

El seguro marítimo ante la crisis del Mar Rojo

La situación actual en el Mar Rojo supone un nuevo reto para la industria del seguro marítimo, como los vividos en fechas recientes a raíz de los conflictos en Ucrania y Gaza, cuyas consecuencias prácticas respecto del seguro de mercancías dependerán tanto del concreto redactado de la póliza como de la postura que al respecto pueda adoptar la aseguradora.

Dos son los aspectos principales en los que debemos poner el foco:

- El primero es el ámbito geográfico de la póliza, esto es, dónde cubre el contrato.
 - Aquí es habitual ver ámbitos mundiales con excepción de aquellos territorios sancionados y/o en conflicto bélico declarado o no. Esta última formulación, claramente ambigua, en ocasiones viene acompañada o se sustituye (mejor escenario) por una remisión a ratings externos (como el *Cargo Watch List* del Lloyds) estableciendo un valor (habitualmente ente 2.5 y 3.2) a partir del cual no se gozaría de cobertura automática y tendría que someterse a la aprobación del asegurador.
 - También según redactados, algunas aseguradoras limitan solo el origen y destino en estos países, mientras que otras extienden además al tránsito por ellos. Hablo más bien de mercados locales, dado que a priori para el mercado de Londres lo relevante es el puerto de origen y/o destino, no el tránsito, lo que está llevando ahora a todo el mercado a replantearse cómo reajustar las condiciones para considerar también el tránsito. Nuevamente dependerá de la concreta redacción que tengamos.
- El segundo se refiere a la cobertura de Guerra y Huelgas (W&S). Habitualmente las pólizas se sustentan sobre las condiciones inglesas del Instituto de Aseguradores de Londres (conocidas como ICC). Entre estas, puede y es habitual contratar las que se conocen como *War & Strike Clauses*, para dar cobertura a este tipo de riesgos que genéricamente se excluyen de los condicionados estándar.

Pero estas coberturas tienen límites, que suelen venir en forma de listado de países donde no aplica cobertura con, en algunos casos, referencia automática a los mismos ratings del Lloyds que mencionábamos en el punto anterior para su actualización, así como una cláusula de escape conocida como *Institute Cancellation Clause* que permite al asegurador, con un preaviso, excluir de cobertura determinados territorios o regiones (lo que normalmente ocurre cuando el mismo Lloyds actualiza lo que se conoce como *listed áreas*, es decir, áreas de riesgo que no tienen por qué coincidir con países –suelen de hecho regirse por coordenadas-).

Aquí igualmente cabe llamar la atención sobre el redactado para ver si hablamos de origen, destino y/o tránsito (en su caso).

De este modo, y sin perjuicio de las discusiones que pudieran surgir sobre la prevalencia y encaje de las cláusulas anteriormente citadas (concretamente sobre la pretendida actualización automática de los listados en base a los ratings externos), en uno y otro caso podríamos encontrarnos con siniestros complejos, no solo pensando en que estamos ante algo extremadamente dinámico que puede

cambiar cada minuto, sino además que las *listed áreas* no tienen por qué coincidir con países –suelen de hecho registrarse por coordenadas incluyendo alta mar- y que cuando nos referimos a países en riesgo *stricto sensu*, hablamos también de sus aguas territoriales (12 millas náuticas desde la costa).

Cuestión distinta es qué hará la industria aseguradora en un plano práctico, estando ante uno de los corredores marítimos más importantes del mundo por el que –según datos del Foro Mundial de Davos- en 2022 transitaban para atravesar el Canal de Suez más de 22.000 buques, lo que representa un 12% del comercio mundial, dato que a priori ascendería a unos 26.000 buques en 2023 –según otras fuentes públicas consultadas-.

No conocemos a la fecha de esta respuesta rehúses o comunicaciones formales por parte de las aseguradoras con las que trabajamos por este motivo y nuestra percepción es que la industria está a la expectativa, siendo por el momento hechos aislados que afectan a una parte residual de la carga.

Nuestra recomendación, por tanto, pasa por aplicar prudencia y sentido común, manteniendo una comunicación fluida con el corredor y la aseguradora en la que se cuantifique la exposición en regiones potencialmente afectadas, y cómo adecuar las coberturas de la póliza.

El uso del contenido será estrictamente informativo. Se trata de información facilitada por diferentes fuentes y por lo tanto sin que Marsh sea responsable de su integridad, veracidad o exactitud, de modo que no asume responsabilidad alguna por los eventuales errores existentes en ella, ni por las discrepancias que pudieran encontrarse entre distintas versiones de la misma. Debe ser considerada únicamente como información general, no garantizando Marsh, expresa o implícitamente la misma. Marsh no pretende que la información contenida en el presente documento sea interpretada como asesoramiento a una situación concreta, ni aplicable a la misma, no pudiéndose tomar como tal. Si el destinatario pretende que Marsh amplíe la información, deberá autorizar a ésta para poder dirigirse a las diferentes entidades participantes. Las manifestaciones en materia fiscal, contable o jurídica deben entenderse como observaciones generales basadas únicamente en nuestra experiencia en riesgos y seguros y no pueden considerarse asesoramiento fiscal, contable o jurídico, el cual no estamos autorizados a prestar.