



Organización de las Naciones  
Unidas para la Alimentación  
y la Agricultura



# Directrices para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños

Con el apoyo técnico de



Empowering Rural Africa



# Directrices para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños

---

Cita requerida:

FAO. 2025. *Directrices para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños*. Roma. <https://doi.org/10.4060/cd5007es>

Las denominaciones empleadas en este producto informativo y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican la expresión de ninguna opinión, por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), juicio alguno sobre la condición jurídica o el nivel de desarrollo de países, territorios, ciudades o zonas, ni sobre sus autoridades, ni respecto de la demarcación de sus fronteras o límites. La mención de empresas o productos de fabricantes en particular, estén o no patentados, no implica que la FAO los apruebe o recomiende de preferencia a otros de naturaleza similar que no se mencionan.

ISBN 978-92-5-139832-6

© FAO, 2025



Algunos derechos reservados. Esta obra se distribuye bajo licencia reative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode.es>).

De acuerdo con las condiciones de la licencia, se permite copiar, redistribuir y adaptar la obra, siempre que se cite correctamente. En ningún uso que se haga de esta obra debe darse a entender que la FAO refrenda una organización, productos o servicios específicos. No está permitido utilizar el logotipo de la FAO. Si la obra se traduce o se adapta, debe añadirse el siguiente descargo de responsabilidad junto a la cita requerida: “La presente traducción [o adaptación] no es obra de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO). La FAO no se hace responsable del contenido ni de la exactitud de la traducción [o la adaptación]. La edición original en [idioma] será el texto autorizado”.

Toda controversia que surja en relación con la presente licencia y que no pueda resolverse de forma amistosa se someterá a arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Las partes quedarán obligadas por todo laudo arbitral emitido como consecuencia de dicho arbitraje como resolución final de la controversia.

**Materiales de terceros.** Esta licencia Creative Commons CC BY 4.0 no se aplica a material incluido en esta publicación de cuyos derechos de autor no sea titular la FAO. Si se desea reutilizar material contenido en esta obra que sea propiedad de terceros, por ejemplo, cuadros, gráficos o imágenes, corresponde al usuario determinar si se necesita autorización para tal reutilización y obtener la autorización del titular de los derechos de autor. El riesgo de que se deriven reclamaciones de la infracción de los derechos de uso de un elemento que sea propiedad de terceros recae exclusivamente sobre el usuario.

**Fotografías de la FAO.** Las fotografías de la FAO que puedan aparecer en esta obra no están sujetas a la licencia Creative Commons arriba mencionada. Las consultas sobre el uso de cualquier fotografía de la FAO deben remitirse a: [photo-library@fao.org](mailto:photo-library@fao.org).

**Ventas, derechos y licencias.** Los productos informativos de la FAO en forma electrónica, así como la lista de distribuidores a través de los cuales pueden adquirirse ejemplares impresos, están disponibles en el sitio web de la Organización ([www.fao.org/publications/es](http://www.fao.org/publications/es)). Si tienen preguntas de carácter general sobre las publicaciones de la FAO, sírvanse escribir a: [publications@fao.org](mailto:publications@fao.org). Las consultas relativas a derechos y licencias sobre las publicaciones deben remitirse a: [copyright@fao.org](mailto:copyright@fao.org).

# Elaboración de este documento y agradecimientos

Las presentes *Directrices para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños* tienen por objeto facilitar la prestación de servicios de seguros al sector de la pesca en pequeña escala que actualmente se encuentra desatendido. Esta publicación complementa las *Directrices voluntarias para lograr la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza* (Directrices PPE), de 2015, y las *Guidelines for increasing access of small scale fisheries to insurance services in Asia* [Directrices para aumentar el acceso de los pescadores artesanales a los servicios de seguros en Asia], de 2019. Este documento apunta también la implementación del *Código de conducta para la pesca responsable* de la FAO, de 1995 y contribuye al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas, en particular el ODS 8 (Trabajo decente y crecimiento económico), el ODS 13 (Acción por el clima) y el ODS 14 (Vida submarina).

La elaboración de esta publicación implicó un estudio bibliográfico, además de consultas con aseguradores pesqueros, líderes de pescadores y autoridades pesqueras. Se revisó una versión preliminar en el Taller de expertos sobre la elaboración de directrices para la inspección y la valoración de los buques pesqueros pequeños, que se celebró en la Sede de la FAO en Roma (Italia), del 24 al 26 de septiembre de 2024. En este taller participaron 32 expertos en seguros en el sector pesquero, inspectores de seguridad marítima, arquitectos navales, asociaciones y expertos de pesca, así como representantes de la Asociación Regional Africana de Crédito Agrícola y Rural (AFRACA), la Asociación de Crédito Agrícola y Rural para Asia y el Pacífico (APRACA), la Organización Marítima Internacional (OMI), el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI, de la OMI) y la Red mundial para la creación de capacidad para aumentar el acceso de la pesca en pequeña escala a los servicios financieros (CAFI-SSF). Se revisó un borrador actualizado en un taller de validación sobre la elaboración de directrices para la inspección y la valoración de los buques pesqueros pequeños, que se celebró de manera virtual el 22 de enero de 2025. La FAO finalizó el documento en marzo de 2025.

Varun Tandon, consultor de la FAO, estuvo a cargo de la redacción de estas directrices en estrecha colaboración con los consultores de la FAO Derrick Menezes y Matteo Scarponi, quienes participaron en la preparación de un documento relacionado, las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños*. Raymon van Anrooy, de la División de Pesca y Acuicultura de la FAO, estuvo a cargo de la revisión de la presente publicación. La FAO reconoce las valiosas contribuciones a estas directrices realizadas por los participantes en los talleres de expertos y de validación, además de los expertos en seguros de la División de Transformación Rural e Igualdad de Género de la FAO (ESP).

El procedimiento de elaboración de las directrices contó con el respaldo de la *Lloyd's Register Foundation* que financió el proyecto de la FAO sobre "Directrices para la inspección y la valoración de los buques pesqueros pequeños para facilitar el seguro" (MTF/GLO/1161/LRF).



# Índice

Elaboración de este documento y agradecimientos	iii
Siglas	vii
<b>1. Introducción</b>	<b>1</b>
<b>2. Objetivos y ámbito de aplicación</b>	<b>3</b>
2.1. Objetivos	3
2.2. ¿Qué son las evaluaciones del valor y de los riesgos, y cuándo son necesarias?	3
<b>3. Métodos existentes para para la evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños</b>	<b>5</b>
3.1. Métodos de evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos	5
3.2. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en normas y plantillas	7
3.3. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en los materiales	9
3.4. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos dirigidos por la comunidad	9
3.5. Necesidad de un procedimiento de evaluación acelerada del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños	11
<b>4. Métodos recomendados para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños</b>	<b>15</b>
4.1. Procedimiento de calificación y cribado de los riesgos	15
4.2. Evaluación acelerada del valor y de los riesgos	20
4.3. Evaluación simplificada del valor y de los riesgos con inspección local	21
4.4. Emisión de pólizas con restricciones	22
4.5. Evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos	22
4.6. Buques al final de su vida útil	23
4.7. Integración de la tecnología y el conocimiento local	24
<b>5. Métodos recomendados para la evaluación del valor y de los riesgos de los motores y el equipo de a bordo</b>	<b>27</b>
5.1. Métodos basados en reconocimientos y plantillas	27
5.2. Autodeclaración para motores y equipo de a bordo	27
5.3. Evaluación exhaustiva del valor de motores y equipo de a bordo	27
<b>6. El camino a seguir</b>	<b>29</b>
6.1. Medidas recomendadas para los proveedores de seguros	29
6.2. Medidas recomendadas para gobiernos e instituciones	30
6.3. Medidas recomendadas para otras partes interesadas	31
<b>7. Bibliografía</b>	<b>33</b>
<b>8. Anexo</b>	<b>35</b>
8.1. Listas de comprobación y cuadros para el procedimiento de evaluación acelerada	35
8.1.1. Evidencia fotográfica del buque pesquero	35
8.1.2. Elementos del formulario de autodeclaración	35
8.1.3. Lista de comprobación para la validación	36
8.1.4. Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor	38
8.1.5. Tasas de depreciación	39
8.1.6. Ejemplo de plantilla para la calificación de las prima	39
8.1.7. Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor	40

# Figuras y cuadros

## Figuras

- |  |    |
|--|----|
| 1. Flujo de decisiones para elegir el método de evaluación para los buques pesqueros | 18 |
| 2. Flujo del procedimiento de evaluación acelerada del valor y de los riesgos        | 21 |

## Cuadros

- |  |    |
|--|----|
| 1. Comparación de los métodos de evaluación del valor y de los riesgos utilizados en diferentes países | 10 |
| 2. Lista de comprobación de la validación para la calificación de los riesgos                          | 36 |
| 3. Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor   | 38 |
| 4. Ejemplo de plantilla para la calificación de las primas   | 40 |

# Siglas

## AFRACA

Asociación Regional Africana de Crédito Agrícola y Rural

## APRACA

Asociación de Crédito Agrícola y Rural para Asia y el Pacífico

## CAFI-SSF

Red mundial para la creación de capacidad para aumentar el acceso de la pesca en pequeña escala a los servicios financieros

## DIRECTRICES PPE

Directrices voluntarias para lograr la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza

## FAO

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura

## INDNR

ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca)

## JCI

Organización japonesa de inspección de embarcaciones

## ODS

Objetivos de Desarrollo Sostenible

## PCIC

Corporación Filipina de Seguros de Cosechas

## PEAD

polietileno de alta densidad

## PPE

pesca en pequeña escala

## PRFV

plástico reforzado con fibra de vidrio

## SIFFS

Federación de Sociedades de Pescadores del Sur de la India

## TB

Tonelaje bruto



# 1. Introducción

La pesca de captura –que consiste en capturar peces y otros organismos acuáticos de masas de agua como océanos, ríos y lagos– desempeña una función fundamental para la seguridad alimentaria mundial, los medios de vida y el desarrollo económico. En el sector de la pesca de captura, la pesca en pequeña escala (PPE) representa el 40 % de la producción pesquera de captura a nivel mundial y emplea a 60 millones de personas, sobre todo en los países de ingresos medios y bajos (FAO, Duke University y WorldFish, 2023). La PPE abarca un amplio espectro de prácticas pesqueras, desde las comerciales hasta las de subsistencia, con una amplia gama de características. Los desafíos comunes de la PPE incluyen la incertidumbre económica como resultado de las fluctuaciones de las capturas de pescado y los precios del mercado; y los riesgos de seguridad como resultado de buques pesqueros inseguros y una escasa formación en materia de seguridad. Los peligros en el mar siguen aumentando para la PPE, como consecuencia de los efectos del cambio climático, los fenómenos meteorológicos extremos conexos y las condiciones marítimas menos previsibles. El escaso acceso a instrumentos financieros como el crédito y el seguro también reduce la capacidad de la PPE de ayudar a las comunidades pesqueras a prevenir, afrontar y recuperarse de los riesgos conexos a la pesca.

*Las Directrices voluntarias para lograr la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza* (Directrices PPE) ponen de relieve la importancia del crédito, el seguro, la financiación y la inversión para apuntalar la resiliencia de los pescadores artesanales (FAO, 2015). El acceso a los productos de seguros no solo contribuye a la estabilidad económica de las comunidades de pescadores, sino que también contribuye a objetivos más amplios, a saber, la mitigación de la pobreza, el uso sostenible de los recursos y la resiliencia a los efectos del cambio climático. Los servicios de seguros para los buques pesqueros pequeños contribuyen al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas, en particular el ODS 1 (Fin de la pobreza), el ODS 2 (Hambre cero) y el ODS 14 (Vida submarina). Por tanto, aumentar la cobertura de los seguros en este sector también facilitaría el suministro de crédito a los pescadores.

En 2022, la flota pesquera mundial constaba de 4,9 millones de buques, de los cuales 3,3 millones eran motorizados. De estos buques motorizados, había 2,6 millones de buques pesqueros pequeños de eslora inferior a 12 m (FAO, 2024). Si bien el 90 % de los grandes buques de pesca industrial (> 24 m de eslora) y el 50–60 % de los buques de pesca semiindustrial (> 12 y < 24 m de eslora) están cubiertos por seguros marítimos del casco, la cobertura de seguro de los buques pesqueros pequeños sigue siendo exigua, del 5 % (Van Anrooy *et al.*, 2022). Por tanto, existe una necesidad apremiante de seguros; y la oferta de servicios de seguros para la PPE sigue siendo limitada.

La escasa cobertura del seguro en el sector de la PPE puede atribuirse a varios factores. En el ámbito mundial, la industria de seguros tiene poco conocimiento de los buques pesqueros, las operaciones de pesca y las necesidades específicas de seguros de este sector (Tietze y van Anrooy, 2019). Esta brecha de conocimiento se traduce en la carencia de productos personalizados y de métodos estandarizados de análisis del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños. En algunos mercados, las aseguradoras no consideran rentable asegurar a los buques pesqueros pequeños debido a los altos costos de las transacciones, el seguimiento y las reclamaciones de indemnización, además de los bajos ingresos por primas. Asimismo, en muchos países, el seguro de los buques pesqueros pequeños no es obligatorio, lo que reduce el incentivo de los pescadores para buscar este tipo de cobertura. También puede haber dificultades para llegar directamente hasta los pescadores, debido a la falta de organizaciones de pescadores dispuestas a actuar como intermediarios o facilitadores. Los intermediarios o facilitadores pueden desempeñar una función fundamental en la prestación de servicios de seguros. Muchos pescadores tienen poco conocimiento del funcionamiento del seguro y

del tipo o los tipos de cobertura disponibles. La falta de datos específicos sobre el mercado de seguros para los buques pesqueros pequeños, y las brechas en las metodologías de inspección y valoración, representan desafíos adicionales.

Sin embargo, existen soluciones para abordar la escasa cobertura del seguro en el sector de la PPE. Por ejemplo, la República Popular China, el Japón y el Reino de Tailandia han mejorado la cobertura de sus buques pesqueros a través del apoyo gubernamental al sector, en particular mediante subsidios a las primas y requisitos de obligatoriedad del seguro. En la India, por otro lado, las organizaciones de pescadores han mejorado el acceso de sus afiliados a los seguros, facilitando esquemas mutuos en colaboración con los proveedores de seguros. Las innovaciones en el proyecto y la construcción de los buques y las inspecciones de la navegabilidad también podrían contribuir a aumentar la asegurabilidad (Maritime & Coastguard Agency, 2018).

La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) ha estado colaborando con la Asociación Regional Africana de Crédito Agrícola y Rural (AFRACA), la Asociación de Crédito Agrícola y Rural para Asia y el Pacífico (APRACA), el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI, de la OMI) y la Red mundial para la creación de capacidad para aumentar el acceso de la pesca en pequeña escala a los servicios financieros (CAFI-SSF), a fin de sensibilizar sobre la exigencia de que los pescadores artesanales se conecten con los proveedores de servicios financieros y de seguros. La Organización también ha estado brindando asesoramiento a algunos países sobre soluciones de seguros para la PPE.

En vista de estos esfuerzos entre los proveedores de seguros, las instituciones gubernamentales y otras partes interesadas, cada vez hay más sensibilización sobre las oportunidades para asegurar a los buques pesqueros pequeños.

## 2. Objetivos y ámbito de aplicación

### 2.1. Objetivos

El objetivo de las presentes directrices es suministrar información y orientaciones prácticas para facilitar la evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños. Su finalidad es contribuir a que la industria de seguros desarrolle productos específicos para este sector, y apoyar la colaboración y el intercambio de información entre los proveedores de seguros.

La presente publicación se centra en los buques pesqueros pequeños motorizados, de eslora inferior a 12 m y, en general, con motores intra- o fueraborda. Sin embargo, este documento puede también resultar útil para el seguro de buques pequeños no motorizados. Estas directrices persiguen tres objetivos:

1. Mejorar el acceso a los servicios de seguro para los pescadores artesanales a través de procedimientos simplificados de evaluación del valor y de manejo de los riesgos en sus activos<sup>1</sup>.
2. Sensibilizar a los proveedores de seguros sobre el sector de la PPE, ayudándoles a desarrollar productos de seguros inclusivos para los buques, que se adapten a la demanda y las necesidades de los pescadores artesanales.
3. Instar a los gobiernos a que presten el apoyo adecuado para aumentar la cobertura del seguro en este sector.

El público objetivo de este documento incluye: compañías de seguros, corredores de seguros, evaluadores de riesgos, supervisores independientes, compañías de reaseguros, reguladores de seguros, pescadores, organizaciones de pescadores, constructores de embarcaciones y funcionarios de pesca y marítimos.

### 2.2. ¿Qué son las evaluaciones del valor y de los riesgos, y cuándo son necesarias?

La evaluación del valor es un procedimiento fundamental que utilizan las compañías de seguros para establecer el valor de un buque y que sirve, además, para calcular la suma asegurada.

Hay varios métodos de evaluación del valor que determinan los pagos del seguro, entre otros:

- El **valor acordado**, que establece un monto fijo al momento de la emisión de una póliza de seguro, y establece pagos predecibles independientemente de la depreciación.
- El **valor efectivo**, que tiene en cuenta la depreciación y cubre el valor real de mercado de un activo al momento de la pérdida, a menudo con primas más bajas pero menor cobertura de reemplazo.
- El **costo de reemplazo**, que ofrece cobertura para reemplazar el activo por uno nuevo equivalente, ignorando la depreciación, pero suele requerir primas más altas.
- El **valor comercial**, que equipara los pagos al valor real de mercado.

El valor acordado y el valor efectivo son métodos de valoración que se suelen utilizar para los buques pesqueros, ya que ofrecen una combinación de certeza de pago y primas relativamente más bajas.

<sup>1</sup> Para efectos de estas directrices, la FAO define la pesca en pequeña escala como la pesca realizada con buques pequeños de eslora inferior a 12 m.

La evaluación de los riesgos es parte del procedimiento de suscripción de seguros utilizado por una compañía de seguros. Su función es evaluar los riesgos a los que está expuesto un activo (en este caso un buque pesquero). Este procedimiento recaba información importante para calcular la prima adecuada que se cobrará por la cobertura del seguro. Esta evaluación es necesaria siempre que se estipule una póliza de seguro. Ayuda a la aseguradora a comprender el nivel de riesgo conexo y a fijar el precio del seguro en consecuencia.

El procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos, en el caso de los buques pesqueros, inicia con la presentación de una solicitud, junto con la documentación del buque y de sus operaciones. Posteriormente, el proveedor de seguros conduce un examen preliminar, seguido de una inspección y una valoración del buque. La inspección incluye el análisis del tipo de operaciones de pesca, la navegabilidad del buque (sobre la base de una inspección estructural y, posiblemente, de pruebas de estabilidad), las medidas de seguridad a bordo y las competencias de la tripulación. Asimismo, se revisa el historial de reclamaciones del buque. Sobre la base de la información recabada, el proveedor de seguros evalúa el valor, analiza los riesgos, calcula la prima y adapta la póliza para que se ajuste al perfil de riesgo específico del buque pesquero.

# 3. Métodos existentes para para la evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños

La evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños se centra en el casco, los motores intra- o fueraborda y cualquier equipo de a bordo. Los métodos de evaluación del valor del seguro y de los riesgos están bien establecidos para la pesca de captura, y se mantuvieron sin cambios relativos durante los últimos 10 años, en virtud de la influencia del mercado de Londres en las normas mundiales de suscripción (Van Anrooy *et al.*, 2022). Sin embargo, las aseguradoras adaptan sus métodos para tener en cuenta las características específicas de cada buque pesquero y el entorno normativo. En términos generales, los métodos utilizados pueden clasificarse de la siguiente manera:

- métodos de evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos;
- métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en normas y plantillas;
- métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en los materiales; y
- métodos de evaluación del valor y de los riesgos dirigidos por la comunidad.

## 3.1. Métodos de evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos

Estos métodos requieren una evaluación personalizada y completa del valor y de los riesgos: las aseguradoras examinan toda la documentación del buque y realizan inspecciones in situ. A continuación, se describen los principales pasos que conllevan estos métodos:

### 1. Obtención de documentos y registros del buque

Antes de iniciar una evaluación del valor y de los riesgos, las aseguradoras obtienen la documentación del buque para recopilar información completa de, entre otros aspectos:

- **El historial de administración y propiedad:** los registros de propiedad y administración del buque ayudan a las aseguradoras a evaluar la confiabilidad y la experiencia de los responsables del activo.
- **El estado de registro del buque:** pruebas de que el buque está registrado y cumple, a través de sus documentos de registro, con la normatividad marítima nacional e internacional.
- **El certificado de valoración o la factura de compra:** es fundamental un documento oficial que certifica el valor real del buque para determinar el nivel apropiado de cobertura/valor del seguro y para calcular las primas.
- **El historial de pérdidas o reclamaciones:** un registro de accidentes, reclamaciones o pérdidas anteriores ayuda a las aseguradoras a evaluar el perfil de riesgo del buque y la probabilidad de reclamaciones futuras.

### 2. Inspecciones físicas

Antes de emitir una póliza de seguro, las aseguradoras suelen reservarse el derecho de realizar inspecciones físicas del buque. Estas tienen fines múltiples, entre otros:

- **Comprobación de la documentación:** garantiza que la información proporcionada en el formulario de solicitud y la documentación de apoyo sean precisas y estén completas.
- **Evaluación de la navegabilidad:** evaluación de la integridad estructural, la estabilidad y la navegabilidad en general del buque. Este análisis incluye las condiciones de los sistemas esenciales (por ejemplo, los equipos de navegación, propulsión y seguridad) y si estos elementos pueden realizar sus funciones previstas, incluido el funcionamiento seguro y si, por lo tanto, son aptos para servicio a que estén designados.
- **Perfil de riesgo:** se adquiere una comprensión detallada del perfil de riesgo del buque, que influye en los términos de la cobertura y el importe de la prima.

Las inspecciones físicas son usuales en el caso de los buques de gran valor o de aquellos asegurados con primas más elevadas. En el caso de los buques que renuevan sus pólizas, las inspecciones suelen ser menos frecuentes, a menos que hayan sufrido modificaciones significativas o figuren en la lista combinada de buques supuestamente implicados en actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)<sup>2</sup>.

### 3. Parámetros utilizados para la evaluación del valor

Los factores que suelen tomarse en cuenta para la evaluación del valor incluyen:

- **El tamaño del buque:** tonelaje bruto (TB) y eslora total (LOA).
- **El material del casco:** el material del que está construido el casco (por ejemplo, acero, madera, fibra de vidrio) es un parámetro fundamental para determinar el valor del seguro de un buque.
- **Las operaciones pesqueras:** el tipo de actividades de pesca (por ejemplo, pesca de arrastre, palangre, redes de enmalle) y la zona de pesca (por ejemplo, aguas costeras, alta mar) influyen en el riesgo operacional del buque y, por tanto, en su valor asegurado.
- **La edad del buque:** la antigüedad del buque es un factor fundamental ya que este pierde valor (se deprecia) a lo largo de su vida útil.

### 4. Consideraciones sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

La industria de los seguros marítimos presta cada vez más atención al problema de la pesca INDNR. Los buques que participan en estas actividades ilícitas plantean un mayor riesgo y un posible daño a la reputación de las aseguradoras. En respuesta, las aseguradoras han adoptado las siguientes estrategias:

- **Inclusión en una lista negra:** algunas aseguradoras, especialmente en la Unión Europea, han comenzado a denegar la cobertura del seguro a los buques incluidos en la lista combinada de buques supuestamente implicados en actividades de pesca INDNR. De esta forma, se contribuye a combatir esta actividad al reducir la capacidad operacional de esos buques.
- **Inspecciones aleatorias:** las aseguradoras pueden realizar inspecciones de forma aleatoria a aquellos buques que se sospeche hayan realizado actividades de pesca INDNR, incluso después de haber emitido una póliza de seguro, para garantizar el cumplimiento de la legislación internacional y nacional.

<sup>2</sup> Esta lista está disponible en el sitio web de la pesca INDNR: [www.iiu-vessels.org](http://www.iiu-vessels.org).

## 5. Evaluación de los riesgos y cálculo de las primas

La evaluación de los riesgos y el cálculo de las primas se basan en un examen completo del perfil de riesgo del buque. Este examen incluye:

- **Las características del buque:** tamaño, edad, material del casco y condiciones generales del buque.
- **El origen:** puerto o país y Estado del pabellón.
- **La región:** exposición a desastres naturales como huracanes, ciclones, tifones, maremotos y las medidas adoptadas en caso de desastres de este tipo.
- **El historial de reclamaciones:** el historial de accidentes y de reclamaciones del buque, que puede indicar la probabilidad de futuras reclamaciones.
- **La amplitud de la cobertura:** la amplitud de la cobertura (por ejemplo, pérdida parcial incluida vs. pérdida total solamente, tipos de riesgos incluidos) y cualquier refrendo o exclusión específicos<sup>3</sup>.
- **Las condiciones del mercado:** los factores más amplios del mercado también influyen en las tarifas de las primas, incluidas la disponibilidad de reaseguro y las tendencias en el sector de los seguros marítimos.

Este método de evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos, si bien es prudente en términos de manejo de riesgos, requiere muchos recursos, es costoso y, por tanto, más adecuado para los grandes buques de pesca industrial.

### 3.2. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en normas y plantillas

Otro método para evaluar el valor y los riesgos de los buques pesqueros utiliza estudios o inspecciones existentes y valoraciones y evaluaciones de riesgos basadas en normas y plantillas. Las “normas” son los criterios, directrices o fórmulas definidos previamente que se utilizan en el procedimiento de evaluación. Estas normas garantizan la coherencia a la hora de determinar tanto el valor como los riesgos. Las normas suelen basarse en estándares industriales, requisitos reglamentarios y datos históricos. Estas normas se incorporan en plantillas que ayudan a las aseguradoras a evaluar las características de los buques, asignar valores y calcular primas sistemáticamente, sin necesidad de nuevas inspecciones físicas.

Las diferencias entre los métodos basados en normas y plantillas y los métodos de evaluación exhaustiva son las siguientes:

#### 1. Datos de inspecciones anteriores

- Las aseguradoras se basan en datos de inspecciones anteriores, por ejemplo, informes de inspección durante la construcción del buque (antes del registro) o datos de inspecciones periódicas, para verificar la estructura y la estabilidad de los buques pesqueros. En el Japón, por ejemplo, los buques pesqueros deben obtener un certificado de registro del gobernador de la prefectura, que incluye inspecciones periódicas del buque y de su documentación. Asimismo, dependiendo de los requisitos específicos, la Organización japonesa de inspección de embarcaciones (JCI) o el Ministerio de Tierras, Infraestructura, Transporte y Turismo pueden someter a inspección a algunos buques. Esta dependencia de los registros de

<sup>3</sup> Las cláusulas más utilizadas en las pólizas de seguro de los buques pesqueros son las del Institute of London Underwriters (Institute of London Underwriters, 1982).

inspección existentes reduce al mínimo, para las aseguradoras, la exigencia de realizar sus propias inspecciones. Cabe destacar que los buques pesqueros de menos de 12 m de eslora (20 toneladas) no requieren inspección, a menos que operen a más de 12 millas náuticas de la costa o transporten pasajeros. Todos los buques pesqueros deben estar registrados.

- En el Japón, al evaluar el valor asegurado de un buque pesquero recién asegurado, las aseguradoras primero obtienen la tarjeta de registro del buque pesquero. Esta tarjeta incluye información esencial como el nombre del buque, el propietario, el tipo de pesca, el número de matrícula, el tonelaje bruto, las dimensiones, el fabricante del motor, la potencia y los detalles del equipo. En el caso de embarcaciones de segunda mano o en casos de duda, el personal de la aseguradora puede visitar el buque en el puerto para verificar su estado, equipo y la conformidad con la tarjeta de registro.

## 2. Cálculos del valor asegurado

- **Plantillas de valores estándar:** el valor asegurado de los buques pesqueros se calcula principalmente mediante plantillas de valores estándar, que clasifican los buques en función de factores como el tonelaje bruto, el material del casco (p. ej., acero, fibra de vidrio, madera, PEAD), la antigüedad, el tipo de pesca (p. ej., arrastre, red de enmalle, palangre, red de cerco, nasas) y el equipo. El valor estándar por tonelada se multiplica por el tonelaje bruto del buque para determinar el valor del seguro.
- **Flexibilidad de ajuste:** las aseguradoras tienen la flexibilidad de ajustar el valor calculado dentro de un rango específico por encima o por debajo del valor estándar, si este se considera incorrecto para un buque en particular.
- **Equipo especial:** si el buque está dotado de equipos especiales de alto valor que no suelen encontrarse en buques pesqueros de proyecto similar, el valor de estos equipos puede evaluarse por separado y agregarse al valor total asegurado.
- Por ejemplo, el Japón utiliza dos métodos principales para calcular el valor asegurado de los buques pesqueros, cada uno de ellos acompañado de una plantilla de valor estándar. El primer método evalúa el buque en su conjunto. El segundo, evalúa los valores del casco, el motor y el equipo por separado, y posteriormente suma estos valores. En el método de evaluación general, se calcula el valor asegurado utilizando un precio unitario por tonelada bruta sobre la base del material del buque y del tipo de pesca. Este precio unitario se multiplica por el TB, y el valor puede ajustarse en un rango del 30 % por encima o por debajo del monto calculado. Para las renovaciones de contratos de seguro y los buques de segunda mano, se aplica una tasa de depreciación que refleja la reducción del valor del buque con el tiempo. Si ninguno de estos métodos arroja un valor asegurado apropiado, puede usarse como un punto de referencia alternativo el costo de construcción del buque.

## 3. Clasificación de los riesgos y cálculo de las primas sobre la base de normas

- Las primas se determinan aplicando tasas porcentuales estándar a las diferentes categorías de buques pesqueros, o bien utilizando plantillas de tarifas que tienen en cuenta factores como el material del casco, el tipo de pesca y el TB o la potencia del motor. Estas plantillas se basan en normas y tienen como objetivo mostrar el riesgo conexo a las características específicas del buque. Los recargos y descuentos se aplican en función de factores como la edad del buque y el historial de reclamaciones.

En la mayoría de los casos, el Japón utiliza procedimientos y plantillas estándar para calcular el valor de los buques pesqueros y las primas de los seguros de esos buques sin realizar inspecciones físicas (Cuadro 1). Este método agiliza el procedimiento de evaluación del valor y reduce los costos, al tiempo que se maneja el riesgo de cada buque.

### 3.3. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos basados en los materiales

Estos métodos clasifican a los buques pesqueros en función del tipo (con/sin motor), el material del casco (fibra de vidrio, madera, acero, polietileno de alta densidad [PEAD]) y la edad. La suma asegurada se determina en función del costo real de los materiales y de la construcción, tal como se describe en una “lista de materiales” presentada junto con el formulario de solicitud de seguro. Este método se utiliza en varios países, entre ellos Filipinas, Sri Lanka y Tailandia. Por ejemplo, la Corporación Filipina de Seguros de Cosechas (PCIC) adopta el siguiente enfoque en sus directrices para la emisión de las pólizas de seguro (Cuadro 1):

- Se fija una suma asegurada para los buques motorizados, los de fibra de vidrio no motorizados y los de madera no motorizados.
- En términos de evaluación de los riesgos, el personal de la PCIC somete a inspecciones a todos los buques, y compila un “Informe de inspección del buque pesquero” para verificar el tipo de buque, los materiales utilizados y otros detalles relevantes antes de otorgar la cobertura del seguro.
- Las inspecciones garantizan la exactitud de la información proporcionada y que el buque cumple con los criterios de idoneidad, por ejemplo, TB inferior a tres toneladas, un máximo de 10 años de edad con mantenimiento periódico y estar registrado en BoatR o como buque municipal (BFAR, 2025). Los buques deben estar certificados como aptos para navegar por la unidad de gobierno local, o estar registrados en BoatR.

Este método permite una evaluación precisa y específica, si bien los riesgos se manejan a través del procedimiento de inspección y verificando el cumplimiento de los reglamentos locales.

### 3.4. Métodos de evaluación del valor y de los riesgos dirigidos por la comunidad

Un método dirigido por la comunidad combina el conocimiento local, los recursos y las capacidades organizativas de las organizaciones de pescadores, a fin de mejorar la precisión y la eficacia de las evaluaciones del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños.

Un ejemplo de este método se utiliza en el sur de la India, donde las organizaciones de pescadores participan en el procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos, en particular en la valoración y la inspección de los buques pesqueros (Cuadro 1). Este método incluye las siguientes fases de amplio alcance:

- **Valoración en base a la factura:** el valor asegurado de un buque y sus motores se calcula en función de la factura entregada al momento de la compra, que contiene información esencial como la edad del buque y de sus motores. A partir de la fecha de compra se aplica una tasa de depreciación del 20 % anual al valor de estos activos.
- **Experiencia y facilitación locales:** las organizaciones de pescadores aprovechan su experiencia local para ayudar a organizar y facilitar las inspecciones. Esto resulta especialmente beneficioso en zonas en las que puede ser difícil para los pescadores comunicarse directamente con las aseguradoras.
- **Documentos de apoyo:** las organizaciones de pescadores ayudan a los propietarios de buques a preparar la documentación necesaria, incluidas las facturas, para el procedimiento de suscripción del seguro. Estos documentos son fundamentales para realizar valoraciones y evaluaciones precisas de los riesgos.

- **Negociación:** las organizaciones de pescadores ayudan a negociar mejores términos y condiciones para sus afiliados durante el procedimiento de estipulación de un contrato de seguro, aprovechando el poder de la negociación colectiva.

**Cuadro 1. Comparación de los métodos de evaluación del valor y de los riesgos utilizados en diferentes países**

	Japón	China	India	Filipinas
¿Inspección de la navegabilidad durante el registro del buque?	Sí	Sí	No	No
¿Requisito de cobertura obligatoria?	Sí	Sí	No	No
¿Subvenciones a las primas?	Sí, hasta el 32 % de la prima para buques pesqueros de eslora inferior a 12 m	Sí, hasta el 40 % de las primas	No	Sí, hasta el 100 % de las primas
Participación de las organizaciones de pescadores	Sí	No	Sí	No
Evaluación del valor	Precio por TB en función del material del casco, tipo de pesca y clasificación de tonelaje	Precio por TB en función del material del casco y la edad del buque	Evaluación del valor basada en la factura, en la autodeclaración para el seguro mutuo de la Federación de Sociedades de Pescadores del Sur de la India (SIFFS), con parámetros determinados	La evaluación del valor de los buques de acero y de madera, con/sin motor, se basa en la lista de materiales de cada buque
Método de depreciación	Las tasas de depreciación se fijan en función del material del casco	Las tasas de depreciación son fijas para los rangos de edad de los buques	La depreciación se calcula como una reducción del 20 % por cada año, asumiendo una depreciación lineal durante la vida útil del buque	Se calcula utilizando un método prorrateado, que supone una depreciación lineal a lo largo de la vida útil del buque
Evaluación de los riesgos: ¿inspección de los buques pesqueros pequeños?	Uso de datos de inspección existentes por parte de la prefectura o la JCI	Se requiere certificado de navegabilidad	Inspección por una organización de pescadores	Inspección requerida por la PCIC, oficinas regionales o funcionarios del gobierno local

Evaluación de los riesgos: cálculo de la prima de seguro para buques pesqueros y su equipo	Tarifas y plantillas estándar	Tarifas y plantillas estándar basadas en el material del casco, la edad y la eslora del buque y la experiencia previa de reclamaciones	La SIFFS aplica una tasa de prima fija	Se utilizan tasas de prima fijas para los productos PCIC para los buques pesqueros pequeños
--	-------------------------------	--	--	---

*Fuente:* Elaboración propia del autor.

El Programa de autoseguro para medios de vida sostenibles después del tsunami, en la India (Cuadro 1), utiliza este método y a menudo lo emplea en planes de autoseguros (seguros mutuos) o en acuerdos realizados a través de organizaciones de pescadores, que pueden supervisar el comportamiento de los pescadores y hacer cumplir controles sociales.

Los métodos ilustrados se basan en condiciones propicias subyacentes, como la disponibilidad de datos de inspección, la existencia de organizaciones de pescadores y/o la aplicación de subsidios a las primas. La evaluación del valor del seguro también tiene en cuenta la depreciación de un buque en función de su edad, así como la vida útil económica estimada del tipo específico de buque. Se utilizan diferentes métodos para calcular la depreciación de un buque pesquero (Cuadro 1). El primero (utilizado en el Japón) propone un porcentaje de depreciación estándar sobre la base del material del casco y la edad del buque. El segundo (Filipinas), propone una depreciación lineal a lo largo de la vida útil del buque. El tercero, permite al pescador tener en cuenta la depreciación en la autodeclaración del valor del buque. En China, el método de depreciación utilizado es una versión del primer método con un porcentaje de depreciación estándar basado en rangos de edad del buque.

Algunas aseguradoras utilizan una combinación de estos enfoques para optimizar tanto el manejo de riesgos como la rentabilidad, y adaptar sus estrategias a las necesidades específicas de su mercado.

### 3.5. Necesidad de un procedimiento de evaluación acelerada del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños

Los procedimientos de evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos, mencionados anteriormente, suelen estar diseñados para buques pesqueros medianos y grandes, en los que el mayor valor de los buques, y las primas conexas, justifican el gasto de una evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos. Sin embargo, en el caso de los buques pesqueros pequeños, las primas son significativamente más bajas, lo que podría no justificar el coste de un procedimiento de evaluación exhaustiva para la suscripción del seguro. En general, los buques pesqueros pequeños se consideran de riesgo alto, lo que plantea un desafío a la hora de equilibrar el manejo eficaz del riesgo con la rentabilidad. Por tanto, los métodos de evaluación acelerada del valor y de los riesgos, para los buques pesqueros pequeños, permitirían a las aseguradoras alcanzar el doble objetivo de manejo del riesgo y rentabilidad.

Sin embargo, los métodos de evaluación acelerada dependen de la información disponible de los buques (por ejemplo, certificados de registro, inspecciones de la navegabilidad y la seguridad), así como de la presencia de intermediarios y agencias de distribución (como las organizaciones de pescadores), que pueden facilitar la prestación de servicios de seguros a los pescadores artesanales. No obstante, en algunos países no se expiden certificados de registro para los buques pesqueros pequeños, si bien en muchos otros no se realizan inspecciones de la navegabilidad ni pruebas

de estabilidad para esos buques. Asimismo, es posible que los pescadores no estén afiliados a organizaciones del sector, o que estas organizaciones no faciliten la prestación de servicios de seguros a sus afiliados. Como resultado, las compañías de seguros siguen exigiendo una evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos, incluida la inspección, para la mayoría de los buques pesqueros pequeños. Esto da lugar a altos costos operacionales para la compañía de seguros, lo que aumenta la prima para los pescadores y hace que el seguro sea inasequible.

De ahí la importancia de agilizar los métodos de evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños, a fin de que resulten atractivos para las aseguradoras y para que estas propongan productos y servicios de seguros personalizados para los pescadores.





## 4. Métodos recomendados para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños

Es fundamental que la evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños equilibre el manejo de riesgos con la rentabilidad, a fin de mantener la accesibilidad y la asequibilidad de este procedimiento. En este apartado se recomiendan algunos métodos para que el seguro de los buques pesqueros pequeños resulte atractivo tanto para los pescadores artesanales como para las aseguradoras. Estas recomendaciones combinan los mejores elementos de los métodos existentes y abordan las diferentes exigencias de los propietarios de buques pesqueros pequeños, las aseguradoras y los organismos reguladores.

### 4.1. Procedimiento de calificación y cribado de los riesgos

La calificación de los riesgos, o el examen preliminar de los riesgos (Figura 1) es una fase fundamental necesaria para determinar el nivel de inspección al que deben someterse los buques pesqueros pequeños durante el procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos.

De tal forma, aplicando criterios específicos de idoneidad, los buques pesqueros pequeños se pueden clasificar en categorías de riesgo (bajo, medio o alto), lo que permite una asignación más ágil y eficiente de los recursos durante la evaluación. Los buques de “riesgo alto” necesitan una inspección exhaustiva, los de “riesgo medio” pueden necesitar alguna inspección adicional, mientras que los de “riesgo bajo”<sup>4</sup> se pueden agilizar fácilmente a través de la evaluación acelerada del valor y de los riesgos.

#### Criterios de idoneidad para la calificación de los riesgos

Estos criterios sirven para establecer un perfil de riesgo inicial para cada buque sobre la base de:

- la documentación disponible;
- los registros de inspecciones anteriores que confirman la integridad estructural y la estabilidad del buque;
- el cumplimiento de los requisitos de seguridad; y
- la evidencia fotográfica de las condiciones reales del buque.

Los resultados de la evaluación basada en estos criterios ayudan a orientar los pasos posteriores de la evaluación del valor y de los riesgos.

#### Los principales criterios de idoneidad incluyen:

- **Un certificado de registro y/o del constructor:** este documento válido es esencial, ya que certifica que el buque fue construido conforme a normas reconocidas.

<sup>4</sup> Para fines de las presentes directrices, el término “riesgo bajo” se utiliza para distinguir de los buques de riesgo alto. Algunos proveedores de seguros utilizan el término “riesgo estándar” para un activo de riesgo bajo, si el riesgo se califica como estándar.

- **Evidencias fotográficas:** el propietario debe presentar fotografías recientes que muestren las condiciones reales del buque, asegurándose de que coincidan con los detalles proporcionados en el certificado de registro o del constructor. Estas imágenes deben mostrar claramente el buque desde sus diferentes lados para evaluar cualquier cambio en la superestructura, el equipo y/o los sistemas de elevación que pudiera reducir la estabilidad (consúltese el Anexo 8.1 para conocer los requisitos de las fotografías).
- **Un certificado de inspección de la seguridad:** se requieren pruebas de la última inspección de la seguridad para confirmar que el buque está dotado del equipo de seguridad necesario y cumple con la normativa local en materia de seguridad. Para los buques pesqueros pequeños sin cubierta, podría ser suficiente una autodeclaración, siempre que la organización de pescadores de la localidad haya realizado las inspecciones requeridas.
- **Un formulario de autodeclaración:** el propietario debe compilar un formulario de autodeclaración, explicando que el buque se mantiene en sus condiciones originales de registro, con todo el equipo de seguridad funcionando como es debido. Este formulario es un elemento fundamental del procedimiento de evaluación acelerada, ya que reduce la necesidad de inspecciones físicas cuando se cumplen otros criterios (véanse, el Anexo 8.1, los elementos del formulario de autodeclaración).
- **Un certificado de navegabilidad que incluya una evaluación de la estabilidad:** un certificado reciente de navegabilidad que incluya una evaluación válida de la estabilidad es esencial para confirmar que el buque ha sido inspeccionado y se ha sometido a prueba su estabilidad<sup>5</sup>. A este respecto, es suficiente la información obtenida de la inspección precedente. En el caso de buques de proyecto similar, un único certificado de navegabilidad podría aplicarse a todos ellos, siempre que no se hayan realizado modificaciones importantes.

Los proveedores de seguros pueden establecer techos para la suma máxima asegurada a través del procedimiento de evaluación acelerada. Por encima de estos techos, no sería posible proseguir con este procedimiento.

Si no hay datos de inspecciones de seguridad, certificados de la navegabilidad ni folletos de estabilidad anteriores, se recomienda realizar una prueba de estabilidad física. Por lo general, esta se puede completar en 10–15 minutos. Estas pruebas son fundamentales para verificar la estabilidad básica del buque (consúltese las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños*).

## **Puesta en funcionamiento del procedimiento de calificación de los riesgos**

Este procedimiento puede iniciarse de varias formas posibles.

1. **Con la participación de los pescadores:** el empoderamiento de los pescadores, mediante su participación directa en el procedimiento de calificación de los riesgos, puede mejorar la transparencia y la apropiación. Los pescadores conocen a fondo las condiciones y los riesgos conexos a sus buques y a sus operaciones de pesca, lo que los convierte en colaboradores de peso. Este enfoque reduce también los costos de transacción y fomenta la capacidad local. Resulta especialmente pertinente, si bien no se limita a ellos, para los planes de seguros mutuos en los que las organizaciones de pescadores participan en la facilitación de los seguros, incluido el apoyo a la evaluación del valor y de los riesgos.

<sup>5</sup> Se puede encontrar información sobre las evaluaciones de la navegabilidad en las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños* (FAO, 2025a).

Esto tiene el beneficio adicional de reforzar la confianza mutua entre los pescadores y crear un entorno que reduce el fraude.

**2. Con la colaboración de peritos locales independientes:** la colaboración de inspectores o asesores locales independientes puede proporcionar una evaluación objetiva de las condiciones del buque. A fin de garantizar la imparcialidad de estos actores, se recomienda contratar a profesionales que no estén afiliados directamente a los vendedores de embarcaciones, para evitar posibles conflictos de intereses. Un enfoque innovador podría ser la inclusión de seguros en las nuevas embarcaciones (similar a los modelos de seguros para automóviles), en los que las tareas del inspector estén delineadas y reguladas claramente para mantener su imparcialidad.

**3. Realizadas por la aseguradora:** las aseguradoras que realizan su propia calificación de los riesgos pueden controlar la calidad y la minuciosidad del procedimiento de inspección. Sin embargo, este método puede aumentar los costos y los tiempos de transacción, volviéndolo menos viable para las comunidades pesqueras remotas o las operaciones de pesca en pequeña escala.

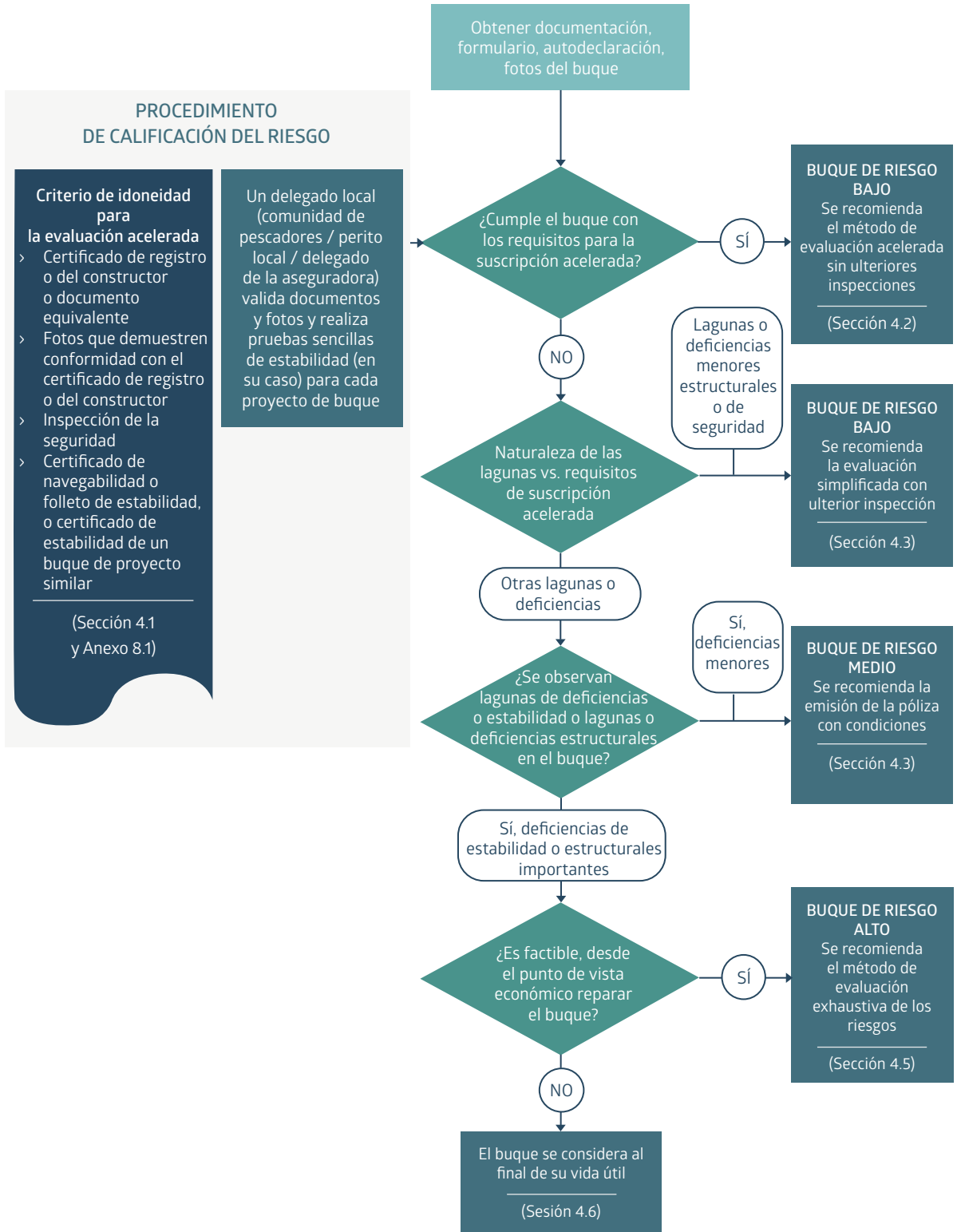
En virtud de la importancia de este paso para agilizar el procedimiento general de valoración y de evaluación de los riesgos, se recomienda que tanto las aseguradoras como las autoridades inviertan en el fomento de la capacidad con las organizaciones de pescadores o los inspectores locales. Esta inversión permitiría a los delegados locales validar los documentos y las fotografías requeridos antes de su presentación a la aseguradora (véase, en el Anexo 8.1, una lista de comprobación de la validación). El material de la formación podría incluir normas e información sencillas sobre las mediciones que necesitan las aseguradoras para la evaluación del riesgo. Otras recomendaciones para agilizar este procedimiento podrían ser:

**1. Inspecciones colectivas** (como en el ejemplo de Filipinas): la realización de inspecciones en grupos (anuales) de pequeños buques pesqueros, como parte del procedimiento de calificación de los riesgos, podría reducir los costos y mejorar la eficiencia. Este enfoque colectivo permite a los pescadores compartir mejores prácticas y conocimientos, además de ser un foro para abordar cuestiones de interés común.

**2. Evaluaciones individuales con ayuda de la tecnología:** el uso de la tecnología (aplicaciones de las aseguradoras, códigos QR, georreferenciación, etc.) puede agilizar las inspecciones individuales. Esta tecnología ayuda a mantener registros precisos y brinda un acceso fácil a los historiales de los buques y su grado de cumplimiento. Estas herramientas son útiles sobre todo en zonas geográficas remotas o aquellas donde no es posible realizar inspecciones colectivas.

Las tecnologías que utilizan cada vez más las aseguradoras incluyen el uso de satélites y drones para las inspecciones. Los proveedores comerciales de servicios satelitales ofrecen imágenes de alta resolución, lo que permite a las aseguradoras rastrear los buques pesqueros antes y después de eventos específicos, proporcionar alertas meteorológicas en tiempo real a los pescadores y evaluar los daños de forma eficiente. Los drones también pueden utilizarse para realizar inspecciones detalladas, si bien su uso está sujeto a la normativa nacional.

Figura 1. Flujo de decisiones para elegir el método de evaluación para los buques pesqueros



Fuente: Elaboración propia del autor.

## Resultados de la calificación de los riesgos o del cribado

El resultado del procedimiento de calificación de los riesgos, o del examen preliminar, determina las fases del procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos que se aplicarán a cada buque (Figura 1). En función de la calificación del riesgo, surgen las siguientes fases:

### Buques de riesgo bajo

- **Evaluación acelerada del valor y de los riesgos:** estos buques, que cumplen los criterios de idoneidad (Cuadro 2 del Anexo 8.1), se pueden agilizar rápidamente a través del procedimiento, recibiendo cobertura de seguro de manera rápida y eficiente.
- **Lagunas o deficiencias:** los buques que presenten lagunas o deficiencias en relación con los requisitos de idoneidad, se podrán evaluar en función de la naturaleza de la deficiencia:
  - **Lagunas o deficiencias de seguridad** → Evaluación simplificada con una nueva certificación local: los buques que presentan deficiencias en el equipo de seguridad deberán subsanarlas renovando o sustituyendo el equipo necesario. Posteriormente, deberán realizar una inspección de seguridad local para obtener una nueva certificación. Una vez que se haya actualizado la certificación de seguridad, se puede enviarla a la aseguradora para continuar con la cobertura del seguro.
  - **Pequeñas lagunas o deficiencias estructurales** → Evaluación simplificada con una nueva inspección local: si las fotografías indican cambios estructurales menores con respecto a las especificaciones de proyecto del buque, se realizará una evaluación simplificada. Estos buques necesitan una nueva inspección local para verificar que la integridad estructural permanezca intacta antes de continuar con el procedimiento de contratación del seguro.

### Buques de riesgo medio

Los buques que no cumplen con los requisitos de estabilidad (por ejemplo, por cambios estructurales que afectan la estabilidad; no superaron una prueba de estabilidad; folletos de estabilidad no válidos; o por diferencias respecto de buques similares certificados), deben evaluarse conforme a la gravedad de esas deficiencias.

- **Deficiencias menores de estabilidad** → Emisión de pólizas con restricciones: estos buques pueden clasificarse como de riesgo medio y ser objeto de pólizas de seguro sujetas a algunas condiciones. De tal forma, el buque podría realizar operaciones en condiciones restringidas, como exposición limitada a las inclemencias del tiempo, alturas máximas de las olas o capacidad de carga reducida, lo que garantizaría que la seguridad no se vea comprometida.

### Buques de riesgo alto

- **Lagunas o deficiencias de estabilidad y/o deficiencias estructurales importantes** → Evaluación exhaustiva: estos buques con deficiencias significativas de estabilidad o deficiencias estructurales importantes deben someterse a una evaluación exhaustiva. Esta evaluación puede implicar intervenciones importantes antes de poder emitir una póliza de seguro.

Al utilizar este enfoque de calificación de los riesgos, las aseguradoras pueden garantizar la evaluación de cada buque en función de su perfil de riesgo específico.

## 4.2. Evaluación acelerada del valor y de los riesgos

Este procedimiento se utiliza con los buques que cumplen con los criterios de idoneidad, y permite una rápida evaluación del valor y de los riesgos sin necesidad de inspecciones físicas. Este enfoque es adecuado especialmente para los buques de riesgo bajo, que constituyen la mayoría de los buques pesqueros pequeños. A continuación, se detallan los pasos de este método (Figura 2).

### Descripción general del procedimiento:

1. **Formulario de solicitud y documentos de apoyo:** la aseguradora recoge el formulario de solicitud y la factura del buque, o cualquier otro documento de valoración, además de los documentos reunidos como parte de la calificación del riesgo. En conjunto, estos documentos proporcionan la información necesaria para proceder con la evaluación.

2. **Evaluación de valor:** la aseguradora evalúa el valor del buque sobre la base de normas y plantillas estándar preestablecidas. El valor asegurado se calcula multiplicando el tonelaje del buque por el precio estándar por tonelada, que se exhibe en las plantillas estándar (Anexo 8.1). Estas plantillas pueden incorporar criterios como:

a) **El material del casco:** este material determina en gran medida el valor del buque, ya que los diferentes materiales (acero, madera, fibra de vidrio, etc.) tienen diferentes niveles de durabilidad y de costo.

b) **El tipo y la zona de operaciones de pesca:** comprender el servicio al que está destinado el buque ayuda a evaluar los riesgos conexos y a ajustar el valor en consecuencia.

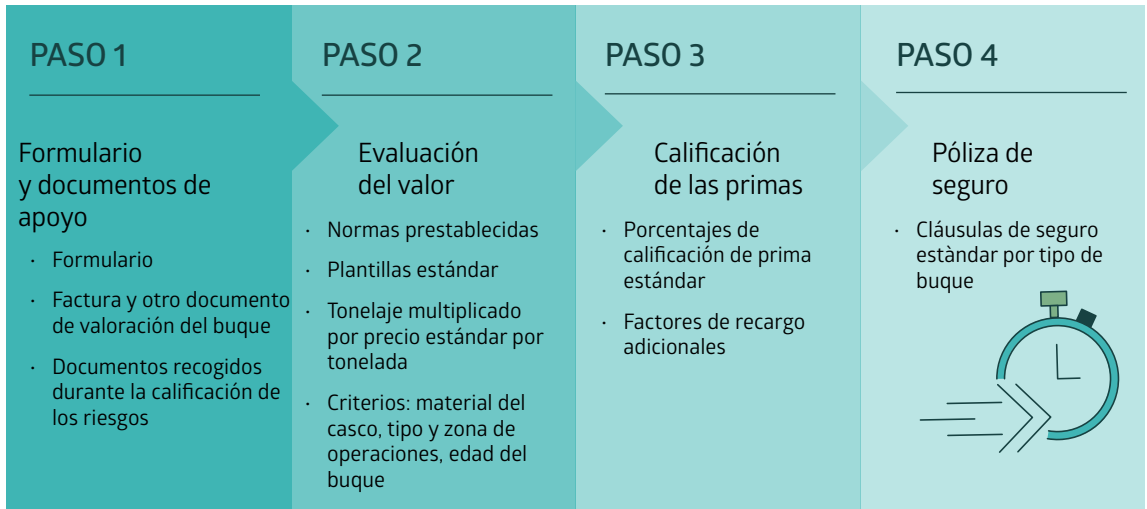
c) **La edad del buque:** la tasa de depreciación aplicada afecta el valor asegurado del buque. La tasa de depreciación se puede determinar utilizando plantillas estándar de depreciación para diferentes tipos de buques.

3. **La calificación de las primas:** la aseguradora calcula las primas aplicando porcentajes de primas estándar al valor tasado, como se describe en las plantillas estándar (Anexo 8.1). Se pueden aplicar factores adicionales de recargos o descuentos para reflejar los contextos locales y los riesgos específicos. Por ejemplo, la experiencia previa en reclamaciones puede ser un factor relevante si se dispone de esta información.

4. **La emisión de pólizas:** la aseguradora emite entonces la póliza de seguro sobre la base de cláusulas de seguro estándar por tipo de buque, siempre que este haya sido clasificado como de riesgo bajo en la fase de calificación de los riesgos.

Debido a la naturaleza estandarizada, basada en normas, de la evaluación acelerada, las aseguradoras pueden automatizar muchos pasos. La automatización puede reducir significativamente el tiempo y el costo conexos a este procedimiento. Es posible que aún sea necesario verificar los documentos presentados en una muestra al azar de solicitudes, a fin de garantizar la precisión y el cumplimiento. La evaluación acelerada reduce el costo y el tiempo entre la solicitud y la emisión de la póliza de seguro, lo que es beneficioso tanto para la aseguradora como para el propietario del buque.

Figura 2: Flujo del procedimiento de evaluación acelerada del valor y de los riesgos



Fuente: Elaboración propia del autor.

### 4.3. Evaluación simplificada del valor y de los riesgos con inspección local

La evaluación acelerada está indicada para los buques que cumplen con los criterios de idoneidad, y permite una evaluación rápida del valor y de los riesgos sin necesidad de inspecciones físicas exhaustivas. Este procedimiento es adecuado especialmente para los buques de riesgo bajo, que constituyen la mayoría de los buques pesqueros pequeños.

Para los buques de riesgo bajo que presentan deficiencias o lagunas estructurales menores en el equipo de seguridad, una inspección local puede permitir reintroducirlos en el procedimiento de evaluación acelerada. Los pasos de la inspección local se llevan a cabo entre los pasos 1 y 2 del procedimiento de evaluación acelerada (Figura 2).

#### Descripción general del procedimiento:

**1a. Inspección por delegados locales:** un delegado local (por ejemplo, un miembro de una organización de pescadores, un inspector o autoridad local) realiza una inspección inicial para verificar las condiciones del buque. Con este ejercicio se comprueba si hay problemas estructurales menores, las condiciones del equipo de seguridad, y se garantiza la conformidad con los documentos de registro (si los hubiera)<sup>6</sup>. La inspección da como resultado un certificado de inspección. Si todo está bien, se pasa al paso 2 del procedimiento de evaluación acelerada.

**1b. Rectificación y nueva inspección local:** cualquier problema menor identificado durante la inspección se puede corregir localmente. Después de estas reparaciones, el delegado local puede volver a inspeccionar el buque, y proceder a actualizar la certificación para que refleje el cumplimiento de las normas estructurales o de seguridad. De tal forma, se puede dar inicio al Paso 2 del procedimiento de evaluación acelerada.

<sup>6</sup> En las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños* (FAO, 2025a) se incluye una lista de comprobación para la inspección.

Al aprovechar la experiencia y los conocimientos de las organizaciones de pescadores o de los inspectores y autoridades locales, las aseguradoras pueden obtener la información necesaria para manejar los riesgos sin afectar su rentabilidad.

#### 4.4. Emisión de pólizas con restricciones

En el caso de los buques que presentan deficiencias o lagunas de estabilidad, se puede emitir pólizas de seguros con condiciones, a fin de facilitar la cobertura del seguro sin exigir una evaluación completa del valor y de los riesgos. Las deficiencias menores se refieren a problemas que, si bien no son críticos, requieren atención para garantizar la operación segura del buque bajo condiciones específicas. Por ejemplo, un buque pesquero podría fallar en una prueba de escora al levantar una carga pesada, pero podría aprobarla al levantar una carga más liviana<sup>7</sup>. Sobre la base de la evaluación realizada por un delegado local, se podrían emitir pólizas de seguros con algunas restricciones operacionales apropiadas, por ejemplo:

- **Proximidad a la costa:** los buques pueden faenar solo a una distancia especificada de la costa, lo que garantiza que permanezcan en entornos más seguros y controlados y que puedan ser rescatados con facilidad en caso de peligro. Se debe identificar y mitigar el riesgo de que los buques lanzados al mar se topen con olas rompientes.
- **Estado del mar:** los buques pueden faenar solo bajo alturas específicas de olas, minimizando los riesgos conexos a olas más altas que los podrían inundar.
- **Límites de carga:** los buques deben respetar una capacidad máxima de carga, establecida para garantizar que permanezcan estables y que puedan navegar en condiciones normales de operación.

La guía de estabilidad para buques pesqueros utilizando el método Wolfson, a la que se hace referencia en las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños* proporciona un marco basado en evidencia para facilitar la certificación condicional. La emisión de pólizas con restricciones permite a los buques de riesgo medio que presentan deficiencias menores obtener cobertura de seguro garantizando, al mismo tiempo, que no se compromete la seguridad; de tal forma, se equipara la necesidad de manejo de riesgos con las soluciones prácticas de seguros.

#### 4.5. Evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos

Se recomienda una evaluación exhaustiva del valor y de los riesgos solo para los buques que presentan riesgos significativos debido a factores como deficiencias estructurales importantes o problemas de estabilidad graves, y para los que exceden los parámetros operacionales, como la zona de operaciones o la carga. Este método está diseñado para buques de riesgo alto e implica una evaluación a fondo para garantizar la seguridad y la asegurable del buque.

---

<sup>7</sup> Consulte las pruebas de estabilidad en las *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños* (FAO, 2025a).

## Pasos principales del procedimiento de evaluación exhaustiva:

- **Inspección pormenorizada:** un consultor marítimo inspecciona el buque, concentrándose en la integridad estructural, la estabilidad y la navegabilidad en general. Esto incluye la evaluación de cualquier modificación realizada desde su certificación original.
- **Prueba de estabilidad:** si el buque falla las pruebas iniciales de estabilidad, podrían requerirse pruebas y modificaciones adicionales.
- **Rectificación y nueva certificación:** los buques que presentan deficiencias significativas deberán realizar las reparaciones o modificaciones necesarias. Una vez concluidas, se debe volver a inspeccionarlos a fin de emitir un nuevo certificado antes de que se pueda aprobar la cobertura del seguro.

Este procedimiento de evaluación exhaustiva garantiza la evaluación y la solución de posibles peligros de los buques, protegiendo así de riesgos imprevistos a la tripulación, a los propietarios y a las aseguradoras. Este procedimiento, más engorroso, es necesario para manejar los riesgos mayores conexos a estos buques, garantizando que solo los que cumplen con las normas de seguridad y funcionamiento reciban cobertura de seguro.

### 4.6. Buques al final de su vida útil

Los buques más antiguos tienen más probabilidades de clasificar en la categoría de riesgo alto. El casco y la maquinaria pueden mostrar señales de desgaste, el material del casco puede haberse deteriorado y el buque puede tener un proyecto y características de seguridad obsoletos. El deterioro relacionado a la edad a menudo conduce al debilitamiento de la integridad estructural y a la reducción de la eficiencia operacional, aumentando la probabilidad de que las reparaciones superen el valor de mercado del buque.

En algunos casos, estos buques también pueden haber sufrido daños durante tormentas, huracanes u otros fenómenos meteorológicos extremos, lo que reduce aún más su viabilidad económica y su asegurabilidad. Los buques que se consideren irreparables (desde el punto de vista económico), o que no sean seguros (desde el punto de vista operacional) deben ser declarados fuera de servicio y desmantelarse en consecuencia.

Es fundamental que la implementación de estas directrices se ajuste a la legislación nacional del país en el que los buques están registrados y faenan. Cada país puede tener leyes y reglamentos específicos sobre la eliminación de activos marítimos, la protección del medio ambiente, las normas de reciclaje y el manejo de residuos peligrosos. La legislación nacional suele proporcionar instrucciones sobre cómo desmantelar embarcaciones de forma responsable, incluidos los requisitos para la eliminación de petróleo y otras sustancias, así como para el desmantelamiento y la eliminación de materiales.

### Qué hacer con los buques que han llegado al final de su vida útil:

- **Una evaluación profesional completa:** un consultor marítimo calificado inspecciona el buque, prestando especial atención a la integridad estructural, el desgaste de los materiales y equipos, la estabilidad y cualquier modificación. La edad del buque también debe considerarse un factor importante, ya que los más antiguos pueden enfrentar una depreciación acelerada y un desgaste adicional que contribuye a su perfil de riesgo. Esta evaluación profesional determina la magnitud de las deficiencias y los posibles costos de volver a ponerlo a la altura de las normas de seguridad y operación.

- **Una evaluación de la viabilidad económica:** el propietario evalúa si las reparaciones y las modificaciones recomendadas son factibles desde el punto de vista económico. En el caso de los buques más viejos, la depreciación acumulada puede dar lugar a precios de mercado demasiado bajos para justificar reparaciones costosas. Si el costo de hacer que vuelva a cumplir con las normas de seguridad y estabilidad excede el valor de mercado, el buque no sería reparable desde el punto de vista económico.
- **Una declaración de fuera de servicio y su reglamento:** si un buque se identifica como inservible desde el punto de vista económico, las autoridades locales deberían implementar disposiciones reglamentarias para declararlo fuera de servicio. Estas normas garantizan que el desmantelamiento sea seguro, evitando que suponga riesgos para el medio ambiente marítimo, la comunidad marítima u otras embarcaciones. El desmantelamiento debe seguir prácticas responsables con el medio ambiente para reducir al mínimo cualquier impacto negativo.
- **Integración con las normas nacionales:** todos los procedimientos para declarar a un buque como fuera de servicio y su posterior desmantelamiento deberán ajustarse a las leyes marítimas y ambientales locales.

#### 4.7. Integración de la tecnología y el conocimiento local

En el procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños es importante incorporar la tecnología y el conocimiento local. De hecho, el uso de herramientas digitales puede combinarse con la información proporcionada por las comunidades locales. Estos elementos ayudan a minimizar los costos de transacción, evaluar rápidamente una solicitud de seguro y facilitar los procesos de liquidación de siniestros y pérdidas.

##### Integración de la tecnología:

- **Documentación digital:** las aseguradoras pueden utilizar plataformas digitales para la presentación y el cribado de la documentación. Este enfoque acelera el procedimiento de evaluación, reduce la probabilidad de errores y facilita el acceso a los registros tanto para las aseguradoras como para los propietarios de los buques pesqueros.
- **Inspecciones remotas:** las aseguradoras pueden utilizar tecnologías de inspección remota (por ejemplo, videoconferencias), especialmente en casos que requieran una nueva evaluación o si el buque ha cambiado de propietario. Este método minimiza la necesidad de visitas in situ, volviendo las evaluaciones más eficientes y rentables.
- **Recopilación de datos en tiempo real:** las aseguradoras pueden aprovechar los datos en tiempo real sobre las condiciones meteorológicas, las operaciones de los buques y las actividades de pesca para manejar los riesgos (por ejemplo, mediante el uso de sistemas de localización de buques [SLB] o sistemas de identificación automática [AIS]), incluido el seguimiento del cumplimiento de los parámetros operacionales acordados por parte de los buques.

##### El conocimiento local:

- **Participación de la comunidad:** las aseguradoras pueden aprovechar el conocimiento de las comunidades locales, en particular a través de las organizaciones de pescadores. Estas organizaciones conocen los buques y las operaciones específicas de su región, lo que hace que sus inspecciones sean valiosas.
- **Formación local:** las aseguradoras y/o las autoridades pueden capacitar a los delegados locales en procedimientos de inspección y certificación. Esta formación garantiza que los

procedimientos aplicados en la comunidad sean consistentes y confiables, lo que genera capacidad local y promueve la sostenibilidad a largo plazo de los servicios de seguros.

- **Modelos entre pares:** una esfera innovadora de exploración es la integración de métodos entre pares en los procedimientos de evaluación de riesgos, certificación e inspección de los buques pesqueros pequeños. Estos enfoques permiten a los propietarios realizar inspecciones de los buques de otros propietarios y compartir sus hallazgos a través de plataformas digitales, creando un sistema de seguimiento basado en la comunidad. De esta forma se genera conocimiento local, se aumenta la confianza y se fomenta el cumplimiento y la colaboración entre pescadores para manejar sus riesgos. Con el apoyo de tecnologías como videoconferencias y georreferenciación, los modelos entre pares mejoran la transparencia y facilitan la recopilación y el intercambio de datos. Los métodos de este tipo permiten el seguimiento preciso de las inspecciones, el historial de mantenimiento y el cumplimiento normativo; y, si bien se manejan en la comunidad, sus resultados pueden ser verificados por las aseguradoras y los órganos reguladores.



## 5. Métodos recomendados para la evaluación del valor y de los riesgos de los motores y el equipo de a bordo

La evaluación del valor y de los riesgos de los motores intra- o fueraborda y el equipo de a bordo son componentes fundamentales de la evaluación general de los buques pesqueros pequeños. Los motores y el equipo influyen directamente en la eficiencia operacional, la seguridad y el valor de un buque. El método más rentable para evaluar el valor y los riesgos de los motores y el equipo de a bordo es evaluarlos junto con el buque. Esto ahorra tiempo y esfuerzos. Por lo tanto, si se utiliza un método de evaluación acelerada para el buque, el mismo método podría incluir la evaluación del motor y el equipo de a bordo. Se recomiendan los siguientes métodos:

### 5.1. Métodos basados en reconocimientos y plantillas

En lugares que tienen grandes flotas de buques, maquinarias o motores fueraborda y equipos similares, se puede emplear un método de evaluación basado en plantillas. Este método utiliza plantillas predefinidas que clasifican los motores y equipos en función de características clave como la potencia, el tipo de combustible, la edad y la vida útil prevista. Las aseguradoras pueden utilizar estas plantillas de manera sencilla para calcular el valor del seguro (incluida la depreciación) de los motores intra- y fueraborda y otros equipos, sin necesidad de una inspección detallada in situ. Este valor del seguro se puede utilizar posteriormente para calcular la prima en función de las tasas estándar y los factores de ajuste. Este método es rentable y eficiente, en particular para los buques de riesgo bajo.

### 5.2. Autodeclaración para motores y equipo de a bordo

Si la documentación formal es limitada, o los motores y equipos son estándar para el tipo de buques pesqueros y sus operaciones, se puede permitir que los propietarios declaren el valor de sus motores intra- o fueraborda y otros equipos. Este método se suele utilizar en los sistemas de seguros mutuos, en los que una comunidad de pescadores asume el riesgo de forma colectiva. Teniendo esto en cuenta, las aseguradoras deberían proporcionar directrices claras a los propietarios de buques sobre cómo evaluar y declarar con precisión el valor de sus motores y equipos.

### 5.3. Evaluación exhaustiva del valor de motores y equipo de a bordo

Si no es posible utilizar métodos basados en plantillas o autodeclaraciones, se utiliza un método de evaluación exhaustiva del valor. Este enfoque incluye un examen detallado de toda la documentación pertinente relativa al motor y al equipo de a bordo. Esto significa analizar las facturas de compra, los registros de mantenimiento y cualquier modificación que se haya realizado para mejorar el rendimiento. Un técnico o ingeniero calificado inspecciona in situ las condiciones operacionales y las del motor intra- o fueraborda y del equipo de a bordo. Esta inspección cubre los siguientes aspectos:

- **Tipo de motor y sus condiciones:** inspección de la marca, modelo, potencia, edad y estado de funcionamiento del motor. Si se dispone del número de horas de funcionamiento, se podría utilizar de este dato para la evaluación.

- **Historial de mantenimiento:** examen de los registros de mantenimiento para determinar la frecuencia y la calidad del servicio, lo que impacta directamente en la confiabilidad y la longevidad del motor.
- **Equipo especializado:** examen de las condiciones y la funcionalidad de cualquier equipo de a bordo que sea parte integral de las operaciones del buque, por ejemplo, cabrestantes, grúas, sistemas de arrastre de líneas y redes, máquinas de hielo, unidades de refrigeración, equipos de radiocomunicaciones, dispositivos de detección de peces y equipos de navegación.

Sobre la base de esta evaluación exhaustiva del valor, la aseguradora puede determinar el valor del seguro y la prima para el motor intra- o fueraborda y otros equipos de a bordo.

## 6. El camino a seguir

A fin de perseguir una implementación exitosa de las presentes directrices, es menester que las aseguradoras, las instituciones gubernamentales, los proveedores de servicios financieros como las asociaciones de crédito rural (por ejemplo, APRACA, AFRACA y la Asociación Latinoamericana de Instituciones Financieras para el Desarrollo [ALIDE]) y las organizaciones de pescadores desempeñen su función. En esta sección se describen las medidas necesarias para facilitar procedimientos de evaluación eficaces y apoyar la prestación de servicios de seguros al sector de la pesca en pequeña escala.

### 6.1. Medidas recomendadas para los proveedores de seguros

Se alienta a las aseguradoras a que agilicen sus procedimientos de evaluación y hagan que los seguros para los buques pesqueros pequeños sean más accesibles y asequibles. Esto les permitiría acceder a un gran segmento de mercado sin explotar, con el potencial de realizar ventas cruzadas de otros productos. Se recomiendan las siguientes medidas:

- **Fomento de la capacidad para atender al sector de la pesca en pequeña escala:** las aseguradoras que encuentren atractivo este segmento de mercado deberían esforzarse para comprender la industria y ampliar su conocimiento del sector pesquero.
- **Adopción de procedimientos de evaluación acelerada:** las aseguradoras deberían implementar procedimientos de evaluación acelerada del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños. La adopción de estos procedimientos reduce al mínimo la necesidad de inspecciones exhaustivas, lo que reduce los costos operacionales y acelera la evaluación. Al estandarizar el procedimiento de evaluación del valor y de los riesgos en función del material del casco, el tipo de buque, la edad, la vida útil y el equipo, las aseguradoras podrían ofrecer primas más bajas que resulten interesantes para los pescadores.
- **Colaboración con las organizaciones de pescadores:** las aseguradoras deberían colaborar con las organizaciones de pescadores, los agentes de distribución, incluidas las cooperativas de crédito, las organizaciones no gubernamentales (ONG) y las instituciones microfinancieras o los grupos comunitarios locales, que pueden actuar como intermediarios. Estos actores pueden contribuir a agilizar el procedimiento de contratación del seguro facilitando la comunicación, la presentación de documentos, el cobro de las primas y el pago de las reclamaciones. Las organizaciones de pescadores agrupan a los afiliados que están interesados en los servicios de seguros, lo que permite a las aseguradoras llegar a un grupo más amplio de posibles usuarios, al tiempo que reducen los costos administrativos y mejoran la mancomunidad de riesgos.
- **Elaboración de herramientas sencillas para la evaluación:** las aseguradoras deberían invertir en la elaboración de herramientas digitales sencillas que permitan a los pescadores presentar su documentación y realizar autoevaluaciones de sus buques y equipo de a bordo. Estas pueden incluir aplicaciones móviles para cargar fotografías, compilar formularios de autocertificación y verificar el valor del seguro del buque y la idoneidad para una evaluación acelerada. Las herramientas digitales también pueden respaldar las inspecciones remotas, la recopilación de datos en tiempo real y las evaluaciones de daños, lo que reduce aún más la necesidad de inspecciones costosas in situ.
- **Ejecución de programas piloto:** las aseguradoras deberían ejecutar programas piloto en aquellos países que cuentan con comunidades pesqueras bien organizadas y apoyo gubernamental. Estos programas ayudarían a las aseguradoras a evaluar las necesidades

de seguros de los pescadores y a formular programas de seguros adecuados para este sector. Los programas piloto permitirían a las aseguradoras comprobar la eficacia de los procedimientos de evaluación acelerada y recabar opiniones para seguir adaptándolos. Los conocimientos adquiridos con estas iniciativas podrían utilizarse, en un segundo momento, para adaptar los métodos de evaluación a diferentes contextos, contribuyendo a un uso más amplio y a un mayor éxito. Los programas piloto también pueden ser oportunidades para que las aseguradoras se ganen la confianza de las comunidades pesqueras y ayuden a los pescadores a aumentar sus conocimientos sobre el funcionamiento de los seguros.

## 6.2. Medidas recomendadas para gobiernos e instituciones

Las instituciones gubernamentales (por ejemplo, los ministerios de finanzas y pesca), desempeñan una función fundamental en la creación de un entorno propicio para los proveedores de seguros y los pescadores. Dado que algunos países tienen índices de siniestralidad bajos en las pólizas de seguros de este sector, las instituciones gubernamentales deberían adoptar medidas para estimular la participación del sector privado. Esto implicaría la cooperación entre las instituciones gubernamentales y las compañías de seguros y podría incluir subsidios, financiación y legislación habilitadora. Se recomiendan las siguientes medidas específicas:

- **Proporcionar información del sector:** los gobiernos deberían recopilar estadísticas de los buques pesqueros pequeños por región, a saber, el número de buques, su tamaño, su desglose por edad, los valores promedio y los accidentes y pérdidas de buques notificados.
- **Introducir la obligatoriedad del registro y la certificación de los buques:** los gobiernos deberían contar con una legislación que establezca el registro y la certificación obligatorios de todos los buques pesqueros pequeños. Esto incluye la emisión de certificados de registro y/o de construcción por parte de constructores aprobados, que confirmen que los buques cumplen con las normas establecidas de construcción y seguridad. La digitalización de los registros y de las inspecciones también simplificaría la implementación de la legislación y su cumplimiento. Las inspecciones periódicas de la navegabilidad – que incluyen comprobaciones de la resistencia, la estructura, la estabilidad y el equipo de seguridad de los buques – deben ser realizadas por inspectores certificados por el Estado. Estas inspecciones son necesarias para garantizar que los buques sean aptos para el servicio a que estén destinados y cumplan con las normas de seguridad.
- **Ofrecer incentivos para la cobertura del seguro:** los gobiernos deberían promulgar leyes que establezcan la obligación de contratar seguros para todos los buques pesqueros y/u ofrecer incentivos como subsidios a las primas para aumentar la cobertura del seguro en este sector. Estas medidas alentarían a más propietarios de buques pesqueros a contratar seguros, lo que ampliaría la mancomunidad de riesgos y haría que los seguros sean más viables para las aseguradoras y más asequibles para los propietarios de los buques. Los subsidios a las primas podrían otorgarse de manera condicional, en función del cumplimiento de las normas de seguridad y de registro. Solo los buques que cumplen con las normas mínimas de seguridad podrían optar a los subsidios a las primas.
- **Apoyar a las organizaciones de pescadores:** los gobiernos deberían promover y apoyar el establecimiento de organizaciones de pescadores (por ejemplo, cooperativas, asociaciones o grupos comunitarios). Estas organizaciones podrían facilitar la prestación de servicios de seguros actuando como intermediarias entre los pescadores y las aseguradoras. El apoyo gubernamental podría incluir la provisión de marcos jurídicos, asesoramiento técnico y recursos financieros para ayudar a establecer y fortalecer estas organizaciones.
- **Facilitar la formación y el fomento de la capacidad:** los gobiernos deberían ofrecer o patrocinar programas de formación para inspectores de buques locales, organizaciones de pescadores

y personal de seguros. Estos programas deberían incluir formación en aplicación de métodos de evaluación estandarizados, protocolos de inspección y el uso de herramientas digitales. El fomento de la capacidad también debería incluir la formación de los pescadores sobre la importancia de los seguros, cómo cumplir con las normas de seguridad y cómo interactuar eficazmente con los proveedores de seguros.

- **Formular reglamentos sobre el final de la vida útil de los buques:** los gobiernos deberían establecer normas o medidas de gestión para declarar fuera de servicio a los buques que se consideren irreparables desde el punto de vista económico. Estas medidas deberían garantizar que la tripulación no tenga que trabajar en buques pesqueros inseguros y que los que están fuera de servicio se desmantelen de forma segura, de conformidad con las normas de seguridad marítima y con un riesgo mínimo para el medio marino.
- **Establecer alianzas sostenibles:** los gobiernos deberían colaborar con las aseguradoras y las organizaciones de pescadores para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de los programas de seguros pesqueros. Es sumamente importante la integración de los seguros pesqueros con una mayor inclusión financiera y las políticas y estrategias de adaptación a los efectos del cambio climático, incluyendo la interconexión con los programas de microfinanzas, ahorro y crédito y los sistemas de protección social.

### 6.3. Medidas recomendadas para otras partes interesadas

A fin de alcanzar los objetivos de estas directrices y apoyar su implementación eficaz, las organizaciones internacionales (gubernamentales y no) y los proveedores de servicios financieros deberían reconocer las circunstancias y las necesidades específicas de los pescadores artesanales de los países en desarrollo. Estos actores deberían colaborar con las aseguradoras y los gobiernos para satisfacer las exigencias de seguros de los pescadores artesanales de los países en desarrollo, especialmente en las esferas de la asistencia financiera y técnica, la transferencia de tecnología y el fomento de la capacidad.

La colaboración en la implementación de estas directrices también contribuiría al desarrollo de otros servicios importantes para las comunidades de pescadores artesanales, como los sistemas de microfinanzas, ahorro, crédito y protección social, y el acceso a estos sistemas. Los proveedores de servicios financieros que estén activos en el sector de la pesca estarían dispuestos a colaborar con los proveedores de seguros para manejar los riesgos conexos al crédito en este sector. A fin de que estas directrices se implementen de forma generalizada y satisfactoria, es fundamental garantizar que las mujeres también tengan acceso a los seguros y a esos otros servicios. La FAO, a través de su programa de apoyo a la implementación de las Directrices PPE, contribuirá a la implementación de estas directrices. En fin, la implementación de estas directrices contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y, por tanto, es responsabilidad de todas las partes interesadas.



## 7. Bibliografía

- Bureau of Fisheries and Aquatic Resources (BFAR).** 2025. Municipal Fishing Boat and Gear Registration System. In: *BFAR*. Quezon City, Philippines. [Cited 9 January 2025]. <https://boatr.bfar.da.gov.ph/>.
- FAO.** 2015. *Directrices voluntarias para lograr la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza*. Roma. <https://openknowledge.fao.org/handle/20.500.14283/i4356es>.
- FAO.** 2024. *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2024 - La transformación azul en acción*. Roma. <https://doi.org/10.4060/cd0683es>.
- FAO.** 2025a. *Directrices para la inspección de la navegabilidad y la seguridad de los buques pesqueros pequeños*. Roma.
- FAO.** 2025b. *Report of the FAO Expert workshop on developing guidelines for inspection and valuation of small-scale fishing vessels. Rome, 24–26 September 2024*. FAO Fisheries and Aquaculture Report, No. 1465. Rome. <https://doi.org/10.4060/cd3863en>.
- FAO, Duke University y WorldFish.** 2023. *Illuminating Hidden Harvests – The contributions of small-scale fisheries to sustainable development*. Rome. <https://doi.org/10.4060/cc4576en>.
- International Underwriting Association of London (IUA).** 1987. Institute Fishing Vessel Clauses. In: *International Underwriting Association of London*. London, UK. [Cited 9 January 2025]. [https://www.iaa.co.uk/IUA\\_Member/Clauses/](https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/).
- Maritime & Coastguard Agency.** 2018. *Marine Guidance Note 526 (F) Stability Guidance for Fishing Vessels - Using the Wolfson Method*. Southampton, United Kingdom. <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-526-stability-guidance-for-fishing-vessels-wolfson-method>.
- Maritime & Coastguard Agency.** 2022. Marine Survey Instructions for the Guidance of Surveyors (MSIS). *Instructions for the guidance of surveyors on tonnage measurement. MSIS Chapter 1 Annex 3*. Southampton, United Kingdom. <https://www.gov.uk/government/publications/survey-and-inspection-of-fishing-vessels-chapters-1-to-17-msis-27>.
- Tietze U. y van Anrooy, R.** 2019. *Guidelines for increasing access of small-scale fisheries to insurance services in Asia. A handbook for insurance and fisheries stakeholders. In support of the implementation of the Voluntary Guidelines for Securing Sustainable Small-Scale Fisheries in the Context of Food Security and Poverty Eradication*. Rome, FAO. <https://www.fao.org/3/ca5129en/ca5129en.pdf>.
- Van Anrooy, R., Espinoza Córdova, F., Japp, D., Valderrama, D., Gopal Karmakar, K., Lengyel, P., Parappurathu, S., Upare, S., Tietze, U., Costelloe, T. y Zhang, Z.** 2022. *World review of capture fisheries and aquaculture insurance 2022*. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Paper No. 682. Rome, FAO. <https://doi.org/10.4060/cb9491en>.



## 8. Anexo

### 8.1. Listas de comprobación y cuadros para el procedimiento de evaluación acelerada

#### 8.1.1. Evidencia fotográfica del buque pesquero

Se requiere evidencia fotográfica del buque pesquero en el agua. En algunos casos, también puede ser necesaria evidencia fotográfica del buque en tierra. Estos casos surgen si se observan o se sospechan daños por debajo de la flotación de servicio durante la inspección del casco.

#### Lista de comprobación para las fotografías de los buques

N.º	Criterio	Sí/No
1	<b>Identificación:</b> las fotografías ilustran cualquier marca de identificación, números de registro u otros identificadores importantes.	
2	<b>Fotos de todos los lados:</b> las fotografías proporcionan imágenes claras y recientes de todos los lados del buque.	
3	<b>Superestructura:</b> las fotografías muestran claramente la superestructura, el equipo y cualquier mecanismo de elevación del buque.	
4	<b>Evidencia de las condiciones:</b> las fotografías muestran claramente las condiciones reales del casco, la cubierta y el equipo de a bordo.	

#### 8.1.2. Elementos del formulario de autodeclaración

El propietario del buque debe compilar este formulario que será revisado por el delegado local de la aseguradora. Los principales elementos del formulario de autodeclaración (Sección 4.1) son los siguientes:

##### a) Información del buque:

- Nombre del buque
- Número de registro, si está disponible
- Nombre del propietario e información de contacto

##### b) Integridad estructural:

- Confirmación de que el buque se encuentra en las condiciones de registro original.
- Declaración de que no se han realizado modificaciones importantes desde la última certificación.

### c) Equipo de seguridad:

- Confirmación de que todo el equipo de seguridad requerido está presente y en condiciones de funcionamiento.
- Detalles sobre la inspección de seguridad más reciente y cualquier actualización del equipo.

### d) Estado operacional:

- Información sobre el estado operacional actual del buque (activo, inactivo, etc.).
- Descripción de los principales métodos de pesca (podría ser un conjunto de casillas de comprobación, por ejemplo, pesca de arrastre, palangre, etc.).

### e) Información de la tripulación:

- Entrenamiento de la tripulación y experiencia en procedimientos de seguridad.
- Número de miembros de la tripulación habitualmente a bordo.

### f) Declaración del propietario:

- Firma y del propietario fecha certificando que la información suministrada es exacta y veraz.

## 8.1.3. Lista de comprobación para la validación

A continuación, se presentan los principales elementos de la lista de comprobación para la validación que debe utilizar el delegado local de una aseguradora durante la calificación del riesgo.

**Cuadro 2: Lista de comprobación de la validación para la calificación de los riesgos**

N.º	Ítem	Detalles	Criterio de aceptación para la evaluación acelerada
1	Documentación y registro del buque	Certificado de registro y/o del constructor (o documento equivalente)	El buque debe estar registrado y debe cumplir con las normas marítimas nacionales e internacionales, en su caso. La documentación debe verificar las normas de construcción del buque y proporcionar información clave como tonelaje y/o dimensiones.
2	Evidencia fotográfica	Fotografías que muestran las condiciones reales del buque	Fotografías claras y recientes de todos los lados, que muestren la superestructura, cualquier modificación, el equipo de seguridad y las marcas de identificación visibles, como los números de registro. Estas fotografías deben coincidir con el certificado de registro o del constructor.
3	Certificado de inspección de la seguridad	Certificado que verifica el equipo de seguridad de a bordo	Se requiere un certificado reciente de inspección de la seguridad. Debe confirmar que a bordo se encuentra todo el equipo de seguridad obligatorio, funciona y cumple con las normas de seguridad locales. En el caso de buques pequeños sin cubierta, la autodeclaración solo está permitida si está validada por un tercero reconocido.

4	Formulario de autodeclaración	Formulario compilado y firmado por el propietario	El propietario del buque debe confirmar que no se han realizado cambios estructurales importantes desde la última inspección y que sigue cumpliendo con los requisitos establecidos en sus documentos de inscripción. La autodeclaración también debe confirmar que el equipo de seguridad está en funcionamiento y que el buque es apto para el servicio a que está designado.
5	Certificado de navegabilidad	Certificado de navegabilidad válido	Se debe emitir una evaluación de navegabilidad válida de acuerdo con las pautas de la inspección. Si no se dispone de datos de la estabilidad, se requiere una prueba de estabilidad física.
6	Evaluación de la navegabilidad de buques de proyecto similar	Evaluación de la navegabilidad o equivalente para buques similares	Si se cuenta con un certificado de navegabilidad válido para un buque similar, este puede ser suficiente, siempre que no se hayan realizado modificaciones importantes. Se pueden aceptar evaluaciones de la estabilidad de buques similares, siempre que sus proyectos sean idénticos y no se hayan realizado cambios estructurales importantes. Cualquier variación o modificación requerirá una nueva evaluación.
7	Resultado de la calificación del riesgo	Comprobación de la calificación del riesgo del buque (bajo, medio, alto)	El delegado local, designado por la compañía de seguros, deberá clasificar el buque como de riesgo bajo, medio o alto, y proceder en consecuencia.

*Fuente:* Elaboración propia del autor.

El siguiente cuadro tiene fines ilustrativos y debe adaptarse a cada país, teniendo en cuenta factores locales como el costo de los materiales, los gastos de construcción de embarcaciones y los métodos de pesca predominantes. Como se describe en la Sección 4.2, el propósito de estos cuadros es estandarizar el procedimiento de evaluación del valor. El valor estándar se calcula multiplicando el precio estándar por tonelada bruta por el TB del buque. Posteriormente, este valor calculado se compara con el valor de la factura para determinar el valor del seguro adecuado (o suma asegurada). Se pueden realizar ajustes para tener en cuenta las características específicas del buque.

### 8.1.4. Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor

Cuadro 3: Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor

Tipo de buque	Material del casco	Tonelaje bruto (TB)	Rango de edad (años)	Valor estándar (precio x TB)	Factores de ajuste
Arrastrero	Acero	(TB)	0-5	\$ X,000 - \$ Y,000	Podría incluir factores como la calidad del mantenimiento, la frecuencia de las inspecciones y la presencia de equipos de seguridad avanzados.
		5-7.5	6-10	\$ X,000 - \$ Y,000	
		7.5 to 10	10-15	\$ X,000 - \$ Y,000	
	PRFV	2 – 5	0-5	\$ X,000 - \$ Y,000	
		5-7.5	6-10	\$ X,000 - \$ Y,000	
Trasmallero	PRFV	2 – 5	0-5	\$ X,000 - \$ Y,000	
		5-7.5	6-10	\$ X,000 - \$ Y,000	
Buque con trampas	Madera	2 – 5	0-5	\$ X,000 - \$ Y,000	
		5-7.5	6-10	\$ X,000 - \$ Y,000	

Fuente: Elaboración propia del autor.

Si no se conoce el TB, se puede utilizar la siguiente fórmula para calcularlo en los buques pesqueros pequeños, basándose en la eslora, la manga y el puntal.

Multiplique la eslora total (L), la manga (B) y el puntal (D) en metros y multiplique el producto por el factor 0,16 (Maritime & Coastguard Agency, 2022). Por ejemplo, un buque pesquero pequeño con una eslora total de 7 m, una manga de 2,2 m y un puntal de 0,8 m =  $(L \times B \times D \times 0,16) = (7 \times 2,2 \times 0,8 \times 0,16) = 1,97 = 2$  TB.

Tenga en cuenta que el TB siempre se presenta en números enteros, sin decimales.

### 8.1.5. Depreciación

El método recomendado para la depreciación es utilizar la fórmula matemática siguiente para calcularla (similar a la empleada por la Corporación Filipina de Seguros de Cosechas):

Depreciación (D) =  $[Edad\ del\ buque\ pesquero\ (A) \times Valor\ de\ reposición\ (RV) - Valor\ residual\ (SCV)] / Vida\ útil\ del\ buque\ pesquero\ (L)$

donde SCV = 0, si el buque es de madera

Ejemplo 1: Un buque pesquero, de casco de acero, de 10 m de eslora tiene 5 años. El valor de reposición es de 120 000 USD. El valor local de la chatarra de acero es de 150 USD/tonelada. Pesa 16 toneladas. La vida útil estimada es de 25 años.

$$Depreciación\ (D) = \frac{[A \times RV - SCV]}{L} = \frac{[5 \times 120\ 000 - 2\ 400]}{25} = 23\ 904\ USD$$

Ejemplo 2: Un buque pesquero de 8 m de eslora, con casco de PRFV tiene dos años. El valor de reposición es de 23 000 USD. El valor residual es 0, ya que el PRFV no se puede reciclar localmente. La vida útil estimada es de 12 años.

$$Depreciación\ (D) = \frac{[A \times RV - SCV]}{L} = \frac{[2 \times 23\ 000 - 0]}{12} = 3\ 833\ USD$$

### 8.1.6. Ejemplo de plantilla para la calificación de las primas

El siguiente cuadro tiene fines ilustrativos y debe adaptarse a cada país y aseguradora, teniendo en cuenta factores locales, incluida la experiencia en reclamaciones. Tiene en cuenta factores como el material del casco, la edad del buque y el TB, lo que permite a las aseguradoras calcular las primas en función del valor asegurado del buque y el riesgo conexo. El cuadro proporciona un enfoque estandarizado al tiempo que permite realizar ajustes en función de las características específicas del buque.

La prima se calcula utilizando la siguiente fórmula<sup>1</sup>:

Prima = Suma asegurada (valor del seguro) × Tarifa base × Factores de ajuste.

<sup>1</sup> Se pueden utilizar varios factores de ajuste y su aplicación se basa en la suscripción del proveedor de seguros y las pautas para ajustar las primas.

### 8.1.7. Cuadro ilustrativo para la evaluación del valor

Cuadro 4. Ejemplo de plantilla para la calificación de las primas

Material del casco	Tonelaje bruto (TB)	Rango de edad (años)	Tarifa de prima base (% del valor asegurado)	Tarifa de prima base (% del valor asegurado)
Acero	2-5	0-5	X%	
	5-7.5	6-10	Y%	
	7.5-10	11-15	Z%	+ A % si > 10 años.
PRFV	2-5	0-5	X%	+ B % si hay reclamaciones en el último año.
	5-7.5	6-10	Y%	- C % si el buque está equipado con AIS o SLB.
Aluminio	2-5	0-5	X%	
	5-7.5	6-10	Y%	
Madera	2-5	0-5	X%	
	5-7.5	6-10	Y%	

*Fuente:* Elaboración propia del autor.

Ejemplo: A un buque de PRFV de 3 TB y 3 años de antigüedad se le ha asignado un valor estándar de 5 000 USD (Cuadro 3). La tarifa base es del 4 % y se aplica un factor de ajuste de -10 % debido a que el buque ha sido inspeccionado anualmente por las autoridades en los últimos años.

Prima bruta (P) = Suma asegurada (TB x valor estándar por tonelada bruta) x Prima base +/- (Factor de ajuste 1 x valor de la prima base)

Paso 1: Prima base = (3 x 5 000 USD) x 4 % = 600 USD

Paso 2: Prima bruta = 600 USD - (10 % x 600 USD) = 540 USD



Las presentes Directrices para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños tienen la finalidad de facilitar la prestación de servicios de seguros al sector de la pesca en pequeña escala a nivel mundial. Complementan las Directrices voluntarias para garantizar la sostenibilidad de la pesca en pequeña escala en el contexto de la seguridad alimentaria y la erradicación de la pobreza (Directrices PPE), de 2015.

El objetivo de estas directrices es permitir que el sector asegurador desarrolle productos específicos para los pescadores artesanales y fomentar la colaboración y el intercambio de información entre los proveedores de seguros. Las directrices se centran en los buques pesqueros pequeños motorizados, definidos como aquellos que tienen hasta 12 metros de eslora y que, en general, están dotados de motores intra- o fueraborda. Este documento describe los métodos existentes para la evaluación del valor del seguro y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños. Recomienda métodos para la evaluación del valor y de los riesgos de los buques pesqueros pequeños, sus motores y el equipo de a bordo.

Las directrices recomiendan un procedimiento de evaluación acelerada, estandarizado y basado en normas, adecuado para buques de riesgo bajo, que representan la mayoría de los buques pesqueros pequeños. El documento analiza cómo las tecnologías digitales y el conocimiento local pueden agilizar los procesos de solicitud y revisión de los seguros. Proporciona listas de comprobación, formularios de autodeclaración, orientaciones sobre la depreciación y métodos para la evaluación del valor de los buques pesqueros pequeños. Se proporciona orientación práctica a los proveedores de seguros, las instituciones gubernamentales y otras partes interesadas para facilitar la implementación de las directrices y mejorar el acceso a los seguros para los pescadores artesanales.

Pesca – Recursos Naturales y Producción Sostenible  
Correo electrónico: [SSF-Guidelines@fao.org](mailto:SSF-Guidelines@fao.org)  
Twitter: @FAOfish  
#SSFGuidelines #SmallScaleFisheries

**Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura**  
Viale delle Terme di Caracalla, 00153 Roma  
(Italia)

ISBN 978-92-5-139832-6



9 789251 398326

CD5007ES/1/06.25