperación entre estados para abordar el fenómeno. Las tácticas antiguas de represalia y castigo también se han modernizado, con un enfoque más cooperativo y preventivo para interrumpir las redes criminales que operan en las rutas marítimas, basándose en el aprendizaje de los fracasos pasados, como la falta de coordinación en el combate a la piratería en los siglos XVII y XVIII.

Del mismo modo, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) ha creado un marco legal internacional para abordar temas como éste, no obstante, su aplicación enfrenta desafíos prácticos, más aún en zonas de alta actividad, donde los Estados son débiles o carecen de la capacidad para ejercer un control efectivo sobre sus aguas territoriales (Duval, 2016).

Uno de los puntos más relevantes de este análisis es el desarrollo de mecanismos de protección financiera contra los riesgos asociados a la piratería, en particular a través de los seguros marítimos. En sus orígenes, los seguros marítimos se crearon como medio de protección ante los accidentes o ataques que podían llegar a sufrir los buques en alta mar. Sin embargo, con el resurgimiento de la piratería en áreas como el Golfo de Adén y el Golfo de Guinea, las pólizas de seguro han tenido que evolucionar y adaptarse a los nuevos riesgos. La introducción de cláusulas específicas que cubren los actos de piratería y guerra. (Colombos & Wilson, 2019).

En las últimas décadas, el aumento en la sofisticación de los ataques ha generado la necesidad de revisar constantemente las coberturas aseguradoras. Las tácticas

utilizadas por los malhechores incluyen desde asaltos armados hasta secuestros cibernéticos, donde los atacantes comprometen los sistemas digitales de los buques. En muchos casos, el control del barco se toma de forma remota, desviando su rumbo hacia zonas seguras para los piratas. Este tipo de ataques, especialmente comunes en los golfos señalados y por el sudeste asiático, no solo atenta contra la integridad física de la tripulación, sino que además afectan la confianza en los avances tecnológicos modernos creados para el ámbito marítimo, ocasionando que las aseguradoras creen pólizas de ciberseguridad específicas para el sector (Rodríguez & Pérez, 2017).

Sin embargo, aunque es menos conocido como zona de piratería, América latina, también es cuna de piratas en el plano actual. El Golfo de México es una de las principales áreas afectadas por la piratería, especialmente en las costas de México, Venezuela y Cuba.

El Caribe, pese no ser una zona de alto riesgo en comparación con el Golfo de Guinea, la piratería también afecta algunas rutas allí, particularmente en áreas cercanas a las Islas del Caribe y la costa de Venezuela. En estos casos, los ataques suelen ser más dirigidos al robo de bienes y al secuestro de tripulantes.

La Costa Pacífica también es parte del mapa de los piratas, especialmente en las áreas cercanas a Colombia y Centroamérica. Los ataques a menudo están vinculados a grupos criminales que operan en territorios donde el control del gobierno es limitado.

El crimen organizado, el narcotráfico, la falta de fuerte presencia policial, la corrupción, falta de infraestructura portuaria y la pobreza entre otras; Son algunas de las causas del resurgimiento de la piratería en este lado del mapa, ya que antiguamente eran de las zonas más frecuentadas.

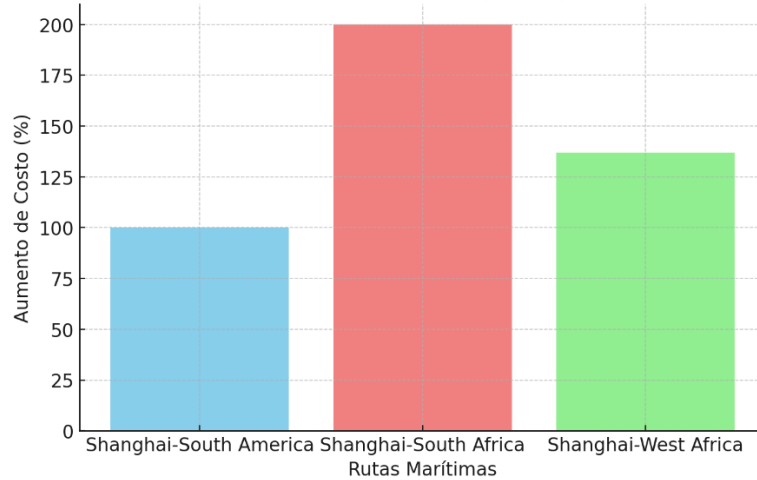
Además de las coberturas tradicionales, las aseguradoras han introducido productos más especializados para hacer frente a las nuevas amenazas emergentes. Las pólizas de secuestro y rescate (K&R) enfocadas en cubrir los riesgos asociados con el secuestro y la extorsión, especialmente en contextos empresariales o en áreas de alto riesgo. han ganado especial relevancia en áreas donde los piratas recurren al secuestro de tripulaciones para exigir rescates. Este tipo de póliza también aborda los costos asociados a las negociaciones y, en muchos casos, la contratación de equipos

especializados para recuperar el control de las embarcaciones secuestradas. Las mismas se han vuelto esenciales para las navieras que operan en rutas donde los secuestros se han convertido en una estrategia común de los transgresores (Le roy,2017).

Frente a esto, uno de los desafíos clave que enfrenta el sector asegurador es la evaluación del riesgo y la determinación de las primas. Las aseguradoras deben equilibrar la necesidad de ofrecer coberturas adecuadas a precios competitivos con los crecientes riesgos que implica operar en ciertas regiones del mundo. Por ejemplo, los golfos señalados son considerados como zonas de alto riesgo, y los costos asociados pueden ser prohibitivos para las navieras pequeñas y medianas (Allianz Global corporate & Specialty,2019). En estos casos, las aseguradoras exigen medidas de seguridad adicionales, que implican ya sea guardias armados a bordo, instalación de sistemas de vigilancia avanzada y/o desvío de las rutas más peligrosas, sustituyéndolas por de rutas seguras, lo que favorece la protección de las embarcaciones, aunque aumenta los costos operativos, dejando huella a las navieras (Lloyd´s Register,2018).

A pesar de las mejoras en la tecnología y la colaboración internacional para enfrentar la piratería, el impacto financiero sigue siendo considerable. Las interrupciones en las cadenas de suministro globales debido a los ataques, los cambios de rutas y el aumento en los costos de seguros se reflejan no solo en las navieras, sino también en los consumidores finales, ya que los gastos totales son trasladados a los precios de los productos (Jansen, 2017). Por otro lado, las pólizas de seguro de carga juegan un papel crucial en la protección de las mercancías transportadas, especialmente en las rutas consideradas de alto riesgo. Estas pólizas cubren desde los daños directos hasta los retrasos en la entrega de la carga, lo que resulta fundamental para las empresas que dependen del transporte marítimo como eje de sus operaciones comerciales (Montluc & Deneau, 2020).

Aumento de las Tarifas de Flete Debido a la Piratería y Disrupciones en Rutas Marítimas (2024)



En esta gráfica se puede observar el aumento de los costos de fletes ocasionados por las interrupciones en las rutas más transitadas a causa de la piratería durante el 2024. Los datos son claros, muestran como las rutas de Shanghai a américa del sur, Sudáfrica y áfrica occidental tienen un incremento considerable.

The Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) more than doubled in 2024 compared to late 2023, reflecting a significant increase in operational costs due to factors like rerouted vessels, port congestion, and heightened insurance premiums . Specifically, rates on the Shanghai–South America route surged to \$9,026 per TEU in the first half of 2024, marking a substantial rise from previous levels This situation illustrates the broader economic consequences of piracy and route disruptions, which continue to strain global supply chains and raise costs for consumers and businesses alike. (untad,2024)

Finalmente, se destacará que los seguros marítimos no solo ofrecen protección financiera, sino que además actúan como un mecanismo de disuasión para los piratas. Las empresas que aplican las medidas de seguridad más avanzadas y cuentan con seguros integrales suelen parecer menos atractivas para los antisociales, quienes prefieren atacar embarcaciones más vulnerables (Sánchez & Gutiérrez, 2017). Por ahora, la combinación de una respuesta internacional en conjunto, la implementación de tecnología avanzada de seguridad y la evolución constante de las coberturas

aseguradoras ha permitido disminuir, pero no suprimir al completo, los efectos de la piratería en el comercio marítimo global.

Asimismo, se evaluará la eficacia de los mecanismos aseguradores en la protección contra la piratería y se propondrán mejoras necesarias para reforzar la capacidad de respuesta del sector asegurador ante esta amenaza, en un contexto de creciente incertidumbre y evolución de las tácticas piratas.

## **A. Evolución histórica de la piratería marítima: Breve repaso histórico de la piratería y su transformación en la era moderna**

Todo tiene un inicio, y la piratería no es la excepción, esta actividad antepone incluso a Cristo, cronológicamente hablando, y es que la piratería marítima ha sido una constante amenaza desde el comienzo de la navegación. Sin embargo, no por ser antigua se ha quedado obsoleta o desfasada; a lo largo de los siglos, esta actividad ha ido evolucionado tanto en sus métodos como en sus objetivos, llegando incluso a adaptarse a los cambios tecnológicos y económicos del entorno global. Es por esto por lo que este acápite se centrará en ofrecer un panorama histórico de la piratería, señalando los relatos y acontecimientos más antiguos hasta su manifestación en la era moderna, y con ello exponiendo las transformaciones más significativas.

Durante la Edad Antigua, las primeras manifestaciones de piratería se documentan en las costas del Mediterráneo, cuando los piratas no solo atacaban a embarcaciones mercantes, sino que también asaltaban asentamientos costeros. Estos ataques buscaban además del saqueo de bienes, la captura de personas para ser vendidas como esclavos, una práctica que persistió durante siglos (Davis, 2019). La famosa Guerra Iliria (siglo III a.C.), en la que los romanos intervinieron para acabar con la piratería en el Adriático, es uno de los ejemplos más antiguos de operaciones militares organizadas para erradicar esta amenaza (Pryor, 2016). Este conflicto fue crucial, ya que Roma entendió que la seguridad de sus rutas comerciales marítimas era esencial para el crecimiento de su imperio.

Con el tiempo, la piratería adquirió nuevas dimensiones durante la Edad Media. En Europa, los vikingos se convirtieron en los piratas más temidos, asolando no solo las

costas del norte, sino también internándose en ríos para saquear ciudades del interior. Al mismo tiempo, en el Mediterráneo, los piratas berberiscos, establecidos en el norte de África, infundían terror con sus constantes ataques contra las embarcaciones y las poblaciones costeras cristianas, capturando esclavos y exigiendo rescates (Panzac, 2018). Estos piratas, apoyados por el Imperio Otomano en muchas ocasiones, fueron una fuerza importante hasta el siglo XIX. Durante esta época, surgieron las Repúblicas Marítimas (Venecia, Génova, Pisa), creadas por la necesidad de proteger sus rutas comerciales de esta actividad, ocasionando al desarrollo de flotas poderosas y bien organizadas (Lane, 2015).

En los siglos XV y XVI, con el auge del comercio global y la expansión colonial europea, la piratería comenzó a globalizarse. Los océanos Atlántico e Índico se convirtieron en nuevos campos de batalla donde tanto piratas como corsarios operaban con relativa impunidad (Anderson, 2013). Los piratas chinos en el mar del Sur de China, por ejemplo, atemorizaban las embarcaciones comerciales y a las flotas del Imperio Ming. Entre estos piratas se destaca la figura de **Ching Shih**, una legendaria mujer pirata que, en el siglo XIX, llegó a comandar una flota de cientos de barcos, desafiando incluso a las armadas imperiales europeas y chinas (Murray, 2014). Este fenómeno refleja cómo la piratería se convirtió en un problema global y cómo las potencias navales comenzaron a tomar medidas internacionales para contrarrestar su expansión.

A partir del siglo XVIII, con el declive de la piratería en el Caribe debido a la presión militar europea, la actividad pirata se desplazó a otras regiones del mundo. Las costas de África occidental y el sudeste asiático se convirtieron en sus nuevos centros. En particular, los piratas malayos y de Indonesia atacaban las rutas comerciales que conectaban Asia con Europa, aprovechando la geografía insular de la región para escapar rápidamente tras sus incursiones (Warren, 2017). Este tipo de piratería, al estar alejada de las principales potencias colono-europeas, demostró la dificultad de erradicar completamente esta actividad globalmente. Los piratas se adaptaban rápidamente a los cambios geopolíticos y económicos, estableciendo nuevas bases y redes de apoyo en regiones donde el control estatal era débil o inexistente (Rediker, 2012).



Con la llegada del siglo XIX y el auge de la tecnología industrial, los ataques piratas empezaron a disminuir gradualmente. La introducción de la máquina de vapor y la telegrafía permitió una respuesta más rápida por parte de las autoridades navales y mercantes, dificultando el éxito de los piratas (Rodger, 2004). Sin embargo, la piratería no desapareció, y el cuerno de África se transformó en una de las áreas más peligrosas del mundo en el siglo XX. Aquí, la pobreza, la falta de un estado centralizado y las condiciones geopolíticas volátiles provocaron un resurgimiento, especialmente en Somalia, donde los piratas modernos se especializaron en secuestros y rescates de embarcaciones (Percy & Shortland, 2013). La capacidad de estos para operar con embarcaciones rápidas y armamento moderno demuestra la continua evolución de esta amenaza.

Por ello se observa como en la era moderna ha evolucionado significativamente en comparación con sus formas históricas. Actualmente, los piratas están mejor organizados y equipados, y sus operaciones son frecuentemente financiadas por redes criminales internacionales. La respuesta global también ha cambiado, con una mayor cooperación internacional y la participación de organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI). Del mismo modo, las compañías de seguros marítimos se han convertido en un papel crucial para la mitigación de riesgos, ofreciendo cobertura y desarrollando nuevas políticas para enfrentar esta amenaza.

Como se observa la piratería marítima ha evolucionado desde sus primeras manifestaciones en la antigüedad hasta formas más organizadas y tecnológicamente avanzadas en la era moderna. A pesar de los esfuerzos internacionales por contener esta actividad, sigue representando una amenaza significativa para el comercio. Su transformación con el pasar del tiempo demuestra su capacidad de adaptación a los cambios. Con esta perspectiva histórica clara, resulta necesario estudiar los tipos de piratería actuales que afectan al transporte marítimo, por lo que, lo exploraremos en el próximo capítulo.

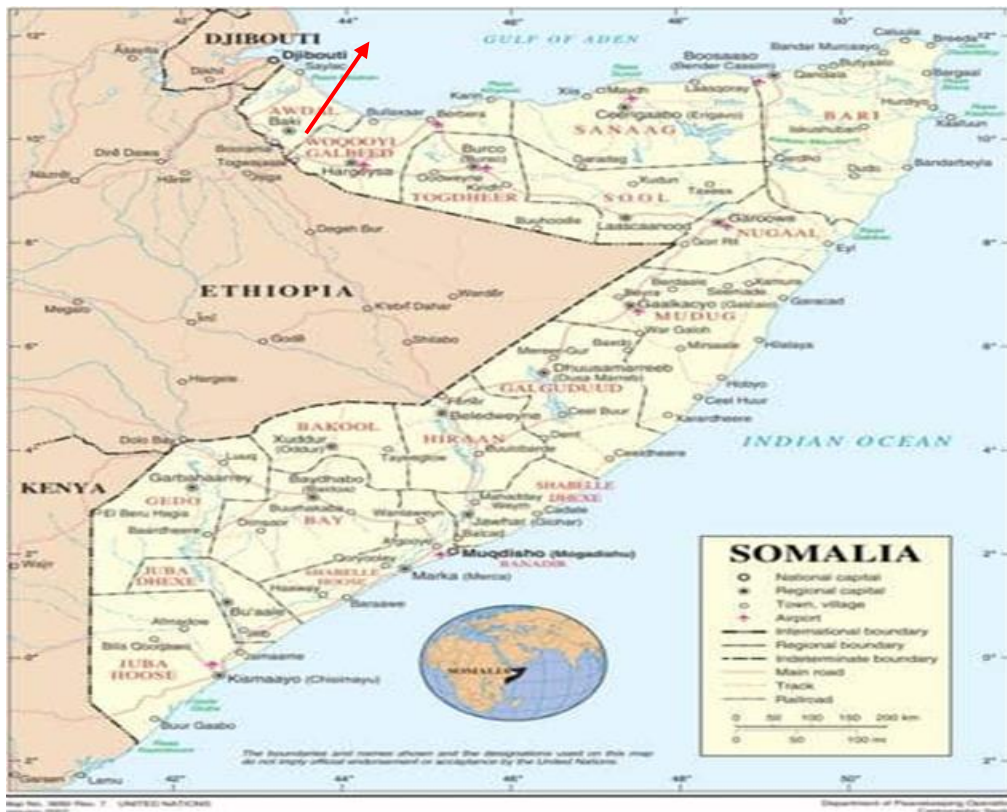
## **B. Tipos de piratería marítima: descripción de los diferentes tipos de ataques piratas y sus características.**

Como bien se ha señalado con anterioridad, la piratería marítima, definida como cualquier acto de violencia o depredación cometido en alta mar por tripulantes o pasajeros de un buque privado, sigue siendo un problema significativo en varias regiones del mundo. A pesar de los avances en la seguridad marítima y la cooperación internacional, los ataques piratas continúan afectando la navegación comercial, con consecuencias económicas y humanitarias considerables. Dentro de esta actividad tan antigua existen diversos ramos que se adaptan a cada época, por ello es necesario explicarlos.

En primer lugar, la piratería clásica, la cual se refiere a los ataques directos a embarcaciones en alta mar, con el objetivo de robar carga valiosa o secuestrar la nave. Este tipo de piratería es característico de regiones como el Golfo de Adén y el Estrecho de Malaca (Murphy, 2007). Los piratas suelen estar armados y emplean tácticas de abordaje rápidas, aprovechando la sorpresa y la violencia para someter a la tripulación. Las características principales de este tipo de piratería incluyen ubicaciones con alta densidad de tráfico marítimo y escasa vigilancia, métodos de abordaje directo y uso de armas de fuego y granadas, y objetivos que comprenden carga valiosa, equipos electrónicos y rescates.

**LA PIRATERÍA EN LA ACTUALIDAD EN ALTA MAR:**  
**IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y LEGALES PARA LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS MARÍTIMOS**

Gloria Estévez Torres



(Golfo de Edén)

<sup>1</sup> Real Instituto Elcano. (2024). *La lucha contra la piratería en aguas del Océano Índico: necesidad de una aproximación integral*. <https://www.realinstitutoelcano.org/documento-de-trabajo/la-lucha-contra-la-pirateria-en-aguas-del-oceano-indico-necesidad-de-una-aproximacion-integral/>



(Estrecho de Malaca)

Con el paso de los años también ha surgido el secuestro de buques, implicando la captura de una embarcación y su tripulación con el propósito de exigir un rescate. Este tipo de ataques ha sido prevalente en la costa de Somalia, donde los piratas utilizan la embarcación secuestrada como base para negociar con las autoridades y las empresas propietarias. Quienes llevan a cabo dichos secuestros suelen operar en grupos bien organizados y armados. Utilizan embarcaciones pequeñas y rápidas, conocidas como skiffs, que les permiten acercarse sigilosamente a los grandes buques mercantes. Una vez que están lo suficientemente cerca, lanzan garfios y escaleras para abordar el barco. La sorpresa es un elemento crucial en estos ataques, ya que buscan tomar control de la embarcación antes de que la tripulación pueda organizar una defensa efectiva o pedir ayuda. Una vez capturado el buque, los piratas trasladan la nave a aguas seguras, generalmente cerca de la costa somalí, donde tienen control territorial. Aquí, la tripulación y el barco son retenidos hasta que se pague un rescate.

---

<sup>2</sup>Author(s). (2017). *Strait of Malacca map*. ResearchGate. [https://www.researchgate.net/figure/Strait-of-Malacca-Map\\_fig1\\_369743842](https://www.researchgate.net/figure/Strait-of-Malacca-Map_fig1_369743842)

*Gloria Estévez Torres*

Las negociaciones pueden durar desde semanas hasta varios meses, dependiendo de la disposición de la empresa propietaria del buque y las autoridades involucradas para pagar el rescate. Durante este tiempo, los secuestradores mantienen a la tripulación como rehenes, utilizando la amenaza de violencia como un medio para presionar por el pago. El secuestro de buques tiene una profunda repercusión humanitario.

La percepción de la inseguridad en ciertas áreas afecta la disponibilidad de marineros dispuestos a embarcarse en esas rutas, especialmente aquellos con experiencia que podrían optar por evitar trabajar en regiones de alto riesgo. Esto ha resultado en una escasez de tripulaciones dispuestas a trabajar en estos entornos peligrosos, lo que, a su vez, incrementa los costos laborales debido a la necesidad de ofrecer mejores salarios, beneficios y condiciones de trabajo para atraer y retener a estos profesionales.

Las tripulaciones secuestradas enfrentan condiciones extremas, incluyendo falta de alimentos, agua y atención médica adecuada. La constante amenaza de violencia física y psicológica deja secuelas duraderas en los rehenes, afectando su bienestar mental y emocional incluso después de su liberación. Además, las familias de los secuestrados experimentan una angustia considerable, ya que muchas veces tienen poca información sobre el estado y la ubicación de sus seres queridos. Las consecuencias económicas del secuestro de buques son significativas.

Los armadores y las compañías navieras se ven obligados a pagar rescates que pueden ascender a millones de dólares. Estos costos adicionales, junto con los gastos asociados a la negociación y la recuperación del buque, incrementan los costos operativos de la industria marítima. Además, las primas de seguros para rutas de alto riesgo aumentan, y algunas compañías optan por desviar sus rutas para evitar áreas peligrosas, lo que incrementa los tiempos y costos de transporte. Así lo redacta el ensayo titulado “Guerra en el Mar Rojo provoca aumento del 80% en fletes marítimos.”:

*“Frente a este escenario complejo, Maersk (tras absorber Sealand), MSC y CMA, las tres navieras más importantes del mundo se retiraron de la zona de guerra modificando las rutas del transporte mundial, y aumentaron los costos del transporte de mercancías amparadas en un sobre coste del combustible y la logística que tuvieron que implementar.*

*Gloria Estévez Torres*

*Por citar un ejemplo, los contenedores aumentaron de unos 300 dólares a 530 dólares desde China a la España peninsular, lo que supone una subida del 80%.”.(Basyf,2024)*

Destacando como estos actos no solo atañen a pequeñas navieras, sino que hasta las grandes son afectadas de forma directa e indirecta.

Por otro lado, la necesidad de medidas de seguridad adicionales ha dado lugar a un mayor enfoque en la capacitación del personal. Las navieras invierten en formación para mejorar las habilidades de sus tripulaciones, no solo en lo relacionado con la navegación y la operación de los barcos, sino también en tácticas de defensa contra la piratería, gestión de crisis y negociación en situaciones de secuestro. Todo esto lleva a un aumento en los costos de contratación y formación.

En su momento se creó La operación Atalanta, diciembre de 2008 por la Unión Europea, una misión naval destinada a combatir la piratería en las aguas del Cuerno de África, especialmente en torno a Somalia. Su objetivo era proteger los buques de la ONU, garantizar la seguridad de las rutas marítimas y apoyar la creación de capacidades de la marina somalí. Atalanta ha sido clave en la reducción de ataques piratas, colaborando con otras iniciativas internacionales y fortaleciendo la seguridad marítima en la región.

Sin embargo, La operación ha enfrentado desafíos como la falta de un gobierno central efectivo en Somalia, lo que dificulta la lucha contra la piratería. Además, la piratería se ha adaptado, diversificando sus tácticas y rutas. La cooperación internacional es a veces limitada, y las capacidades de la marina somalí siguen siendo insuficientes para mantener la seguridad. Aunque se han logrado avances en la reducción de ataques, la situación en tierra sigue siendo inestable, lo que perpetúa el problema.

Esto ha provocado el surgimiento de nuevos métodos de represión y ataques, como el del robo a mano armada en el mar, una forma específica de piratería que generalmente ocurre en puertos o anclajes, donde los piratas abordan buques con la intención de robar bienes y luego escapar rápidamente. Este tipo de piratería es común en áreas con alta congestión portuaria y seguridad limitada. A diferencia de los secuestros de buques, que pueden prolongarse durante semanas o meses, los robos a mano armada son operaciones rápidas y focalizadas. (Lehr,2007)

Las características principales de estos robos incluyen la ubicación en puertos y anclajes congestionados, métodos de rápido abordaje y huida con uso de armas ligeras, y objetivos como equipos, dinero en efectivo y carga de fácil acceso. Los piratas suelen operar en grupos pequeños y bien coordinados, lo que les permite ejecutar el robo de manera eficiente y minimizar el tiempo de exposición al riesgo de ser capturados por las autoridades.

En términos de ubicación, los puertos y anclajes con alta densidad de tráfico marítimo son los más vulnerables a este tipo de ataque. Ejemplos notables incluyen puertos en el sudeste asiático, África occidental y algunas regiones de América Latina. Estos puertos a menudo tienen grandes volúmenes de carga que entran y salen diariamente, lo que proporciona una oportunidad perfecta para los piratas que buscan objetivos valiosos y de fácil acceso. Además, la presencia de múltiples embarcaciones en un área limitada dificulta la vigilancia y la seguridad, creando un entorno propicio para los robos.

Los métodos utilizados en el robo a mano armada en el mar se basan en la rapidez y la sorpresa. Los piratas utilizan embarcaciones pequeñas y rápidas para acercarse sigilosamente a los buques anclados. Una vez que están lo suficientemente cerca, suben a bordo utilizando cuerdas o escaleras improvisadas. Armados con cuchillos, machetes o pistolas, los piratas abordan la nave y, a menudo, intimidan a la tripulación para que no oponga resistencia. La rapidez del abordaje y la operación es crucial, ya que los piratas buscan completar el robo y escapar antes de que la tripulación pueda organizar una defensa o alertar a las autoridades portuarias.



Los objetivos de estos robos suelen ser bienes de alto valor y fácil acceso. Esto incluye equipos electrónicos, dinero en efectivo, cargas específicas que pueden ser fácilmente revendidas en el mercado negro, e incluso efectos personales de la tripulación. Los piratas también pueden robar piezas de repuesto y suministros que son cruciales para la operación del buque. En algunos casos, los robos pueden ser extremadamente violentos, con los piratas utilizando la fuerza física para coaccionar a la tripulación y asegurar su cooperación.

La prevalencia de estos robos en áreas con seguridad limitada subraya la necesidad de mejorar las medidas de protección en puertos y anclajes. Esto incluye la implementación de tecnologías de vigilancia avanzadas, como cámaras de seguridad y sistemas de detección de intrusos, así como la presencia de patrullas de seguridad tanto en tierra como en el agua. Además, la capacitación de las tripulaciones en procedimientos de seguridad y respuesta a emergencias es esencial para minimizar el riesgo de robos y proteger tanto a las personas como a la carga.

<sup>3</sup> Infopuertos. (2024, 27 de julio). Aumento preocupante de los ataques piratas y de la violencia contra las tripulaciones. Infopuertos. <https://infopuertos.com/aumento-preocupante-de-los-ataques-piratas-y-de-la-violencia-contras-las-tripulaciones/>



La secuela económica de los robos a mano armada en el mar puede ser significativo. Además de las pérdidas directas de bienes y dinero, las compañías navieras enfrentan costos adicionales principalmente de cara al seguro, la reparación de daños a los buques. También influye en la moral de la tripulación, que puede sentirse insegura y menos motivada a trabajar en áreas de alto riesgo. A largo plazo, la reputación de los puertos afectados también puede verse dañada, lo que podría resultar en una disminución del tráfico marítimo y en consecuencias económicas negativas para la región.

Pero esto no acaba aquí, con el avance de la tecnología, los piratas modernos han comenzado a utilizar ciberataques para comprometer los sistemas de navegación y control de las embarcaciones. Estos ataques representan una evolución significativa en las tácticas de piratería, reflejando cómo los piratas han adaptado sus métodos a la era digital. En lugar de depender únicamente de la fuerza bruta y las incursiones físicas, los ciberataques permiten a los piratas actuar a distancia, aumentando su capacidad para causar estragos en la navegación comercial y militar. (Hastings,2009)

Los ciberataques en el ámbito marítimo se caracterizan por el uso de diversas técnicas de hacking, malware y phishing. Estas técnicas se emplean para infiltrarse en los sistemas informáticos de los buques y tomar el control de sus operaciones.

Por ejemplo, el hacking implica la explotación de vulnerabilidades en los sistemas de software de las embarcaciones, lo que permite a los atacantes acceder y manipular datos críticos. El malware, por su parte, se refiere a programas maliciosos que pueden instalarse en los sistemas de un buque para ejecutar funciones no autorizadas, como la alteración de rutas de navegación o la desactivación de sistemas de seguridad. El phishing utiliza correos electrónicos fraudulentos o sitios web falsos para engañar a los usuarios y obtener información confidencial, como contraseñas y credenciales de acceso.

Los objetivos de estos ciberataques son diversos y pueden incluir el control de la nave, el espionaje y el robo de datos sensibles. Tomar el control de una embarcación a través de un ciberataque puede permitir a los piratas desviar el buque de su ruta prevista, llevándolo a aguas donde puedan abordarlo físicamente o forzar a la tripulación a pagar un rescate para recuperar el control. Además, los piratas pueden utilizar el acceso a los

sistemas de navegación para desactivar las señales de seguimiento del buque, dificultando su localización por parte de las autoridades.

El espionaje es otro objetivo clave de los ciberataques marítimos. Los piratas pueden obtener acceso a comunicaciones confidenciales, planes de carga y otros datos estratégicos que pueden utilizar para planificar ataques físicos o vender a competidores o actores estatales interesados. El robo de datos sensibles no solo compromete la seguridad de la embarcación en sí, sino que también puede tener repercusiones más amplias para la empresa propietaria del buque, sus clientes y sus socios comerciales.

Las características principales de los ciberataques en la piratería marítima incluyen el uso de técnicas sofisticadas y a menudo personalizadas para evadir las medidas de seguridad existentes. Los atacantes pueden pasar meses recopilando información sobre sus objetivos y desarrollando métodos específicos para penetrar sus defensas. Además, estos ataques suelen ser altamente coordinados y pueden involucrar a múltiples actores trabajando en conjunto para maximizar su efectividad.

La implementación de medidas de ciberseguridad es crucial para mitigar estos riesgos. Las compañías navieras deben invertir en la protección de sus sistemas de TI mediante el uso de firewalls, software antivirus, y sistemas de detección de intrusos. La capacitación regular de la tripulación en prácticas de seguridad cibernética, como el reconocimiento de correos electrónicos de phishing y la importancia de mantener actualizados los sistemas y contraseñas, también es esencial. Además, las empresas deben establecer protocolos claros para responder a incidentes de ciberseguridad, incluyendo planes de recuperación de datos y procedimientos de comunicación de crisis.

La colaboración internacional también juega un papel vital en la lucha contra los ciberataques en la piratería marítima. Las organizaciones internacionales y los gobiernos deben trabajar juntos para compartir información sobre amenazas cibernéticas y desarrollar normas y regulaciones que fortalezcan la ciberseguridad en el sector marítimo. Iniciativas como el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS), que es el conjunto de medidas y regulaciones internacionales adoptadas para mejorar la seguridad en los puertos y embarcaciones

contra amenazas terroristas, piratería, y otras actividades ilícitas. Pueden ampliarse para incluir directrices específicas sobre ciberseguridad. (Mazaris,2019)

Por último, están los ataques piratas con motivaciones ideológicas además de económicas, suelen estar respaldados por facciones que tienen intereses en el ámbito político y social. Estas facciones utilizan la piratería como una herramienta para financiar sus actividades, generar propaganda, y desestabilizar la economía y la gobernabilidad de los estados rivales o enemigos. En regiones donde los gobiernos son débiles o existen conflictos armados internos, los grupos insurgentes pueden operar con relativa impunidad, utilizando el mar como un campo adicional para sus actividades.

Las motivaciones detrás de la piratería insurgente son variadas y pueden incluir objetivos políticos, ideológicos y económicos. Los grupos insurgentes utilizan la piratería para atraer la atención internacional hacia sus causas, crear desestabilización y obtener fondos para sus operaciones. A menudo, estos grupos se oponen a los gobiernos establecidos y buscan socavar su autoridad y legitimidad mediante ataques que afectan tanto a la economía nacional como a la percepción pública de la seguridad.

Los métodos utilizados por los piratas insurgentes son generalmente más sofisticados y coordinados que los de los piratas tradicionales. Estos ataques suelen ser meticulosamente planificados y ejecutados por unidades altamente entrenadas que utilizan embarcaciones rápidas y bien armadas. Las armas empleadas pueden incluir desde fusiles de asalto hasta lanzagranadas y otros equipos militares avanzados. Estos grupos también pueden utilizar tácticas de guerrilla, aprovechando su conocimiento del terreno y su capacidad para moverse rápidamente y desaparecer antes de que las fuerzas de seguridad puedan responder eficazmente.

Un ejemplo notable de piratería insurgente es la actividad del Movimiento de Emancipación del Delta del Níger (MEND) en Nigeria (Obi, 2008). MEND ha llevado a cabo numerosos ataques contra instalaciones petroleras y buques en el Golfo de Guinea, utilizando estas acciones para exigir mayores beneficios económicos para las comunidades locales y protestar contra la explotación ambiental. Estos ataques no solo provocan la interrupción de operaciones petrolíferas, sino que también son utilizados por

MEND como una plataforma para difundir su mensaje y atraer apoyo tanto local como internacional.

Desde luego la piratería marítima es un fenómeno complejo y multifacético que adopta diversas formas dependiendo de la región y el contexto socioeconómico. Las diferentes formas de llevar a cabo esta actividad, desde los ataques físicos hasta los ciberataques y el secuestro de buques, muestran la versatilidad y peligrosidad de esta amenaza global. Cada tipo de ataque presenta características específicas que requieren enfoques de seguridad y respuesta distintos. La cooperación internacional, la implementación de tecnologías avanzadas y el fortalecimiento de la seguridad marítima son esenciales para mitigar la amenaza de la piratería y proteger el comercio global.

En este sentido el impacto económico de estos ataques es considerable, no solo en términos de bienes robados o daños a los buques, sino también en los costos adicionales que enfrentan las empresas navieras y las economías globales. A continuación, el trabajo seguirá profundizando para mostrar las consecuencias económicas y efectos.

### **C. Consecuencias económicas de la piratería: análisis de las pérdidas económicas y materiales provocadas por la piratería en el transporte marítimo.**

La piratería marítima ha sido una amenaza persistente para el comercio internacional a lo largo de la historia. En el contexto moderno, los ataques piratas no solo ponen en riesgo la vida de las tripulaciones y embarcaciones, también provocan pérdidas económicas significativas para las empresas navieras, los propietarios de cargas y las economías nacionales.

Este análisis aborda las consecuencias económicas ocasionadas por la piratería, enfocadas en las pérdidas materiales y financieras que resultan de estos actos criminales contra el transporte marítimo.

El aspecto que en este trabajo predomina como desventaja económica, es el aumento en las primas de seguros. Ya que, las rutas marítimas que atraviesan zonas de alto riesgo son tratadas de manera diferente por las aseguradoras. En algunos casos, se han incrementado hasta en un 50% debido a la alta peligrosidad que representan, lo que

*Gloria Estévez Torres*

añade un costo adicional a las operaciones navieras. Esta presión financiera obliga a muchas compañías a reconsiderar sus rutas o buscar alternativas. Además, la creciente demanda de pólizas de Casco y Maquinaria y de Kidnap and Ransom Insurance (K&R) ha hecho que las aseguradoras tengan que adaptar sus productos, lo que también ha influido en la evolución de los costes (Marsh & McLennan Companies, 2020).

Por otro lado, las reparaciones y reemplazos de buques dañados por ataques piratas son otro costo que afecta gravemente a las empresas navieras. Las embarcaciones que son atacadas o secuestradas a menudo sufren daños estructurales significativos que requieren costosas reparaciones. En muchos casos, estas embarcaciones quedan fuera de servicio durante semanas o incluso meses, lo que provoca pérdidas no solo por los costos de reparación, sino también por la interrupción en la operación comercial.



Además, las cargas dañadas o robadas durante los ataques representan una pérdida significativa para los propietarios de las mercancías. Estas pérdidas no se limitan a los

---

<sup>4</sup> Euronews. (2024, 27 de enero). *Los huties intensifican sus ataques en el Mar Rojo y alcanzan un buque petrolero con un misil*. Euronews. <https://es.euronews.com/2024/01/27/los-huties-intensifican-sus-ataques-en-el-mar-rojo-y-alcanzan-un-buque-petrolero-con-un-mi>

productos transportados; en algunos casos, las empresas deben pagar multas o compensaciones por no cumplir con los plazos de entrega debido a los ataques piratas.

Las industrias que dependen de la importación y exportación de bienes, como la automotriz, la petroquímica y la manufactura, también sienten el impacto, ya que el aumento de los costos de transporte se traduce en un incremento de los precios de los productos. Un informe de Allianz Global Corporate & Specialty (2019) destaca que las primas de seguro en rutas de alto riesgo han aumentado debido al incremento de los secuestros, lo que encarece aún más los costos para las empresas.

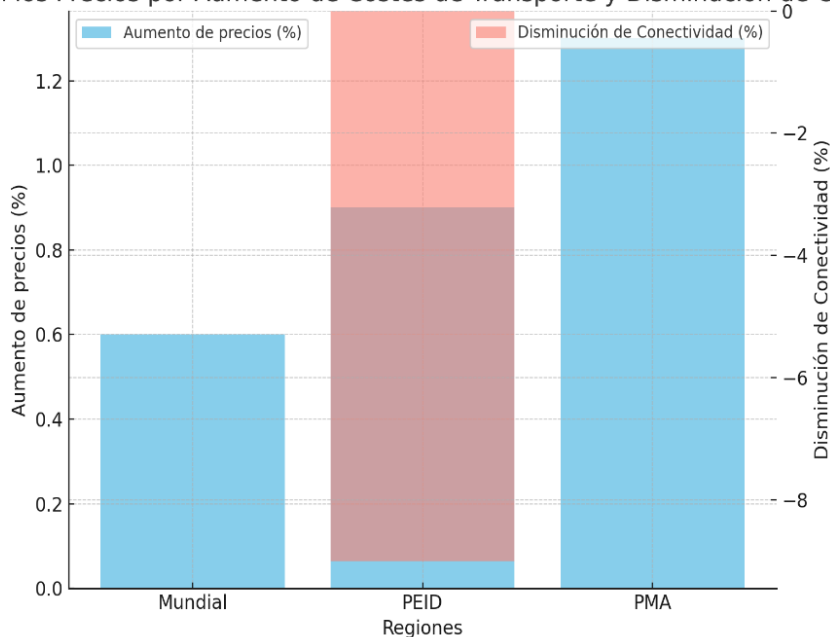
Del mismo modo, los puertos y las instalaciones logísticas también se ven afectados por la piratería, ya que deben implementar medidas adicionales para garantizar la seguridad de las mercancías y las personas. Esto aumenta la presión operativa y los costos asociados con la seguridad y la protección de las cargas

A continuación, se podrá observar a través de una gráfica como impactan de forma desigual los aumentos en los costos de transporte y la disminución de la conectividad marítima, especialmente en los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (PEID). Visto desde la perspectiva mundial, se estima que los precios de consumo podrían aumentar un 0,6% si las tarifas continúan incrementándose hasta 2025. Sin embargo, los PEID, que dependen más del transporte marítimo, enfrentan un efecto mayor, con un aumento del 0,9% en los precios generales y del 1,3% en los alimentos procesados. Además, los PEID han experimentado una disminución del 9% en su conectividad marítima,

exacerbando

su

Impacto en los Precios por Aumento de Costes de Transporte y Disminución de Conectividad



5

De la misma forma las consecuencias indirectas también causan estragos. La pérdida de confianza en ciertas rutas comerciales, afectando directamente las decisiones de los armadores y aseguradoras. Haciendo referencia a lo antes expuesto, el Golfo de Guinea y el estrecho de Malaca, por ejemplo, han sido puntos críticos para los ataques piratas durante años, lo que ha llevado a muchas compañías navieras a evitar estas rutas. Provocando no solo el incremento de los costes operativos, ya que las rutas tomadas finalmente resultan más largas, sino que también limitando el acceso a mercados clave en ciertas regiones, llevando esto a la vez a la pérdida de ganancias.

Por ello surge, La desviación de rutas. Las rutas más seguras generalmente son más largas, lo que implica un aumento en los costos de combustible y tiempo de viaje. Este tipo de ajustes operacionales no solo afecta a las navieras, sino también a los consumidores finales, ya que los precios de los bienes importados pueden llegar a ser incrementados debido a los mayores costos de transporte.

<sup>5</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2024, 22 de octubre). *La vulnerabilidad de las cadenas de suministro, al descubierto ante la presión de los puntos de estrangulamiento marítimos mundiales*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/news/la-vulnerabilidad-de-las-cadenas-de-suministro-al-descubierto-ante-la-presion-de-los-puntos-de>

*Gloria Estévez Torres*

para evitar las aguas peligrosas del Golfo de Adén, lo que ha resultado en aumentos de costos tanto para las navieras como para las economías nacionales que dependen del transporte marítimo. Según un informe de la **International Chamber of Commerce (2024)**<sup>6</sup>, las tarifas de contenedores entre el Lejano Oriente y el norte de Europa aumentaron un 30% desde abril, mientras que los precios de otras rutas también se han incrementado considerablemente, reflejando más del doble en comparación con el año anterior. A continuación, se observará un caso que muestre la diferencia en la duración de los viajes causadas por las rutas alternativas utilizadas:

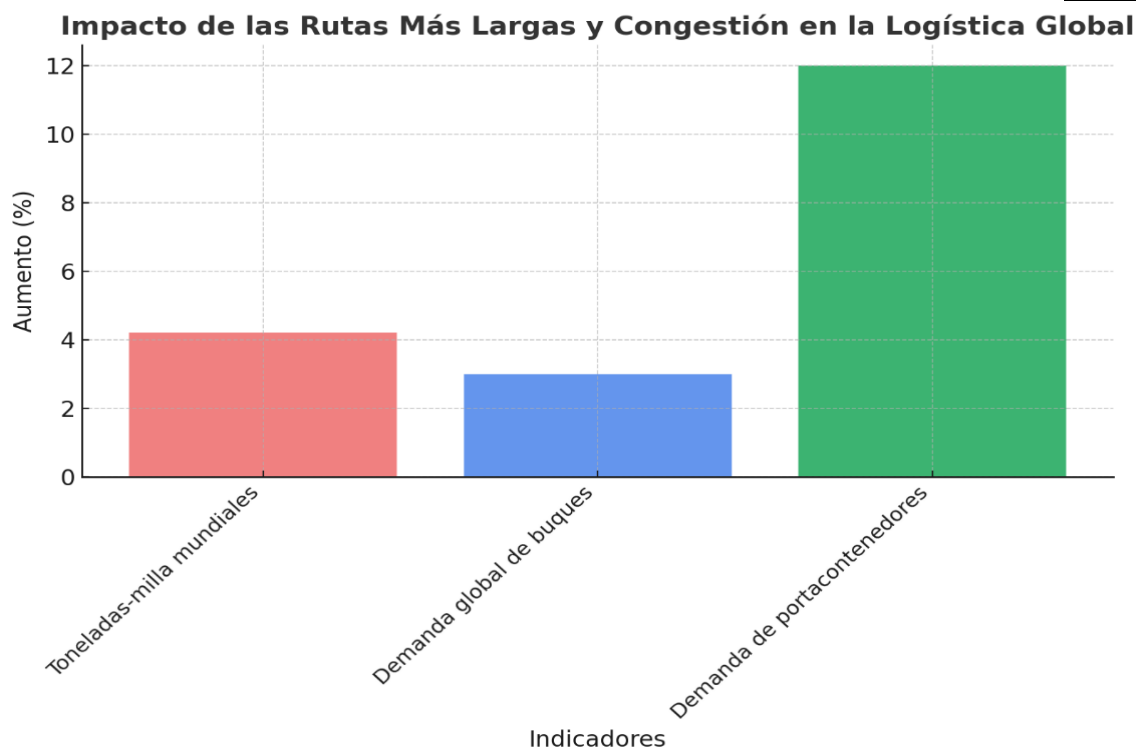
“Glovis Symphony (OMI 9702429), porta vehículos de bandera coreana zarpó de Singapur el 14 de febrero rumbo al puerto español de Tarragona. En tiempos normales, el buque habría navegado por el Canal de Suez para llegar a su destino, ya que es la ruta más corta. Sin embargo, la nave se vio obligada a tomar la ruta del Cabo (alrededor del Cabo de Buena Esperanza), lo que aumentó la duración del trayecto y también los costes. Si el buque hubiera tomado la ruta de Suez, habría llegado a Tarragona en unos 23 días. El Glovis Symphony atracó en España hacia el 15 de marzo vía el sur de África.” (*Política exterior, 2024*)

Como bien se redacta en este informe, publicado por la página “Política exterior” se pueden observar de forma más clara los costes a los que se hacían mención, ya que los buques suelen llegar más tarde por la utilización de rutas más largas, lo que provoca mayor cantidad de combustible utilizado, de provisiones para la tripulación y tiempo de espera para el comprador, la carga también podría verse afectada, aunque en este caso, la mercancía transportada no era perecedera, podrían haber incurrido riesgos atmosféricos que provocasen daños en estas e incluso pérdidas.

---

<sup>6</sup> International Chamber of Commerce. (2024). Maritime crime and piracy incidents lowest since 1994, but threats to crews remain. International Chamber of Commerce. <https://www.iccwbo.org/piracy-reporting>



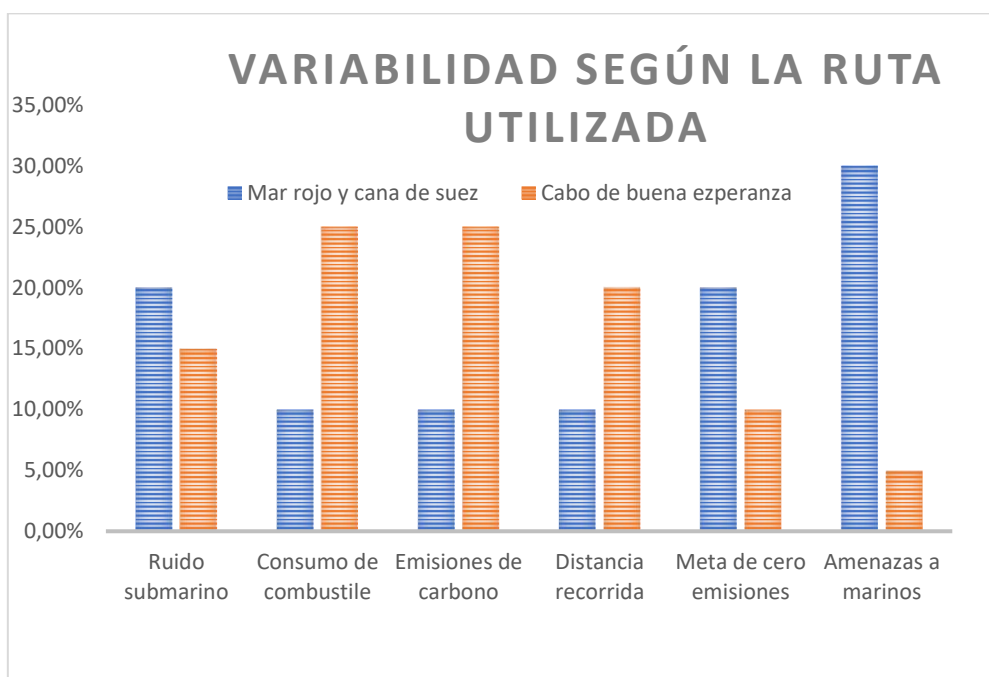


7

Con este gráfico se refleja lo que ocasiona las interrupciones en las rutas marítimas, como los desvíos de buques en el Mar Rojo y el Canal de Panamá, en varios indicadores logísticos entre 2023 y 2024. En primer lugar, las toneladas-milla mundiales, que miden la carga transportada y la distancia recorrida, aumentaron un 4,2%, lo que hace énfasis que las rutas más largas demandan mayor cantidad recursos para el mismo número de envíos. A esto se le suma que la demanda global de buques subió un 3%, reflejando una mayor necesidad de capacidad naviera debido a la congestión; en el caso específico de los portacontenedores, la demanda experimentó un crecimiento significativo del 12%, intensificando la presión sobre las cadenas de suministro. Estos aumentos representan un desafío importante para la logística mundial, incrementando los costos operativos, el consumo de combustible y las emisiones, además de prolongar los tiempos de entrega, acarreado con ello una incesante búsqueda de alternativas.

<sup>7</sup> Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2024, 22 de octubre). *La vulnerabilidad de las cadenas de suministro, al descubierto ante la presión de los puntos de estrangulamiento marítimos mundiales*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/news/la-vulnerabilidad-de-las-cadenas-de-suministro-al-descubierto-ante-la-presion-de-los-puntos-de>

Asimismo, la utilización de estas rutas provoca un aumento de contaminación emitida por los buques, que, si bien es cierto de los medios de transportes, el buque es el que menos cantidades de dióxido de carbono emite, comparado al tamaño y peso de la mercancía transportada; no obstante, al tener que hacer uso de rutas más larga incrementa de forma notable, como se puede observar en la siguiente gráfica:



El transporte marítimo es una de las actividades más intensivas en emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), principalmente debido al uso de combustibles fósiles como el bunker, un tipo de fuelóleo pesado utilizado en los barcos. Cuando los barcos desvían su ruta, especialmente por trayectos que requieren más tiempo y distancias más largas, el consumo de combustible aumenta, lo que implica una mayor emisión de gases contaminantes (CO<sub>2</sub>, óxidos de nitrógeno, y partículas de azufre) al medio ambiente.

En pro de mejorar estos efectos, las navieras utilizaban rutas más cortas, sin embargo, actualmente deben utilizar alternativas como combustibles más limpios, los cuales suelen ser de mayor precio debido a la escasez de estos, también los barcos que suelen funcionar con esta clase de combustibles (GNL) o híbridos, son de un valor más elevado.

Otros modos de prevención para las navieras, es la incorporación de la compensación de emisiones o carbon offsetting, en las cuales invierten en proyectos ecológicos que a posteriori minoricen la contaminación y equilibren las emisiones.

Un factor menos visible pero igualmente importante, es la mella en la moral de las tripulaciones. Los constantes ataques y secuestros no solo generan pérdidas financieras, sino que también afectan la estabilidad emocional de los marineros. Las tripulaciones que han sido víctimas de ataques piratas o que trabajan en rutas peligrosas experimentan altos niveles de estrés y ansiedad, lo que puede llevar a una rotación elevada de personal. Esto no solo incrementa los costos de contratación y formación de nuevas tripulaciones, sino que también dificulta la operación eficiente de las empresas navieras. Algunas compañías han tenido que implementar programas de apoyo psicológico para los marineros que han sido afectados por secuestros o situaciones violentas a bordo.

Por el contrario, de las consecuencias más visibles, está la caída de la actividad económica local, afectando la inversión extranjera y reduciendo el volumen de comercio. Asimismo, Las empresas locales experimentan dificultades para mantener su competitividad global debido a los altos costos adicionales relacionados principalmente con los seguros y la seguridad en la mar.

Un ejemplo claro, en cuanto a la pesca, los ataques piratas pueden alterar las rutas comerciales de los productos pesqueros y, en algunos casos, amenazar directamente la seguridad de los pescadores y sus embarcaciones. los pescadores locales enfrentan constantes amenazas de secuestro, lo que afecta tanto la producción como la exportación de productos pesqueros.

Asimismo, en el sector turístico, la piratería también tiene un impacto considerable. Los destinos costeros que dependen de cruceros o actividades marítimas (como en el Sudeste Asiático o las Islas del Caribe) experimentan caídas en el número de visitantes debido al temor de ataques a turistas o la alteración de las rutas de cruceros. Los países con costas atractivas para el ecoturismo o el turismo de aventura, como en Somalia o el Golfo de Adén, también ven reducidas sus ganancias por la inseguridad en el mar, que afecta la confianza de los viajeros. (International Chamber of Commerce, 2024)

Es por ello por lo que, los países costeros deben destinar grandes cantidades de recursos a la protección de sus aguas territoriales, lo que implica un costo directo en términos de mantenimiento de flotas navales, patrullas y operaciones de vigilancia.

En regiones como el Golfo de Guinea, el costo de combatir la piratería ha sido especialmente alto, ya que las patrullas navales y las fuerzas internacionales no siempre han sido suficientes para garantizar la seguridad de las rutas comerciales. Según el Banco Mundial (2019), los países del Golfo de Guinea pierden aproximadamente 2.300 millones de dólares anuales debido a la piratería y la inseguridad marítima, lo que afecta gravemente su capacidad para atraer inversiones extranjeras y desarrollar infraestructuras portuarias.

En resumen, la piratería marítima impone una serie de costos económicos y materiales significativos en el transporte marítimo. Desde los pagos de rescates y las pérdidas de carga hasta el incremento en los gastos de seguro y seguridad nacional, las consecuencias económicas de la piratería son profundas y multifacéticas. Las cifras muestran el impacto real en las operaciones marítimas y refuerzan la necesidad de implementar medidas efectivas de mitigación de riesgos. La colaboración internacional y la implementación de medidas de seguridad avanzadas son esenciales para mitigar estas incidencias y garantizar la seguridad de las rutas comerciales globales. Sin embargo, antes de analizar las medidas a proponer, se debe referenciar la jurisprudencia que existe acerca de este tema, ya que en el ámbito internacional las normativas han sido de gran ayuda a la hora de mitigar los costos económicos.

#### **D. La piratería marítima desde el ámbito legal: Convenios y acuerdos más destacados.**

En el mundo moderno todas las malas acciones conllevan sanciones y en este caso la piratería no es la excepción. La necesidad de establecer un marco legal claro y eficaz para combatir la piratería es crucial para garantizar la seguridad de las rutas marítimas y proteger el comercio global. A lo largo de las décadas, diversos instrumentos internacionales han sido adoptados para enfrentar este problema, consolidando un

conjunto de normativas que permiten a los Estados coordinar sus esfuerzos y combatir la piratería de manera más efectiva. En este capítulo, se analizan las principales normativas, convenios y acuerdos que han sido clave para el desarrollo del derecho internacional sobre piratería.

#### **a) Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) – 1982**

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) es el marco jurídico internacional más amplio y reconocido en cuanto a la regulación de los mares y océanos, con un papel crucial en la lucha contra la piratería. En su artículo 101, se define la piratería como: “cualquier acto de violencia cometido en alta mar con fines privados y sin la autorización de un Estado”. El aspecto clave de la CONVEMAR es su principio de jurisdicción universal, que permite a cualquier Estado capturar a los piratas y juzgarlos, independientemente de su nacionalidad o la del buque atacado.

Esto permite una cooperación internacional más efectiva en la lucha contra la piratería, ya que la alta mar no pertenece a ninguna jurisdicción nacional específica, lo que podría facilitar la impunidad de estos crímenes. Sin embargo, un desafío importante que enfrenta la CONVEMAR es que solo regula la piratería en alta mar, dejando fuera los actos que ocurren en aguas territoriales, que son competencia de las leyes nacionales de cada Estado (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982).

#### **b) Convenio para la Supresión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Convenio SUA) – 1988**

El SUA fue adoptado para abordar las lagunas que dejó la CONVEMAR en términos de seguridad en el mar, especialmente después del ataque terrorista al crucero Achille Lauro en 1985:

*Gloria Estévez Torres*

“Perpetrado por el Frente para la Liberación de Palestina (FLP), generó una crisis diplomática entre Estados Unidos, Italia y Egipto. Ronald Reagan intentó liberar el barco por la fuerza, mientras que Italia y Egipto optaron por la negociación. Uno de los rehenes, un ciudadano estadounidense, fue asesinado, lo que intensificó el conflicto. Las tensiones aumentaron cuando Reagan desvió el avión que transportaba a los secuestradores, creando una confrontación entre EE. UU. e Italia sobre la jurisdicción y el uso de la fuerza.” (*La vanguardia*, 2007)

Creando un vacío legal para el territorio que debía juzgar los antisociales.

Por esto el SUA aun con un enfoque principal de protección de los buques frente a actos terroristas, también incluye disposiciones contra la piratería. El Convenio permite a los Estados parte ejercer jurisdicción sobre delitos cometidos en alta mar, incluso cuando no están directamente relacionados con ataques a buques de su bandera. Esto fortalece la capacidad internacional para enjuiciar no solo a piratas, sino a cualquier individuo o grupo que intente desestabilizar la navegación marítima. La importancia del SUA radica en su capacidad de llenar los vacíos legales de la CONVEMAR, especialmente en cuanto a la protección de la seguridad marítima frente a las nuevas amenazas del siglo XXI. (IMO, 1988).

### **c) Código de Conducta de Djibouti – 2009**

Frente a la creciente amenaza de la piratería somalí en la década de 2000, los Estados del Cuerno de África y el Golfo de Adén adoptaron el Código de Conducta de Djibouti en 2009, un acuerdo regional que busca fomentar la cooperación para enfrentar este fenómeno.



Éste promueve el intercambio de información y la coordinación en la lucha contra la piratería en la región, además de brindar apoyo técnico y facilitar el desarrollo de capacidades locales para combatirla. Un aspecto clave del Código de Djibouti es su enfoque en la construcción de infraestructura regional para patrullas conjuntas y la creación de centros de coordinación que permitan a los Estados involucrados actuar de manera más rápida y eficiente ante amenazas piráticas (Djibouti Code of Conduct, 2009).

“En concreto, los signatarios del Código han acordado cooperar, de forma coherente con el derecho internacional, en las siguientes esferas:

- a) la investigación, detención y enjuiciamiento de las personas bajo sospecha razonable de haber cometido actos de piratería,
- b) la interceptación y la captura de los buques sospechosos y de los bienes a bordo de dichos buques;

<sup>8</sup> Furian, P. H. (n.d.). *Mapa político del Cuerno de África* [Ilustración]. Dreamstime. <https://es.dreamstime.com/stock-de-ilustraci%C3%B3n-cuerno-del-mapa-pol%C3%ADtico-de-%C3%A1frica-image73094832>

- c) el rescate de buques, personas y bienes objeto de actos de piratería y robos a mano armada y la facilitación de los cuidados, el tratamiento y la repatriación adecuados a los marinos, pescadores y otro personal de a bordo, así como al pasaje que haya sido víctima de dichos actos, particularmente en los casos en que hayan sido sometidos a actos violentos; y
- d) la realización de operaciones compartidas”.<sup>9</sup>

Es así como este código sin duda ha sido clave en la cooperación internacional contra la piratería en la región. Creando centros de coordinación y promoviendo el intercambio de información entre los Estados parte, mejorando las capacidades regionales para combatir la piratería y otros crímenes marítimos. A lo largo de los años, el código se ha adaptado a los desafíos actuales, permitiendo una mayor seguridad y protección de las rutas marítimas esenciales.

#### **d) Código de Conducta de Yaoundé – 2013**

El Código de Conducta de Yaoundé, firmado por los Estados de África Occidental y Central, establece una plataforma de cooperación regional enfocada en combatir la piratería y otros crímenes marítimos en el Golfo de Guinea. Esta región, caracterizada por su importancia económica y geopolítica, ha visto un aumento en los ataques piráticos en las últimas décadas. Esta normativa fomenta la creación de zonas de seguridad marítima y la implementación de patrullas coordinadas entre los Estados firmantes. A diferencia de la piratería somalí, los ataques en el Golfo de Guinea ocurren principalmente en aguas territoriales, por lo que este código se enfoca en el fortalecimiento de las capacidades locales y la cooperación entre países para combatir este tipo de amenazas. (Yaoundé, 2013)

---

<sup>9</sup> International Maritime Organization (IMO). (n.d.). *Content and Evolution of the Djibouti Code of Conduct*. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>



### **e) Directrices sobre la Utilización de Personal de Seguridad Privada Armado (PCASP)**

A raíz del aumento de los ataques piráticos en las costas de Somalia, muchas empresas navieras comenzaron a contratar personal de seguridad privada armado (PCASP) para proteger sus embarcaciones. Aunque no existe un marco legal internacional unificado para regular esta práctica, la Organización Marítima Internacional (OMI) ha emitido una serie de directrices que busca graduar el uso de fuerzas armadas privadas a bordo de los buques. Estas directrices incluyen recomendaciones sobre el uso de la fuerza, las normas de contratación y las responsabilidades legales en caso de enfrentamientos armados. A pesar de su utilidad, la falta de un marco internacional unificado ha generado discrepancias entre los Estados en cuanto a la regulación y control de este tipo de fuerzas.<sup>10</sup>

### **f) Resoluciones del Consejo de Seguridad de la ONU**

El Consejo de Seguridad de la ONU ha sido un actor fundamental en la lucha contra la piratería, especialmente en las aguas frente a las costas de Somalia. Desde 2008, ha emitido una serie de resoluciones, comenzando con la Resolución 1816, que permitió a los Estados utilizar la fuerza en aguas territoriales somalíes para combatir la piratería. Esta resolución, considerada excepcional en el derecho internacional, otorgó una autorización temporal para que los Estados intervinieran en aguas soberanas con el fin de proteger la seguridad marítima global. Las resoluciones del Consejo de Seguridad han sido renovadas y adaptadas a lo largo de los años, proporcionando un marco legal para las operaciones militares internacionales en la región. (UN Security Council, 2008)

### **g) Operaciones Militares Internacionales**

En respuesta a las resoluciones del Consejo de Seguridad, varias organizaciones internacionales, como la Unión Europea (UE) y la OTAN, han lanzado operaciones

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, p.38

militares con el fin de patrullar las áreas de mayor riesgo y proteger el tráfico marítimo. La Operación Atalanta, como se mencionaba en el acápite anterior fue a de las más exitosas en la reducción de los ataques en el Golfo de Adén y frente a las costas de Somalia. Estas operaciones tienen como mandato la disuasión y represión de actos de piratería, y están respaldadas por un marco legal que permite la intervención militar en alta mar y, excepcionalmente, en aguas territoriales. Además de la Operación Atalanta, la OTAN ha desplegado fuerzas navales bajo la Fuerza Combinada de Tarea 151 (CTF-151) para realizar patrullas en el Índico. (European Union Naval Force, 2008)

En este apartado se puede observar como el marco legal para combatir la piratería marítima ha ido evolucionando de manera significativa en las últimas décadas, dando respuesta a la creciente amenaza que representa para el comercio mundial. Convenios internacionales como la CONVEMAR y el SUA han sido fundamentales para definir la piratería y proporcionar los mecanismos legales necesarios para su persecución. A su vez, los códigos de conducta regionales, como el de Djibouti y Yaoundé, han demostrado la importancia de la cooperación entre Estados en áreas de alto riesgo. Sin embargo, aunque se han logrado avances significativos, la piratería sigue siendo un desafío dinámico que requiere una adaptación continua del marco normativo, así como un enfoque integral que combine la acción militar, la cooperación internacional y el desarrollo de capacidades locales.

Mientras esto puntos siguen sobre la mesa, el seguro como medida amortización se adentra cada vez más en el juego.

### **E. Rol de los seguros marítimos: explicación del papel de los seguros en la mitigación de riesgos y la protección contra pérdidas debido a la piratería**

Los seguros marítimos juegan un rol fundamental al transferir los riesgos financieros de las empresas navieras a las aseguradoras, ya que, estas pólizas para ayudan a mitigar las pérdidas económicas derivadas de los ataques, que pueden alcanzar millones de dólares por incidente.

La piratería genera costos directos, como el pago de rescates, daños al buque o robo de carga, y costos indirectos, como desvíos de rutas, interrupciones en las operaciones y primas más altas para navegar en zonas de alto riesgo. Los seguros permiten a las navieras transferir estos riesgos, garantizando la continuidad operativa y financiera. Sin esta protección, las consecuencias de un ataque podrían ser catastróficas, afectando la estabilidad económica de las partes involucradas y la sostenibilidad del comercio marítimo.

Por esto, Es esencial conocer los tipos de seguros disponibles para mitigar los siniestros en el ámbito marítimo

En este sentido el sistema asegurador incluye una serie de coberturas diseñadas para proteger diferentes aspectos del comercio marítimo frente a la piratería. Entre los productos más comunes se encuentra el seguro de casco y maquinaria (H&M)<sup>11</sup>, que se encarga de dar cobertura a los daños físicos en la estructura de los barcos provocados por ataques piratas. El H&M no solo cubre los daños a la embarcación causados durante un ataque, sino también el costo de las reparaciones necesarias para que el buque vuelva a estar en funcionamiento. Este tipo de seguro es esencial para mitigar las pérdidas económicas que pueden derivarse de la necesidad de inmovilizar un barco durante largos periodos posterior a dicho ataque.

Además de la protección física de la nave, las empresas navieras a menudo optan por seguros de secuestro y rescate (K&R)<sup>12</sup>, los cuales dan cobertura al pago de rescates en caso de que la tripulación sea capturada durante un ataque. Este seguro se centra en cubrir los costos relacionados con las negociaciones para la liberación de la tripulación y la eventual recuperación del barco. En zonas como el Golfo de Adén y la costa de Somalia, donde los secuestros de embarcaciones son comunes, el seguro K&R es vital para garantizar que las compañías navieras puedan enfrentar las demandas de rescate sin comprometer su estabilidad financiera. (Murphy,2009)

Por último, se debe exponer el seguro de carga, el cual busca proteger las mercancías transportadas en las embarcaciones. Es particularmente importante dado que los piratas

---

<sup>11</sup> Hull & Machine: Términos anglos utilizados para nombrar el seguro casco y máquinas.

<sup>12</sup> Kidnap and Ransom Insurance: Seguros en caso de secuestros.

suelen atacar embarcaciones con bienes de alto valor como; petróleo, productos electrónicos y materias primas, entre otros; los cuales como resultado son saqueados o violentados de tal manera que se dificulte la venta. Este seguro entra en juego en casos tales como; robo o daño de la carga, cubriendo las pérdidas sufridas por los propietarios de las mercancías (IMB,2018). Asimismo, las pólizas de seguro de carga pueden extenderse para cubrir los retrasos en las entregas causados por incidentes de piratería, lo que resulta crucial para minimizar las interrupciones en las cadenas de suministro globales.

Estos diferentes seguros son los que llegan a ser parte esencial a la hora de buscar mitigar daños en caso de cualquier incidente que pueda llegar a suceder, especialmente si estos pueden ser ocasionados por la piratería. No obstante, para ello el tomador debe pagar según la peligrosidad que correrá en el viaje.

Uno de los aspectos clave de los seguros marítimos es la evaluación de riesgos, la cual se realiza en función de varios factores, como la ruta que sigue el barco, la mercancía transportada, las características de la embarcación y las medidas de seguridad adoptadas por la tripulación. Las zonas de tránsito, como el Golfo de Guinea o el Estrecho de Malaca, son clasificadas como áreas de alto riesgo debido a la alta incidencia de ataques piratas. Las embarcaciones que transitan por estas rutas incurren en altas cantidades de expendios con el seguro debido a la peligrosidad mayor que representan (Bueger,2014). Estas primas pueden incrementarse hasta un 50% dependiendo de la ruta, lo que añade presión financiera a las compañías navieras.

Igualmente, las aseguradoras a menudo recompensan a las empresas que implementan medidas de seguridad proactivas, como el uso de guardias armados, la instalación de sistemas de alerta temprana y la adopción de rutas de navegación seguras. Estas prácticas, que han de reducir la probabilidad de un ataque exitoso, pueden ayudar a las navieras a negociar por un seguro más económico. La seguridad de la tripulación y la carga es una prioridad para las aseguradoras, que incentivan la implementación de estas medidas para reducir el número de incidentes de piratería en aguas internacionales. (Bueger,2016)

Siguiendo este orden, se debe nombrar los clubes de Protección e Indemnización (P&I), que funcionan como sociedades mutuales entre armadores y operadores navieros, también juegan un papel crucial en la gestión del riesgo de piratería. Ya que brindan una cobertura más amplia que los seguros tradicionales, cubriendo los costos de responsabilidad civil frente a terceros, como los daños causados a la carga o los costos de indemnización a las familias de los tripulantes en caso de secuestro o fallecimiento durante un ataque pirata. (P&I Club, 2019)

Los clubes de P&I permiten a sus miembros compartir los riesgos, lo que resulta en mayor accesibilidad y capacidad para afrontar crisis relacionadas con la piratería. Además, de ofrecer cobertura financiera, los P&I también proporcionan orientación legal y asesoría en caso de ataques piratas. Esto incluye la negociación con las autoridades locales y las organizaciones internacionales en zonas afectadas por la piratería, lo que facilita la liberación de tripulaciones secuestradas y la recuperación de embarcaciones capturadas. Este enfoque colaborativo fortalece la capacidad de respuesta de las empresas ante crisis de piratería, asegurando que los armadores tengan acceso a los recursos necesarios para enfrentar estas situaciones.

Por otro lado, con el avance de la tecnología y la creciente digitalización del comercio marítimo, ha surgido una nueva amenaza: la piratería cibernética. Este tipo de ataques, que implican el acceso no autorizado a los sistemas de navegación de los buques, permite a los piratas tomar control de las operaciones del barco a distancia, desactivar sistemas de seguridad y desviar embarcaciones hacia zonas de alto riesgo para facilitar abordajes físicos o extorsiones (Buerger,2016). Esto ha ocasionado que las aseguradoras inicien a ofrecer pólizas especializadas que cubren los daños y pérdidas derivados de dichos ciberataques, así como los costos de restauración de los sistemas comprometidos. Estas pólizas no solo cubren los ataques directos a los sistemas del barco, sino también el robo de datos sensibles, como información sobre la carga o las rutas de navegación. Las aseguradoras reconocen que la piratería cibernética puede tener consecuencias devastadoras para las operaciones comerciales y están desarrollando productos innovadores para proteger tanto los activos físicos como los digitales en el sector marítimo. (IMO,2017)

Sin embargo, el combate a la piratería, especialmente en regiones con alta incidencia de ataques, no es una tarea que las aseguradoras puedan asumir solas. La colaboración internacional entre gobiernos, organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y el sector asegurador es esencial para garantizar la seguridad en las rutas comerciales más vulnerables. Esta cooperación se traduce en la posible implementación de convoy escoltas con las fuerzas navales internacionales, el establecimiento de zonas seguras y el intercambio de información sobre incidentes de piratería y medidas preventivas. Asimismo, las aseguradoras trabajan en estrecha colaboración con las autoridades internacionales para actualizar los protocolos de seguridad en el sector marítimo, incorporando tecnologías avanzadas y nuevas tácticas de prevención. La participación del sector asegurador en estas iniciativas permite una evaluación constante de riesgos, lo que asegura que las pólizas de seguro se adapten a las nuevas formas de amenaza, como los ciberataques o las tácticas de piratería insurgente, que son respaldadas por facciones con intereses políticos y económicos<sup>13</sup>.

Este capítulo ha permitido explorar en profundidad las consecuencias de la piratería marítima en la industria de seguros y las soluciones que el sector ha desarrollado para mitigar estos riesgos. A través de la evolución histórica de la piratería, desde los ataques tradicionales en alta mar hasta las formas más sofisticadas de piratería cibernética, se ha evidenciado que la piratería sigue siendo una amenaza persistente para el comercio marítimo global.

Los seguros marítimos han demostrado ser una herramienta fundamental para la gestión de riesgos en este entorno hostil, proporcionando una red de seguridad financiera y operativa tanto para los propietarios de embarcaciones como para los propietarios de carga. Las pólizas de seguro especializadas, como las de casco y maquinaria, secuestro y rescate, carga y las recientes coberturas para ciberataques, han permitido a las compañías navieras y a los operadores de carga continuar sus operaciones en zonas de alto riesgo sin temor a pérdidas devastadoras.

En resumen, Los seguros marítimos han demostrado ser un mecanismo esencial para proteger a las empresas navieras de las pérdidas financieras derivadas de la piratería.

---

<sup>13</sup> Id.

*Gloria Estévez Torres*

Con productos especializados que cubren desde daños a la estructura de los barcos hasta los costos de rescates, las aseguradoras ayudan a mitigar los riesgos asociados con esta amenaza global. Del mismo modo la cooperación internacional, junto con las innovaciones del sector asegurador, serán cruciales para enfrentar los desafíos futuros que presenta la piratería marítima. El éxito en la protección de las rutas marítimas y la reducción de los costos económicos asociados a la piratería dependerá de la capacidad de los actores involucrados para adaptarse a las nuevas formas de amenaza, fortalecer los protocolos de seguridad en el sector marítimo global.

Es evidente que, para reducir la incidencia de ataques piratas, es fundamental implementar estrategias de mitigación de riesgos que complementen las pólizas de seguro. En el próximo capítulo, analizaremos las estrategias proactivas y preventivas que se han desarrollado para este fin.

## **II.**

# **ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS Y POLÍTICAS DE SEGUROS**



## II.

# ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS Y POLÍTICAS DE SEGUROS

Tal como se señaló en el Capítulo I, la piratería marítima continúa siendo una amenaza significativa para el comercio internacional, afectando todos los campos, desde las compañías navieras, propietarios de carga, tripulaciones, gobiernos y economía en general. A pesar de los avances en la seguridad marítima y los esfuerzos de cooperación internacional, los ataques piratas siguen ocurriendo en regiones críticas como el Golfo de Guinea, el sudeste asiático y las costas de Somalia. Anteriormente, se abordó el impacto de este fenómeno desde una perspectiva histórica, económica y legal, destacando el rol de los seguros marítimos como una red de seguridad para las empresas afectadas. No obstante, aunque los seguros son fundamentales, por sí solos no pueden eliminar completamente los riesgos asociados con la piratería.

Las políticas de seguros se centran en gestionar el resultado financiero provocado por los ataques piratas, cubriendo los costos de reparación de los buques, la pérdida de mercancías o el pago de rescates. Pero estas políticas son reactivas por naturaleza; intervienen después de que un ataque ha ocurrido, brindando apoyo a las empresas afectadas para que puedan recuperarse económicamente. Este enfoque, aunque crucial, debe complementarse con estrategias proactivas que busquen prevenir los ataques piratas en primer lugar.

Por lo tanto, el desarrollo de estrategias de mitigación de riesgos es crucial para la reducción de la vulnerabilidad que enfrentan las embarcaciones y garantizar que las rutas comerciales clave sigan siendo seguras. Estas estrategias incluyen una combinación de medidas preventivas, como la instalación de sistemas de seguridad avanzados a bordo de los buques, el uso de guardias armados y la adopción de rutas de navegación más seguras<sup>14</sup>. También abarcan iniciativas internacionales, como los convoyes escoltados

---

<sup>14</sup> IMB, 2018, *Op. cit. P.*

por fuerzas navales, diseñadas para proteger a las flotas comerciales en zonas de alto riesgo.

El rol de los gobiernos y las organizaciones internacionales, como la Organización Marítima Internacional (OMI), en la implementación de medidas de seguridad marítima es cada vez más importante. La colaboración entre sectores público y privado ha permitido la creación de políticas globales coordinadas que buscan reducir la incidencia de ataques piratas a través de patrullas navales y el fortalecimiento de las capacidades de vigilancia en aguas internacionales. Sin embargo, los desafíos siguen presentes, y tanto las aseguradoras como los actores gubernamentales deben seguir evolucionando sus políticas para adaptarse a las nuevas formas de piratería, incluyendo el ciberterrorismo marítimo, que plantea riesgos cada vez mayores para el sector.

Este capítulo se centrará en la revisión de las políticas de seguros marítimos frente a la piratería, evaluando su eficacia y los retos que enfrentan en un entorno de seguridad marítima cambiante. Asimismo, se explorarán las estrategias de mitigación de riesgos que han demostrado ser efectivas para proteger a las compañías navieras y a sus tripulaciones. Estas estrategias van más allá de las medidas tradicionales de seguridad y abordan la necesidad de una gestión integral del riesgo, que incluya tanto enfoques defensivos como preventivos. También se propondrán nuevas políticas y protocolos para enfrentar los riesgos emergentes, con un enfoque en la innovación y la cooperación internacional.

Finalmente, el capítulo incluirá un análisis de casos reales de piratería marítima, destacando cómo las aseguradoras y las empresas navieras han manejado estos incidentes y qué lecciones pueden extraerse para futuras mejoras en las políticas de seguros y estrategias de seguridad. Estos casos ilustrarán no solo las mejores prácticas adoptadas por el sector, sino también las áreas de mejora, especialmente en lo que respecta a la respuesta inmediata a los ataques y la protección de las tripulaciones.

En resumen, a través de este Capítulo se buscará proporcionar una visión comprensiva de las herramientas disponibles para aminorar los riesgos ocasionadas por esta actividad, abarcando desde las políticas de seguros hasta las estrategias de cautela. Con esto se busca mostrar ideas que fortalezcan la seguridad marítima global, no solo

mediante la compensación de pérdidas, sino también mediante la prevención efectiva de los ataques piratas y la creación de protocolos robustos que garanticen la protección de uno de los pilares fundamentales del comercio internacional.

### **A. Políticas de seguros marítimos frente a la piratería: revisión de las políticas de seguro existentes y su eficacia para hacer frente a la piratería.**

En el contexto actual de inseguridad en las rutas marítimas, las políticas de seguros marítimos desempeñan un papel esencial en la protección de las empresas navieras, los propietarios de carga y las tripulaciones ante los riesgos que presenta la piratería. Estos seguros no solo proveen cobertura financiera frente a daños y pérdidas, sino que también incentivan la adopción de medidas preventivas que buscan minimizar el impacto de los ataques piratas. En este apartado, se analizará cómo las políticas de seguros marítimos han evolucionado para abordar estas amenazas y se evaluará su eficacia en un entorno donde las tácticas piratas siguen cambiando. Iniciando con los tipos de póliza utilizados para combatir la piratería.

Entre las pólizas más comunes se encuentra el seguro de casco y maquinaria (H&M), que cubre los daños físicos a las embarcaciones causados por ataques piratas. Este seguro es fundamental, ya que los piratas pueden causar daños considerables al intentar tomar el control de un barco o al sabotear su estructura una vez que lo han abordado. Según Colombos y Wilson en su tratado sobre derecho marítimo, "el seguro de casco y maquinaria no solo cubre los daños físicos, sino también las reparaciones necesarias que puedan surgir de la incapacidad del buque para seguir navegando tras un ataque" (Colombos & Wilson, 2019). Para el caso de pago de rescate, las pólizas de H&M podrían ofrecer cobertura como: **Gasto Sue&Labour:** Buque sin carga, hecho por prevención o mitigación de parte del asegurado. **Avería Gruesa:** Buque con carga, donde el rescate y gastos ocasionados por el secuestro, se podrían liquidar como una Avería Gruesa entre los partícipes en la "aventura común", en cuyo caso el armador podrá recobrar los gastos en que haya incurrido frente a los asegurados de H&M.

No obstante, este seguro no suele cubrir los secuestros, lo que ha generado la necesidad de pólizas adicionales como el seguro de secuestro y rescate (K&R). El seguro de secuestro y rescate (K&R) ha cobrado especial relevancia en zonas de alto riesgo como el Golfo de Adén y el sudeste asiático. Estas pólizas cubren los costos asociados con las demandas de rescate, así como los gastos de negociación y liberación de la tripulación. Según Le Roy , " la demande de polices K&R a considérablement augmenté au cours des dernières décennies, car les compagnies maritimes préfèrent être préparées à la possibilité de détentions prolongées et de négociations complexes" (Le Roy, 2017, Assurance Maritime). Es decir que este es el respaldo principal para tener en cuenta a la hora de realizar rutas tendientes a sufrir este tipo de ataques, que no solo violentan por así decir al buque, sino también a los tripulantes.

Asimismo, el seguro de carga es otro pilar fundamental en la protección de las mercancías transportadas. Las aseguradoras cubren tanto las pérdidas físicas de la carga como los retrasos causados por ataques piratas, los cuales pueden interrumpir severamente las cadenas de suministro globales. Según Montluc et al. Las aseguradoras han reforzado la cobertura a la carga, aplicando primas más altas en los viajes con bienes susceptibles de ataques por su valor. (Montluc, F., & Deneau, R., 2020, Risques Maritimes et Piraterie).

En este sentido uno de los aspectos más importantes en las políticas de seguros marítimos frente a la piratería es la evaluación de riesgos. Tanto los seguros como su precio varían considerablemente en función de la ruta del barco, la carga transportada y/o las medidas de seguridad adoptadas por las compañías navieras. Las rutas más susceptibles, como las que atraviesan el Golfo de Guinea, suelen ser más caras de asegurar debido a la frecuencia y gravedad de los ataques piratas en la zona. Las aseguradoras se basan en estudios de riesgo actualizados que miden la actividad pirata, la presencia de fuerzas navales internacionales y las tendencias geopolíticas que afectan la estabilidad de las regiones.

Según un informe de Allianz Global Corporate & Specialty (2019), " premiums for maritime routes with high risks have increased significantly in recent years due to the rise in pirate attacks and evolving tactics. For example, piracy incidents have led to a notable surge in

insurance costs, including a 35% rise in the last five years" (Allianz, 2019). Señalando el aumento en las primas provocados por los secuestros de los buques. Esta evaluación constante de riesgos permite a las aseguradoras adaptar sus productos y ofrecer a las compañías navieras coberturas más específicas que se ajusten a sus necesidades operativas.

El uso de guardias armados y la instalación de tecnologías avanzadas de vigilancia a bordo también influye. Las aseguradoras suelen ofrecer descuentos a las empresas que adoptan estas medidas preventivas, ya que contribuyen a disminuir la vulnerabilidad de los buques. Como bien establece el estudio de García Sánchez: "El uso de guardias armados ha reducido significativamente los ataques en el Estrecho de Malaca y otras zonas de alto riesgo, lo que ha llevado a las aseguradoras a ajustar sus primas en esas regiones" (García Sánchez, 2018, Seguridad y Piratería en el Mar).

A pesar de los avances en la cobertura de seguros marítimos, la eficacia de estas políticas frente a la piratería no está exenta de desafíos. Un problema recurrente es la falta de uniformidad en las pólizas, ya que las aseguradoras ofrecen diferentes niveles de cobertura y exclusiones. Esta disparidad puede dejar a las compañías navieras expuestas a riesgos que no están contemplados en sus contratos originales, especialmente en rutas donde la situación de seguridad puede cambiar rápidamente. Queda claro que la falta de armonización entre las pólizas de distintas aseguradoras crea una pared que impide la gestión efectiva de riesgos, ya que las navieras han de negociar distintas coberturas en función de la región en la que operan (Duval, 2016, Droit Maritime International).

Además, las políticas de seguros marítimos no siempre cubren las nuevas formas de piratería, como los ciberataques. En la era digital, los piratas modernos han comenzado a utilizar métodos de hacking para desactivar los sistemas de seguridad de los buques, lo que representa un desafío para las aseguradoras. Así lo plantea Rodríguez y Pérez en su escrito: "los ciberataques en el ámbito marítimo están obligando a las aseguradoras a desarrollar nuevas coberturas específicas para proteger tanto los activos físicos como los datos digitales" (Rodríguez, A., & Pérez, C., 2017, Ciberseguridad y Piratería en el Transporte Marítimo).

La elección de pólizas de seguros marítimos puede variar significativamente según el país de origen de las navieras. Por ejemplo, las empresas navieras en Japón tienden a optar por seguros más completos que incluyen cláusulas específicas para cubrir riesgos asociados a desastres naturales, dada su vulnerabilidad geográfica. En contraste, las navieras europeas, particularmente aquellas registradas en países como Grecia y los Países Bajos, suelen utilizar pólizas que incorporan la cobertura de responsabilidad por contaminación y daños a terceros, reflejando la estricta normativa ambiental vigente en la región. En los Estados Unidos, el uso de pólizas de carga y casco es predominante, debido a la gran cantidad de comercio que se realiza a través de sus puertos y la necesidad de cubrir los riesgos asociados con las rutas comerciales locales e internacionales.

Los clubes de Protección e Indemnización (P&I) también juegan un rol fundamental en la cobertura de responsabilidades frente a terceros. Estos clubes operan como mutuales entre armadores y navieras, ofreciendo cobertura ante demandas civiles derivadas de incidentes de piratería. Las coberturas de los clubes P&I suelen incluir costos relacionados con la contaminación ambiental, daños a la carga y compensaciones a las familias de las tripulaciones afectadas por secuestros o muertes durante un ataque. En el informe anual del UK P&I Club del 2019 se expone como los clubes permiten aligerar la carga de sus miembros, distribuyendo los riesgos entre todos, lo que propicia la solvencia de las empresas navieras ante crisis graves de piratería (UK P&I Club, 2019).

Algunos de los clubes más reconocidos incluyen el UK P&I Club, el Gard P&I Club y el Steamship Mutual. El UK P&I Club, fundado en 1865, es uno de los clubes más antiguos y ofrece una amplia gama de coberturas, incluyendo daños a terceros y protección contra la contaminación. Por su parte, Gard P&I Club, con sede en Noruega, es conocido por su enfoque en la innovación y la tecnología, proporcionando a sus miembros servicios de gestión de riesgos y asesoramiento legal. Steamship Mutual, con más de 150 años de experiencia, es otro jugador importante que ofrece seguros de P&I con una sólida reputación en el mercado.



15

Las políticas de seguros marítimos frente a la piratería han demostrado ser esenciales en la protección de las empresas navieras ante los crecientes riesgos de ataques piratas. Sin embargo, a pesar de los avances en la cobertura y la evaluación de riesgos, persisten desafíos relacionados con la variabilidad en las pólizas, la falta de armonización en las coberturas y la necesidad de adaptar los seguros a nuevas formas de amenaza, como los ciberataques. Para mejorar la eficacia de estas políticas, es crucial que las aseguradoras trabajen de manera coordinada con las compañías navieras y los gobiernos, ajustando sus productos para enfrentar los desafíos de seguridad marítima de forma integral. En el próximo capítulo, exploraremos las medidas preventivas y defensivas más efectivas que estos organismos han implementado para reducir la exposición a la piratería.

## **B. Estrategias de mitigación de riesgos: medidas preventivas y defensivas adoptadas por las compañías navieras y aseguradores**

La amenaza de la piratería marítima sigue siendo una de las principales preocupaciones para las compañías navieras que operan en rutas estratégicas del comercio internacional.

<sup>15</sup> Knowledge of sea (2019). P & I Club (Protection and Indemnity) <https://knowledgeofsea.com/p-i-club-protection-and-indemnity/>

Aunque los avances en tecnología y seguridad han permitido una reducción en la cantidad de ataques exitosos, las bandas de piratas continúan adaptándose y encontrando nuevas formas de vulnerar la seguridad marítima. Frente a este desafío, tanto las navieras como las aseguradoras han desarrollado una serie de estrategias de mitigación de riesgos, combinando medidas preventivas y defensivas para proteger las embarcaciones, las tripulaciones y las cargas.

Uno de los enfoques más importantes en la lucha contra la piratería ha sido la prevención, es decir, evitar que los piratas puedan acercarse o abordar los barcos. Entre las estrategias más destacadas en este sentido está el uso de rutas seguras. Muchas compañías navieras han optado por redirigir sus buques hacia rutas que, aunque más largas, evitan las áreas de mayor incidencia de ataques piratas, como el Golfo de Adén, el Estrecho de Malaca o el Golfo de Guinea. Esta práctica ha sido respaldada por autoridades internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y ha sido aplicada en combinación con las patrullas navales internacionales. Según el Informe de Seguridad Marítima Global de 2019, las rutas que cuentan con la protección de convoyes escoltados por fuerzas militares, como la Operación Atalanta de la Unión Europea en el Cuerno de África, han logrado reducir significativamente la cantidad de ataques en esas zonas (IMO, 2019).

Sin embargo, el redireccionamiento de los buques hacia rutas más seguras no está exento de costos. A menudo, estos desvíos pueden implicar un aumento en los tiempos de transporte y un incremento considerable en los gastos operativos de las compañías navieras. Además, la situación geopolítica en algunas regiones puede ser volátil, lo que significa que las rutas que hoy son consideradas seguras podrían volverse peligrosas en el futuro cercano. Jansen a través de su escrito "Maritime Risk and Insurance" observa que las navieras enfrentan el difícil desafío de equilibrar la eficiencia operativa con la seguridad de sus activos, lo que en ocasiones las obliga a tomar decisiones costosas que impactan su rentabilidad (Jansen, 2017).

Además del redireccionamiento de rutas, las tecnologías de vigilancia avanzada se han convertido en una herramienta indispensable para la detección temprana de amenazas. Los buques modernos están equipados con una variedad de sistemas de monitoreo,



incluyendo radares de largo alcance, cámaras de seguridad y sistemas de alerta temprana. Estos dispositivos permiten a las tripulaciones detectar la presencia de embarcaciones sospechosas a varios kilómetros de distancia y tomar medidas evasivas antes de que los piratas puedan acercarse lo suficiente como para realizar un abordaje. Lloyd's Register destaca que los buques que emplean estos sistemas tienen una mayor tasa de éxito en la prevención de ataques, ya que pueden activar maniobras defensivas o alertar a las autoridades navales locales de manera más efectiva (Lloyd's Register, 2018).

Una de las tecnologías no letales más innovadoras en este campo es el Sistema Acústico de Largo Alcance (LRAD), que utiliza ondas sonoras de alta frecuencia para desorientar a los piratas e impedir que se acerquen a los buques. Este dispositivo ha sido especialmente eficaz en zonas como el Estrecho de Malaca y el Golfo de Adén, donde las embarcaciones rápidas de los piratas pueden acercarse a los barcos en cuestión de minutos. Bueger en el informe titulado “ Global Piracy and Maritime Security” señala que: *Aunque no se trata de una solución definitiva, el uso de estas tecnologías ha contribuido significativamente a disuadir los ataques, ya que permite a los buques ganar tiempo valioso mientras esperan refuerzos* (Bueger,2016).

A nivel defensivo, la contratación de guardias armados ha sido una de las estrategias más exitosas en la lucha contra la piratería. Desde que se comenzó a implementar esta medida de manera más generalizada en los años 2000, los ataques a buques que cuentan con equipos de seguridad armados han disminuido considerablemente. Un estudio realizado por Sánchez y Gutiérrez concluye que los piratas suelen evitar los barcos que están protegidos por guardias armados, prefiriendo atacar embarcaciones más vulnerables (Sánchez & Gutiérrez,2017). Sin embargo, esta estrategia no está exenta de controversias, ya que el uso de armas a bordo puede escalar la violencia durante los ataques y aumentar el riesgo de heridos o muertos, tanto entre los piratas como entre los miembros de la tripulación.

Para mitigar estos riesgos, algunas compañías navieras han optado por utilizar armamento no letal, como pistolas de bengalas o sistemas de municiones disuasivas. Estas herramientas permiten repeler a los piratas sin causar bajas mortales, lo que

reduce la posibilidad de enfrentamientos violentos y mantiene a la tripulación a salvo. Nueva vez el según el informe del UK P&I Club, la mayoría de los ataques que involucran a guardias armados resultan en la retirada de los piratas antes de que se produzcan enfrentamientos serios, lo que demuestra la eficacia de estas medidas sin necesidad de recurrir a la fuerza letal (UK P&I Club, 2020).

Otra medida defensiva clave ha sido la fortificación de los buques. Las embarcaciones modernas están diseñadas con sistemas de barreras físicas, como cables de acero, alambradas electrificadas y barreras de protección en los puntos de acceso clave. Estas barreras dificultan considerablemente el abordaje de los piratas, especialmente en áreas donde se utilizan embarcaciones rápidas y ligeras. Como bien explica el artículo “Protection des Navires en Zones à Haut Risque” Fortificar los buques ha sido una medida efectiva en zonas en las zonas más colapsadas por la piratería.

Más allá de las estrategias individuales adoptadas por las navieras, la cooperación internacional ha sido un factor decisivo en la mitigación de los riesgos de piratería. Los protocolos internacionales, como las Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy (BMP5), han proporcionado directrices claras para la protección de los buques, cubriendo desde las mejores prácticas para la fortificación de los barcos hasta la implementación de medidas de seguridad para las tripulaciones. Estas prácticas han sido respaldadas tanto por la OMI como por las principales aseguradoras internacionales.

El papel de las aseguradoras es fundamental en la aplicación de estas estrategias de mitigación. Muchas compañías de seguros han comenzado a ofrecer descuentos para las empresas navieras que implementan medidas de seguridad avanzadas y que siguen los protocolos internacionales de seguridad. Esta práctica no solo incentiva a las navieras a adoptar una mayor seguridad, sino que también reduce el riesgo global para las aseguradoras, al disminuir la probabilidad de que los buques sean víctimas de ataques exitosos. En este sentido, la colaboración entre las compañías navieras, las aseguradoras y las autoridades internacionales ha sido clave para desarrollar un enfoque integral que aborde el problema de la piratería desde múltiples frentes.

A pesar de los avances logrados, la implementación de estas estrategias sigue enfrentando desafíos importantes. En primer lugar, los altos costos asociados a la contratación de guardias armados, la desviación de rutas y la instalación de sistemas de seguridad avanzados pueden ser prohibitivos para las pequeñas y medianas empresas navieras. Muchas compañías con recursos limitados se ven obligadas a navegar por rutas de alto riesgo sin contar con las medidas de seguridad necesarias, lo que las deja expuestas a ataques piratas. Además, la naturaleza cambiante de las amenazas, incluida la creciente prevalencia de los ciberataques contra sistemas de navegación, presenta nuevos desafíos para las aseguradoras y las navieras, que deben adaptarse rápidamente a estos riesgos emergentes. (Jansen,2017)

Las estrategias de mitigación de riesgos han demostrado ser esenciales para reducir la vulnerabilidad de las embarcaciones frente a la piratería. Desde el uso de tecnologías avanzadas hasta la contratación de guardias armados, estas medidas son clave para mejorar la seguridad en el transporte marítimo. Sin embargo, la constante evolución de las amenazas, como los ciberataques y las acciones de insurgentes, requiere una actualización continua de las políticas y protocolos existentes. En el siguiente capítulo, propondremos nuevas recomendaciones y estrategias para fortalecer las políticas de seguros y adaptarlas a los riesgos emergentes en el entorno marítimo.

### **C. Desarrollo de nuevas políticas y protocolos: propuesta de recomendaciones para mejorar las políticas de seguros marítimos y fortalecer la protección contra la piratería en el transporte de mercancías.**

La piratería marítima ha dejado de ser una amenaza localizada para convertirse en un fenómeno global que impacta el comercio internacional y la seguridad de las rutas marítimas estratégicas. Desde las costas de Somalia hasta el Golfo de Guinea, pasando por el Mar Rojo y el estrecho de Ormuz, la piratería ha evolucionado y ahora involucra no solo a grupos criminales tradicionales, sino también a actores insurgentes y actores respaldados por Estados, como los hutíes en Yemen. Este contexto de creciente

*Gloria Estévez Torres*

inseguridad ha obligado a las aseguradoras marítimas y a las navieras a replantearse sus políticas y protocolos de seguros, lo que ha generado un debate sobre la necesidad de adoptar nuevas estrategias para mitigar estos riesgos.

Uno de los aspectos más destacados de este fenómeno es el caso de los hutíes en Yemen. Quienes controlan una parte significativa del territorio yemení en el contexto de una guerra civil prolongada, han llevado a cabo una serie de ataques contra buques petroleros y comerciales en el Mar Rojo y el estrecho de Bab el-Mandeb, una de las rutas más transitadas del mundo para el comercio de petróleo y mercancías. Estos ataques no solo han afectado a las compañías navieras, sino que también han tenido implicaciones directas en los precios del petróleo y los seguros marítimos. Un ejemplo notable es el ataque de enero de 2022 a un petrolero gestionado por *Mitsui O.S.K. Lines*, que fue atacado por drones hutíes cerca del puerto de Hodeida. Aunque no hubo víctimas fatales, el incidente provocó un aumento en las tarifas de seguros de guerra para las embarcaciones que operan en esta zona, incrementando los costos operativos para las navieras y afectando la estabilidad del comercio marítimo (*The Maritime Executive*, 2022).

La amenaza de los hutíes también ha llevado a las aseguradoras a reevaluar la cobertura de riesgos en las rutas marítimas cercanas a Yemen, lo que incluye no solo la piratería tradicional, sino también ataques con drones y minas marinas. Estos nuevos tipos de amenazas han demostrado ser difíciles de predecir y mitigar, lo que ha incrementado la incertidumbre en torno a los riesgos para las embarcaciones que transitan por el Mar Rojo. A medida que los ataques continúan, se ha propuesto que las aseguradoras introduzcan coberturas más específicas para estos nuevos tipos de riesgos, que difieren de los modelos tradicionales de seguro contra piratería. En particular, el uso de drones como arma de ataque ha generado preocupación, ya que permite a los insurgentes atacar a distancia y con mayor precisión, lo que pone en peligro no solo a los buques petroleros, sino también a las embarcaciones de carga y los cruceros que operan en la región.

A nivel global, otro foco importante de piratería y violencia contra buques comerciales es el Golfo de Guinea, una región que abarca las costas de países como Nigeria, Benín, Togo y Ghana. Este golfo ha sido clasificado como la región más peligrosa del mundo

para la navegación debido a la alta incidencia de ataques de piratería, secuestros y robos a mano armada. Según el *International Maritime Bureau* del 2023, el Golfo de Guinea concentra más del 90% de los secuestros en alta mar a nivel mundial.

En abril de 2023, un carguero de la naviera *Mediterranean Shipping Company* (MSC) fue secuestrado durante unas horas por piratas armados en el Golfo de Guinea, lo que subraya la vulnerabilidad de las embarcaciones frente a este tipo de ataques. Aunque la tripulación fue liberada sin mayores incidentes, el ataque incrementó los costos de seguro para los buques que transitan por la región, afectando a las compañías navieras y a los exportadores de mercancías (*Marine Insight*, 2023)<sup>16</sup>.

La situación en el Golfo de Guinea se ha vuelto tan crítica que algunas aseguradoras han comenzado a excluir ciertas zonas de sus coberturas estándar, obligando a las navieras a contratar seguros de guerra adicionales para poder operar en esta región. Además, las navieras se han visto obligadas a adoptar medidas de seguridad más estrictas, como el uso de personal de seguridad armado y el establecimiento de rutas protegidas. Estas medidas, si bien han reducido en parte el número de ataques exitosos, también han aumentado los costos operativos, lo que ha generado un debate sobre la sostenibilidad de estas políticas a largo plazo. De acuerdo con un informe de *Allianz Global Corporate & Specialty*, las primas de seguros en el Golfo de Guinea han aumentado en un 25% desde 2020, lo que refleja la creciente preocupación por la seguridad en esta región.

En paralelo, el Golfo Pérsico y, en particular, el estrecho de Ormuz se ha convertido en otra área de alto riesgo para el transporte marítimo, debido a las tensiones geopolíticas entre Irán y los países del Golfo. El estrecho de Ormuz es una de las rutas más críticas para el comercio mundial de petróleo, ya que aproximadamente el 20% del suministro mundial de crudo pasa por estas aguas. Los constantes enfrentamientos entre Irán y otros actores regionales han generado un clima de inseguridad que ha afectado directamente a los buques petroleros que operan en la zona.

Uno de los incidentes más significativos ocurrió en 2019, cuando el petrolero "Front Altair" fue atacado con una mina lapa mientras transitaba por el estrecho de Ormuz. El ataque

---

<sup>16</sup> Op cit.

no solo causó daños al buque, sino que también provocó una subida inmediata en los seguros para los petroleros que cruzan esta zona, lo que afectó el precio del petróleo y generó incertidumbre en los mercados globales (*Lloyd's List*, 2020).

En respuesta a estos desafíos, las aseguradoras marítimas han comenzado a explorar nuevas formas de cobertura que ofrezcan una protección más integral para los buques que operan en zonas de conflicto. Una de las soluciones más prometedoras es la adopción de seguros paramétricos, que se activan automáticamente cuando se cumplen ciertos parámetros predefinidos, como la entrada de un buque en una zona de alto riesgo o la detección de un ataque en tiempo real. Este tipo de seguros, que ya han sido utilizados con éxito en otros sectores, permiten una respuesta más rápida y eficaz ante incidentes, lo que reduce los tiempos de espera para la compensación y minimiza las disputas entre aseguradoras y armadores. En *The Economist*, explican como los seguros paramétricos están ganando terreno en la industria marítima como una herramienta clave para gestionar los riesgos asociados a la piratería y los ataques en zonas de conflicto (*The Economist*, 2022).

Además de los seguros paramétricos, las aseguradoras están ofreciendo incentivos para las navieras que implementen medidas proactivas de seguridad. Estas medidas incluyen la instalación de sistemas avanzados de vigilancia, el uso de escoltas armadas y la implementación de rutas de navegación protegidas. Varias compañías navieras europeas, como la francesa CMA CGM, han adoptado estas estrategias en sus operaciones en el Golfo de Guinea y el Mar Rojo, lo que les ha permitido negociar reducciones en el coste de los seguros. Sin embargo, el alto costo de estas medidas de seguridad plantea un desafío para las empresas más pequeñas, que no siempre pueden permitirse estos gastos adicionales. Esto subraya la necesidad de que los gobiernos y las aseguradoras colaboren para ofrecer incentivos financieros que faciliten la adopción de estas medidas por parte de las pequeñas y medianas navieras, garantizando así una mayor seguridad en el transporte marítimo global (*Le Monde*, 2022).

La cooperación internacional también se ha vuelto crucial para enfrentar la amenaza de la piratería y los ataques a buques en zonas de conflicto. En el marco del Acuerdo de Djibouti, varios países africanos y europeos han colaborado en la creación de programas

de capacitación para las fuerzas navales locales y en el establecimiento de patrullas conjuntas en el Cuerno de África. Este tipo de iniciativas han demostrado ser efectivas para reducir los incidentes de piratería en Somalia, pero aún queda mucho por hacer en otras regiones como el Golfo de Guinea. En el informe del 2023 del Lloyd's of London se sugiere que la creación de un fondo internacional para financiar operaciones de seguridad marítima y la implementación de patrullas multinacionales en zonas de alto riesgo podrían ser pasos clave para reducir el número de ataques y secuestros en regiones afectadas por la piratería (Lloyd's of Londo,2023)

Acuerdos bilaterales como el de Japón y Filipinas, facilitan la seguridad en la mar, ya que se unen a la hora de establecer apoyo logístico, esto consigue que los seguros tengan más confianza en dichos Estados y provean unos costes más accesibles.

Asimismo, la adopción de tecnologías avanzadas como los sistemas de monitoreo en tiempo real, los drones de vigilancia y la inteligencia artificial aplicada a la predicción de riesgos podría transformar la manera en que las aseguradoras y las navieras gestionan la seguridad en las rutas marítimas. Estas tecnologías permitirían una evaluación más precisa y dinámica de los riesgos. Esto no solo beneficiaría a las grandes navieras, sino también a las pequeñas y medianas empresas, que podrían acceder a seguros más asequibles y ajustados a sus necesidades específicas. Sin embargo, la implementación generalizada de estas tecnologías requiere una inversión considerable, lo que plantea interrogantes sobre la viabilidad de su adopción a gran escala en el corto plazo.

El aumento de los ataques piratas y las amenazas insurgentes en el Golfo de Guinea, el Mar Rojo y el estrecho de Ormuz ha creado una necesidad urgente de reformar las políticas de seguros marítimos. Las aseguradoras y las navieras se enfrentan a un entorno cada vez más volátil y peligroso, lo que exige la adopción de soluciones innovadoras como los seguros paramétricos, las medidas proactivas de seguridad y la cooperación internacional. Mientras tanto, los desafíos persisten, y la capacidad de la industria para adaptarse a estas nuevas realidades será crucial para garantizar la seguridad del comercio marítimo global en los años venideros. Por ello es crucial aprender de casos reales para ajustar y mejorar continuamente las estrategias de mitigación de riesgos. En el capítulo final, revisaremos estudios de casos que ilustran las

lecciones aprendidas en la gestión de incidentes de piratería y cómo han manejado las aseguradoras estos desafíos.

#### **D. Estudio de casos: análisis de casos reales de incidentes de piratería marítima y su manejo por parte de las aseguradoras y navieras, destacando lecciones aprendidas y mejores prácticas**

A lo largo del periodo comprendido entre septiembre de 2023 y septiembre de 2024, la piratería marítima ha continuado siendo un fenómeno alarmante, con varios incidentes significativos que no solo han puesto en riesgo a las tripulaciones y embarcaciones, sino que también han impactado el comercio global y las políticas de seguridad marítima. A continuación, se presenta un análisis detallado de varios casos de piratería, junto con su contexto legal y global, así como las lecciones aprendidas.

##### **a) Caso 1: Secuestro del *MV Edda* en el Golfo de Guinea (noviembre 2023)**

El **MV Edda**, un buque de carga que opera en el Golfo de Guinea, fue abordado por piratas cerca de las costas de Nigeria en noviembre de 2023. Durante el asalto, se reportaron varios miembros de la tripulación secuestrados, un hecho que se ha vuelto común en esta región, conocida por ser uno de los hotspots de la piratería. Según el *International Maritime Bureau* (IMB), el Golfo de Guinea registró un aumento del 60% en los secuestros en comparación con el año anterior, lo que subraya la urgencia de una respuesta efectiva (International Maritime Bureau, 2023).





17

Desde una perspectiva legal, este caso pone de manifiesto la responsabilidad de los gobiernos costeros en la protección de las aguas nacionales. Sin embargo, la inacción de las autoridades locales en muchos casos ha conducido a la desconfianza en la comunidad marítima, lo que ha llevado a las compañías navieras a reconsiderar sus rutas y métodos de operación. Además, las compañías de seguros también se enfrentan a desafíos en la cobertura de los riesgos asociados con el secuestro, lo que ha llevado a un aumento significativo en las primas de seguros de guerra y de secuestro.

### b) Caso 2: Incidente en el Mar Rojo (enero 2024)

En enero de 2024, un petrolero saudí fue atacado por grupos hutíes mientras transitaba por el Mar Rojo (Marine Insight, 2024). El ataque fue ejecutado utilizando drones, lo que demuestra una evolución en las tácticas de los piratas, quienes han adoptado tecnología moderna para llevar a cabo sus ataques. Aunque no se reportaron bajas, el incidente causó daños materiales y generó una gran preocupación en el mercado del petróleo, elevando los precios en respuesta a la incertidumbre.

Desde una perspectiva global, este ataque resalta cómo la piratería no solo afecta a la nave atacada, sino que también tiene repercusiones económicas a gran escala. La

<sup>17</sup> Id

inseguridad en el Mar Rojo puede interrumpir las rutas comerciales vitales, lo que provoca aumentos en los costos. Desde el punto de vista legal, la respuesta a este tipo de ataque es compleja, dado que involucra actores estatales y no estatales. La falta de un marco legal claro para abordar estos incidentes puede dificultar la respuesta efectiva y la rendición de cuentas.

### **c) Caso 3: Ataque al buque *Nautical Princess* en el Golfo de Adén (mayo 2024)**

En mayo de 2024, el buque de carga *Nautical Princess* fue atacado en el Golfo de Adén, un área conocida por su alta actividad de piratería. Los piratas, utilizando embarcaciones rápidas, intentaron abordar el buque, pero gracias a la rápida implementación de medidas de seguridad y el uso de técnicas de evasión, la tripulación logró evitar el asalto. Este incidente, aunque no resultó en un secuestro, subraya la persistencia de la amenaza de la piratería en esta región y la necesidad de que las embarcaciones adopten prácticas de seguridad más rigurosas.

Aquí se recalca la importancia de la preparación y la formación de la tripulación en protocolos de emergencia. Las navieras deben invertir en la capacitación de su personal para manejar situaciones de crisis, lo que puede marcar la diferencia en la respuesta a un ataque. Legalmente, este tipo de incidentes también plantean cuestiones sobre el uso de la fuerza, especialmente cuando se trata de proteger a la tripulación y la carga. Las compañías deben ser conscientes de las implicaciones legales de las decisiones tomadas durante un ataque, incluyendo el uso de guardias armados.

### **d) Caso 4: Asalto al *Global Trader* en el Océano Índico (junio 2024)**

El *Global Trader*, un buque de carga que navegaba en el Océano Índico fue atacado en junio de 2024 por un grupo de piratas armados. A pesar de la rápida intervención de una patrulla naval que estaba operando en la zona, el ataque dejó a varios miembros de la tripulación con lesiones. Este incidente subraya la importancia de la colaboración entre la industria marítima y las fuerzas navales internacionales para proteger las rutas comerciales.

Este ataque destaca la necesidad de una respuesta coordinada para abordar la piratería. La cooperación entre naciones puede aumentar la eficacia de las operaciones de patrullaje y reducir la probabilidad de ataques. Desde un punto de vista legal, la intervención de las fuerzas navales plantea preguntas sobre la soberanía y el uso de la fuerza en aguas internacionales. La falta de un marco legal claro sobre el uso de la fuerza contra los piratas puede complicar las operaciones navales y las decisiones tácticas que deben tomarse en el momento.

#### **e) Caso 5: El ataque al *MSC Majestic* en el Océano Índico (septiembre 2024)**

El *MSC Majestic* fue objeto de un ataque en el Océano Índico a principios de septiembre de 2024. Los piratas intentaron abordar el buque, pero gracias a las medidas de seguridad implementadas, lograron ser repelidos sin causar daños a la tripulación ni a la carga. Este incidente enfatiza la importancia de la preparación y las inversiones en seguridad marítima.

En este caso vemos en contraste con los demás, la efectividad de las medidas preventivas, la capacidad de repeler el ataque demuestra que las inversiones en seguridad son efectivas y necesarias. Las empresas deben continuar evaluando sus riesgos y mejorando sus protocolos de seguridad para adaptarse a un entorno en constante cambio. Legalmente, el uso de guardias armados en embarcaciones se ha vuelto un tema controvertido, y la regulación de su uso puede variar según la jurisdicción. Esto puede complicar la respuesta a los ataques y la protección de la tripulación y la carga.

#### **Ciberataques:**

##### **f) Caso 6: Maersk (2017) – NotPetya Ransomware**

El virus NotPetya, un ransomware<sup>18</sup> que se propaga a través de redes informáticas, afectó gravemente los sistemas de Maersk, interrumpiendo operaciones en más de

---

<sup>18</sup> software malicioso (malware) diseñado para bloquear el acceso a sistemas informáticos, archivos o datos importantes de un usuario o una organización, y exigir un pago (ransom) a cambio de restaurar el acceso

76 países. Los sistemas de gestión de carga, la facturación y los sistemas de comunicación de la empresa quedaron inoperativos. Aunque Maersk pudo recuperar gran parte de sus operaciones, el incidente costó a la empresa más de 300 millones de dólares en pérdidas directas e indirectas.

Esto representa la evolución de la actividad y cómo la misma a pesar de no afectar de forma directa a los involucrados, causa estragos que llegan a elevar el mercado en sí mismo.

#### **g) Caso 7: DP World en Australia (2023)**

El ataque de ransomware en noviembre de 2023 a las operaciones de DP World en Australia, que interrumpió cerca del 40% del comercio marítimo del país, debido a una vulnerabilidad en el software de la empresa que no fue completamente parcheada. Este ataque no solo afectó las operaciones en puerto, sino que también expuso valiosos datos sensibles. (Cyxcel,2023)

Estos incidentes 2024 reflejan no solo la persistencia de la piratería marítima, sino también su evolución en respuesta a factores geopolíticos, económicos y tecnológicos. Cada caso ilustra la complejidad de abordar la piratería desde diversas perspectivas: legal, lógica y global.

Legalmente, queda claro que la falta de un marco normativo global efectivo y coherente para abordar la piratería crea vacíos que pueden ser explotados por los piratas. Las leyes internacionales, como la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS), proporcionan un marco, pero su implementación y aplicación son a menudo inconsistentes. Esto resalta la necesidad de un esfuerzo concertado para desarrollar y aplicar normas que no solo aborden la piratería, sino que también consideren los derechos de las tripulaciones y las responsabilidades de los estados costeros.

De igual manera, estos hechos subrayan la importancia de la preparación y la inversión en seguridad. Las empresas deben adoptar un enfoque proactivo, no solo en términos de políticas de seguros, sino también en la capacitación de sus tripulaciones y la implementación de medidas de seguridad efectivas. El uso de tecnología avanzada para

monitorear amenazas y coordinar respuestas puede ser un diferenciador clave en la eficacia de las operaciones de seguridad marítima.

Muchas de las navieras y autoridades portuarias han desarrollado simulacros de ciberseguridad, donde practican la respuesta a posibles ataques y mejorar sus procedimientos operacionales. Esto ayuda a garantizar que el personal sepa cómo actuar rápidamente en caso de un ataque.

En este orden, se han implementado sistemas de comunicación más seguros entre los buques y los puertos, incluyendo el uso de redes privadas virtuales (VPNs) y comunicaciones cifradas para evitar que los atacantes intercepten datos sensibles.

Globalmente, ya que, la piratería marítima no es solo un problema local; Se hace imprescindible la cooperación internacional, ya que ningún país puede enfrentar esta amenaza por sí solo. Los esfuerzos conjuntos, como el patrullaje naval internacional y el intercambio de información sobre amenazas, son fundamentales para proteger las rutas comerciales y garantizar la seguridad marítima.

Operaciones como las lideradas por la Coalición de Seguridad Marítima (CMF) y el Grupo de Contacto sobre Piratería frente a Somalia (CGPCS), han tenido un impacto positivo, especialmente en el Golfo de Adén y el Cuerno de África. Gracias a la cooperación naval entre países como EE. UU., Reino Unido, Francia y otros, se ha logrado una disminución significativa de los ataques piratas en estas áreas. Sin embargo, los desafíos persisten en otras regiones, como el Golfo de Guinea, donde la piratería sigue siendo un problema. No obstante, a pesar de los esfuerzos, la falta de recursos y la inestabilidad política en ciertas zonas limitan la efectividad de las operaciones, por lo que en aras de posibles soluciones futuras como se planteara en el siguiente apartado, es indispensable lograr una mayor consolidación internacional.

## **E. Soluciones futuras de las aseguradoras frente a la piratería marítima**

La piratería marítima sigue representando un reto considerable para la industria del transporte marítimo y los seguros, sobre todo en áreas como el cuerno de África, el mar Rojo y el sudeste asiático. Aunque los mecanismos actuales, han demostrado cierta efectividad, es evidente que deben seguir innovando para enfrentar los desafíos futuros de forma más eficiente y sostenible. Las soluciones existentes pueden ser mejoradas y complementadas con estrategias nuevas, centradas en tecnología, colaboración global y la creación de nuevas estructuras de seguros.

El uso de tecnología avanzada será un pilar fundamental en las soluciones futuras. Estas tecnologías podrían ampliarse con inteligencia artificial (IA), que, mediante análisis predictivo, identificaría patrones de comportamiento asociados a la piratería y sugeriría rutas alternativas en tiempo real. Esta evolución ya está en proceso en sectores como el seguro de transporte aéreo y podría ser adaptada a los seguros marítimos para reducir el riesgo antes de que ocurra un ataque (Lloyd's Register, 2020).

Estas también podrían estar acompañadas de medidas adicionales, como el uso de "cajas negras" similares a las utilizadas en la aviación, capaces de grabar todas las actividades a bordo y, en caso de ataque, proporcionar datos clave para mejorar la respuesta en futuros incidentes. Estas grabaciones no solo contribuirían a mejorar las investigaciones posteriores a los ataques, sino que también podrían servir como evidencia en las reclamaciones de seguros.

Además, las aseguradoras están comenzando a ofrecer pólizas más flexibles que se adaptan a las condiciones específicas de las rutas y tipos de embarcaciones. Actualmente, las garantías adicionales por transitar en zonas de alto riesgo responden a la volatilidad de estas regiones (Global Counter Piracy Guidance, 2022).

Sin embargo, es necesario que estas pólizas evolucionen hacia paquetes personalizados que cubran riesgos variables según la frecuencia de tránsito, la duración del viaje o el tamaño de la flota. También es crucial que las nuevas pólizas incentiven el uso de tecnologías preventivas. Por ejemplo, las aseguradoras podrían respaldar

financieramente la implementación de sistemas avanzados de seguridad y monitoreo a bordo, lo que reduciría la exposición al riesgo de piratería y fomentaría una cultura de prevención en lugar de reacción ante los ataques. Esto permitiría a las aseguradoras minimizar los siniestros, mejorando así la sostenibilidad de las operaciones marítimas.

En cuanto a la colaboración internacional, las aseguradoras ya juegan un rol importante al coordinarse con gobiernos, armadores y organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) en la creación de corredores de tránsito seguros y la financiación de operaciones militares que protejan las rutas comerciales más vulnerables. A futuro, esta colaboración deberá intensificarse, enfocándose en el desarrollo de políticas globales más cohesionadas y en mecanismos de seguridad regionales. Las patrullas conjuntas, que ya han mostrado ser eficaces en la disuasión de ataques en el golfo de Adén, deberían ampliarse a otras zonas afectadas. Las aseguradoras podrían desempeñar un papel clave en la negociación de estos acuerdos multilaterales, incentivando a los gobiernos a crear coaliciones más fuertes y eficientes, lo que no solo reduciría los costos asociados a los siniestros, sino que también contribuiría a la estabilización de las primas de seguro (International Maritime Bureau, 2021).

Por otro lado, las aseguradoras también deben considerar las causas estructurales de la piratería. En muchas de las regiones más afectadas, como Somalia o Nigeria, la piratería está vinculada a problemas socioeconómicos profundos. Las aseguradoras, además de implementar medidas reactivas, podrían jugar un papel activo en el apoyo a iniciativas de desarrollo económico en estas regiones. A través de alianzas con organizaciones no gubernamentales y agencias internacionales de desarrollo, las aseguradoras podrían contribuir a financiar proyectos que mejoren las condiciones de vida de las comunidades costeras, reduciendo así los incentivos para que se involucren en actividades piratas. Este enfoque integral no solo beneficiaría a las aseguradoras al reducir la exposición a riesgos, sino que también contribuiría a la paz y la estabilidad en regiones clave para el comercio global.

Finalmente, las aseguradoras pueden desarrollar productos basados en resultados sostenibles. Las pólizas que incentiven la adopción de prácticas que contribuyan a la

reducción de la piratería a largo plazo, como el desarrollo de infraestructuras locales o la creación de empleos alternativos, pueden ser una solución proactiva que aborde tanto los síntomas como las causas del problema. Estas soluciones, si bien implican un enfoque más complejo y a largo plazo, podrían ayudar a estabilizar el comercio marítimo y reducir significativamente las pérdidas relacionadas con la piratería (Luman, 2023).

En conclusión, el futuro de las aseguradoras frente a la piratería marítima requerirá un enfoque multidimensional, donde la tecnología, la cooperación internacional y el desarrollo económico local jueguen un papel clave. Las aseguradoras están en una posición única no solo para mitigar los riesgos, sino también para prevenirlos desde su origen, garantizando así la seguridad y sostenibilidad del comercio marítimo global en las próximas décadas.



## **CONCLUSIÓN**

## CONCLUSIÓN

La piratería marítima, aunque con profundas raíces históricas, sigue siendo una amenaza persistente y cambiante que afecta al comercio internacional y a la seguridad marítima. A lo largo de este trabajo, se ha examinado cómo la piratería ha evolucionado desde sus primeras manifestaciones en la antigüedad hasta las formas modernas más sofisticadas, que incluyen ataques armados, secuestros de embarcaciones y ciberataques. Lo que una vez fueron simples incursiones en pequeñas embarcaciones mercantes, hoy se ha transformado en una actividad delictiva global que explota tanto las debilidades físicas de los buques como las vulnerabilidades tecnológicas.

Uno de los ejes fundamentales de este trabajo ha sido el impacto económico y material de la piratería en el comercio marítimo. Este fenómeno tiene consecuencias tanto directas como indirectas. Las pérdidas económicas incluyen rescates por secuestros, daños a buques y cargas, interrupción de cadenas de suministro globales y la necesidad de desviar rutas comerciales hacia trayectos más seguros. Como se analizó en casos recientes, estas desviaciones han incrementado significativamente los costos operativos para las navieras, afectando tiempos de entrega y precios de los bienes transportados. Aunque las aseguradoras han desempeñado un papel crucial al desarrollar productos especializados para cubrir estos riesgos, también enfrentan limitaciones significativas en la prevención de ataques iniciales.

En este sentido, los seguros marítimos han sido esenciales para mitigar los efectos financieros de la piratería. Políticas como los seguros de Casco y Maquinaria (H&M), los seguros de secuestro y rescate (K&R) y las pólizas de seguro de carga han permitido a las navieras gestionar los altos costos derivados de ataques piratas. Sin embargo, las aseguradoras enfrentan el desafío de adaptarse a amenazas emergentes como los ciberataques, que comprometen tanto la integridad física de los buques como la seguridad de los datos y las operaciones digitales. Aunque han comenzado a desarrollar productos específicos para estos riesgos, la naturaleza reactiva de las pólizas limita su impacto en la prevención.

Las estrategias de mitigación también han cobrado un protagonismo creciente. Las navieras, en colaboración con las aseguradoras, han implementado medidas como la

contratación de guardias armados, el uso de tecnologías avanzadas de vigilancia y la adopción de rutas más seguras. Tecnologías emergentes como la inteligencia artificial, el blockchain y el monitoreo satelital podrían integrarse en estas estrategias para optimizar la seguridad y reducir costos operativos. Estas innovaciones también permitirían una mejor evaluación de riesgos por parte de las aseguradoras, fomentando una protección más efectiva y económicamente viable.

La colaboración internacional ha sido otro tema central en este trabajo. Ejemplos concretos como la Operación Atalanta en el Golfo de Adén han demostrado cómo las patrullas multinacionales y la creación de corredores de tránsito seguro pueden reducir significativamente los ataques piratas. Sin embargo, persisten desafíos en regiones como el Golfo de Guinea, donde la falta de coordinación internacional y de estándares globales más robustos limita la efectividad de las medidas de seguridad. Es imperativo que la Organización Marítima Internacional (OMI) asuma un mayor liderazgo para establecer y hacer cumplir normas internacionales que aborden tanto la piratería tradicional como las amenazas tecnológicas emergentes.

Un punto central de este análisis ha sido la necesidad de abordar las causas estructurales que fomentan la piratería, como la pobreza extrema, la falta de oportunidades económicas y la inestabilidad política en regiones afectadas. Sin intervenciones para mejorar el desarrollo económico y la gobernanza local, estas condiciones seguirán alimentando la actividad delictiva.

Las aseguradoras, junto con los gobiernos y las organizaciones internacionales, pueden desempeñar un papel más activo promoviendo iniciativas de desarrollo sostenible que reduzcan las oportunidades para la piratería.

En resumen, este trabajo ha demostrado que la piratería marítima es un fenómeno multifacético que requiere una respuesta integral. Si bien los avances en las políticas de seguros y las estrategias de mitigación han sido significativos, las soluciones deben enfocarse también en la prevención y en la erradicación de las causas subyacentes. Tecnologías avanzadas, estándares internacionales más estrictos y el desarrollo económico en regiones clave son elementos fundamentales para garantizar la seguridad de las rutas comerciales globales.

Finalmente, se hace un llamado a la acción para los actores clave: las aseguradoras deben continuar innovando en productos que aborden amenazas emergentes; los gobiernos deben fortalecer su cooperación internacional y garantizar el cumplimiento de las normas; y la OMI debe liderar el establecimiento de un marco global más resiliente contra la piratería. Solo a través de esfuerzos conjuntos y soluciones innovadoras será posible reducir de manera significativa la incidencia de ataques piratas y garantizar la estabilidad del comercio marítimo en las próximas décadas.

## **BIBLIOGRAFÍA**

## BIBLIOGRAFÍA

- United Nations. (1982). United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). United Nations. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- Duval, G. (2016). Droit Maritime International et Piraterie Contemporaine. Droit & Société, 92(2), 145-158.
- Colombos, C. J., & Wilson, D. (2019). Maritime Law and Insurance: Historical and Modern Perspectives. London School of Economics Publishing.
- Rodríguez, A., & Pérez, C. (2017). *Ciberseguridad y Piratería en el Transporte Marítimo*. Journal of Maritime Studies, 12(3), 311-330.
- Le Roy, G. (2017). *Assurance Maritime et Piraterie: Gestion des Risques et Couvertures Spécifiques*. Paris: Editions du Maritime.
- Allianz Global Corporate & Specialty. (2019). *Maritime Risk Report: Piracy and Security Threats in Global Shipping*. Allianz SE.
- Lloyd's Register. (2018). *Maritime Safety and Security: Best Practices for the 21st Century*. Lloyd's Register Foundation.
- Jansen, P. (2017). *Navigating the High Seas: The Economic Costs of Modern Piracy*. International Journal of Maritime Economics, 9(1), 58-73.
- Blanc, M., Le Roy, G., & Montluc, F. (2019). *Risques Maritimes et Piraterie: Sécurité et Systèmes de Surveillance Avancée*. Editions Maritimes.
- UNCTAD. (2024). High freight rates strain global supply chains, threaten vulnerable economies. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). <https://unctad.org/webflyer/high-freight-rates-strain-global-supply-chains-threaten-vulnerable-economies>
- Davis, R. (2019). Slavery and Piracy in the Mediterranean: The Impact on Global Trade. Oxford University Press.
- Pryor, J. H. (2016). The Origins of War at Sea: Roman Campaigns Against the Illyrians. The Mariner's Mirror, 102(3), 231-245.
- Panzac, D. (2018). The Barbary Corsairs: Pirates and Privateers in the Mediterranean. Brill.
- Lane, F. C. (2015). Venice: A Maritime Republic. Johns Hopkins University Press.
- Anderson, J. L. (2013). Piracy and World History: An Economic Perspective. Cambridge University Press.

- Murray, D. (2014). Ching Shih and the Golden Age of Piracy in China. *Pacific Historical Review*, 83(2), 145-172.
  
- Warren, J. (2017). Pirates of the East: Malay and Indonesian Maritime Banditry. *Southeast Asian Studies Journal*, 45(2), 192-209.
  
- Rediker, M. (2012). *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Beacon Press.
  
- Rodger, N. A. M. (2004). *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*. Penguin Books.
  
- Percy, S., & Shortland, A. (2013). The Business of Piracy in Somalia. *Journal of Strategic Studies*, 36(4), 541-578.
  
- Murphy, Martin N. *Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security*. Londres: Routledge, 2007.
  
- Author(s). (2017). *Strait of Malacca map*. ResearchGate.  
[https://www.researchgate.net/figure/Strait-of-Malacca-Map\\_fig1\\_369743842](https://www.researchgate.net/figure/Strait-of-Malacca-Map_fig1_369743842)
  
- Ministerio de Defensa. *La lucha internacional contra la piratería marítima: Somalia y la operación atalanta* (2010) *Dialnet*. Available at: <https://dialnet.unirioja.es/> (Accessed: 07 August 2024).
  
- Basyf, S. (n.d.). *Guerra en el mar Rojo provoca aumento del 80% en los fletes marítimos*. LinkedIn. Recuperado el 24 de octubre de 2024, de <https://es.linkedin.com/pulse/guerra-en-el-mar-rojo-provoca-aumento-del-80-fletes-mar%C3%ADtimos-basyf>
  
- Lehr, Peter. *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. Nueva York: Routledge, 2007.
  
- Hastings, Justin. *Pirate Politics: The Transformation of Maritime Piracy in the Modern World*. Nueva York: Columbia University Press, 2009.
  
- Mazaris, Alexandros. *Maritime Cybersecurity: A Practical Guide to Safeguarding Ships and Ports*. Nueva York: Springer, 2019.
  
- Obi, Cyril I. "Oil and Insurgency in the Niger Delta: Managing the Complex Politics of Petro-violence." *African Security*, vol. 1, no. 1, 2008, pp. 37-56. DOI: 10.1080/19362200802285785.
  
- Marsh & McLennan Companies. (2020). *Global Marine Insurance Market Trends*. Recuperado de <https://www.marsh.com>
  
- Euronews. (2024, 27 de enero). *Los hutíes intensifican sus ataques en el Mar Rojo y alcanzan un buque petrolero con un misil*. Euronews. <https://es.euronews.com/2024/01/27/los-huties-intensifican-sus-ataques-en-el-mar-rojo-y-alcanzan-un-buque-petrolero-con-un-mi>

**LA PIRATERÍA EN LA ACTUALIDAD EN ALTA MAR:**  
**IMPLICACIONES ECONÓMICAS Y LEGALES PARA LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS MARÍTIMOS**

*Gloria Estévez Torres*

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2024, 22 de octubre). *La vulnerabilidad de las cadenas de suministro, al descubierto ante la presión de los puntos de estrangulamiento marítimos mundiales*. UNCTAD. <https://unctad.org/es/news/la-vulnerabilidad-de-las-cadenas-de-suministro-al-descubierto-ante-la-presion-de-los-puntos-de>
- International Chamber of Commerce. (2024). *Maritime crime and piracy incidents lowest since 1994, but threats to crews remain*. International Chamber of Commerce. <https://www.iccwbo.org/piracy-reporting>
- Política Exterior. (2024). *Los ataques huties y el transporte marítimo*. Política Exterior. <https://www.politicaexterior.com/articulo/los-ataques-huties-y-el-transporte-maritimo/>
- Banco Mundial. (2019). *The Economic Cost of Piracy in the Gulf of Guinea*. Recuperado de <https://www.worldbank.org>
- United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). *United Nations*. [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)
- La Vanguardia. (2020, octubre 7). *El secuestro del Achille Lauro y la ira de Reagan*. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/historia-contemporanea/20201007/33657/secuestro-achille-lauro-ira-reagan.html>
- International Maritime Organization (2011). *Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the Use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area*. <https://www.imo.org>
- Furian, P. H. (n.d.). *Mapa político del Cuerno de África* [Ilustración]. Dreamstime. <https://es.dreamstime.com/stock-de-ilustraci%C3%B3n-cuerno-del-mapa-pol%C3%ADtico-de-%C3%A1frica-image73094832>
- Djibouti Code of Conduct (2009). *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>
- International Maritime Organization (IMO). (n.d.). *Content and Evolution of the Djibouti Code of Conduct*. <https://www.imo.org/es/OurWork/Security/Paginas/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>
- Yaoundé Code of Conduct (2013). *Economic Community of Central African States*. <https://www.ecowas.int/security/yaounde-code-conduct/>
- UN Security Council. (2008). *Resolution 1816 (2008) on the situation in Somalia*. United Nations.
- European Union Naval Force. (2008). *Operation Atalanta: EU Naval Force Somalia*.



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

-International Maritime Bureau (IMB). (2018). *Piracy and Armed Robbery against Ships Report*. London: International Chamber of Commerce.

-Bueger, C. (2014). *Piracy Studies: Academic Responses to the Return of an Ancient Menace*. *International Studies Perspectives*, 15(1), 24-43.

-P&I Club. (2019). *Guidance on Piracy Risk Management for Members*. Protection and Indemnity Clubs.

-Bueger, C. (2016). *Navigating the Cyber Seas: The Challenges of Maritime Cyber Security*. *Journal of Cyber Policy*, 1(2), 163-184.

-International Maritime Organization (IMO). (2017). *IMO Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*. London: IMO.

-Colombos, C. & Wilson, J. (2019). *The International Law of the Sea*. Oxford University Press

-Le Roy, J. (2017). *Assurance Maritime et Sécurité des Navires*. Éditions L'Harmattan.

-Montluc, F. & Deneau, R. (2020). *Risques Maritimes et Piraterie*. Paris: Éditions Maritimes.

-Allianz Global Corporate & Specialty. (2019). *Safety & Shipping Review 2019*. Allianz.

-García Sánchez, J. (2018). *Seguridad y Piratería en el Mar*. Madrid: Ediciones Marítimas.

- Duval, G. (2016). *Droit Maritime International*. Presses Universitaires de France.

-UK P&I Club. (2019). *Annual Report*. London: UK P&I Club.

-Knowledge of sea (2019). P & I Club (Protection and Indemnity) <https://knowledgeofsea.com/p-i-club-protection-and-indemnity/>

-Jansen, P. (2017). *Maritime Risk and Insurance*. London: Maritime Press.

-Lloyd's Register. (2018). *Shipping and Security: Trends and Technologies*. London: Lloyd's Register

-Bueger, C. (2016). *Global Piracy and Maritime Security*. Cambridge University Press.

-Sánchez, A., & Gutiérrez, P. (2017). *Seguridad Marítima y Piratería*. Madrid: Ediciones Navales.

-UK P&I Club. (2020). *Annual Report*. London: UK P&I Club.

-Blanc, M., et al. (2019). *Protection des Navires en Zones à Haut Risque*. Paris: Editions Maritimes.

- The Maritime Executive. (2022). "Houthi Attack on Tanker Highlights Rising Tensions in the Red Sea". The Maritime Executive.
- Marine Insight. (2023). "MSC Ship Attacked by Pirates in Gulf of Guinea". Marine Insight.
- Allianz Global Corporate & Specialty. (2023). Global Piracy Trends and the Evolution of Maritime Insurance. Recuperado de allianz.com.
- Lloyd's List. (2020). "Iranian Tensions Push Insurance Premiums to New Highs". Lloyd's List.
- The Economist. (2022). Parametric Insurance: A New Frontier in Maritime Security.
- Le Monde. (2022). "Le prix de la sécurité dans les eaux périlleuses du golfe de Guinée". Le Monde.
- Lloyd's of London. (2023). Global Piracy: Managing New Threats in the Shipping Industry. Recuperado de lloyds.com.
- International Maritime Bureau. (2023). Piracy and Armed Robbery Report. Recuperado de IMB.org.
- Marine Insight. (2024). "Gulf of Guinea Piracy: A Rising Threat". Marine Insight.
- Cyxcel. (2023). *Navigating the rising tide of maritime cyber threats*. Cyxcel. <https://www.cyxcel.com/cyber-threats-maritime>