

Análisis de la alta siniestralidad del sector pesquero

El Clúster Marítimo Español celebra una nueva jornada online donde se examina la siniestralidad en el sector pesquero de forma transversal y se proponen medidas para revertirla

El Clúster Marítimo Español (CME) celebra una nueva jornada online, donde sus socios Comismar, Generali y Cepesca han presentado el Informe sobre Siniestralidad en Buques Pesqueros, fruto de un pormenorizado análisis de la accidentalidad en el sector pesquero, gracias a la colaboración dentro del Grupo de Trabajo de Seguros Marítimos del CME. En dicho informe se pone de relieve la alta siniestralidad existente, pretendiendo arrojar luz a este serio problema para salvaguardar vidas humanas y evitar daños materiales, en un segundo término.

“Han pasado cinco años desde la creación y puesta en marcha del Grupo de Trabajo de Seguros Marítimos, que desde su inicio ha liderado Miguel Ángel Lamet”, ha explicado el presidente de honor del CME, Federico Esteve, poniendo en valor su “transversalidad y la posibilidad de colaboración activa en muchos asuntos, con los que se ha logrado importantes hitos, como la colaboración permanente con la Comisión de Investigación de Accidentes e incidencias marinas”. Además, el presidente de honor ha asegurado que se trabaja activamente en objetivos como la puesta en marcha de un fichero informatizado de embarcaciones (FIE) que permita a la Dirección General de Marina Mercante tener controladas las embarcaciones en activo y el cumplimiento de la normativa para su posterior aseguramiento.

Ahora, fruto de esa colaboración de los diferentes sectores representados en el Grupo de Trabajo, se crea un informe que representa un necesario análisis de la situación actual de los buques pesqueros, las principales causas identificadas de los accidentes y las medidas dirigidas a mejorar la situación actual y reforzar la normativa de seguridad de la navegación pesquera y de recreo, ante los riesgos que se afrontan cada día durante el desempeño de esta actividad.

Al igual que Esteve, Miguel Ángel Lamet, presidente de Comismar, ha coincidido al señalar las altas cifras de siniestralidad de la flota pesquera española, destacando el mayor número de accidentes en los barcos de menos de 24 metros de eslora –el 90% de la flota, según datos de 2019 de Cepesca–, “aunque los siniestros resulten menos graves que en embarcaciones de mayor envergadura”, ha puntualizado. Esta alta accidentalidad supone un grave problema para todos, especialmente “en pérdidas humanas, que es lo fundamental”, ha destacado Lamet, y en un segundo término de daños materiales también. Una situación que puso en su momento de manifiesto “la falta de información, suficiente y de calidad”, por lo que se decidió elevar esta necesidad al Clúster, “dada su buena relación con la Administración”, quien ha aportado, tal y como ha señalado Lamet, su filosofía win-win (de provecho para todos) para elaborar este estudio, con conclusiones y propuestas para reducir la siniestralidad, que se añaden a la normativa vigente, y favorecer la mejora técnica de los barcos. Este punto ha citado Lamet como ejemplo, el Real Decreto 543 de 2017, que tiene por objeto la determinación de las normas técnicas, de seguridad y prevención de la contaminación que han de cumplir todas las embarcaciones pesqueras con cubierta, cubierta parcial y sin cubierta, abanderadas en España, y cuya eslora sea inferior a 24 metros.

Lamet no ha querido terminar su intervención sin hacer mención a la consulta pública sobre el Anteproyecto de ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y de la Ley de Navegación Marítima, que también comentó Federico Esteve en su presentación. El presidente de Comismar entiende “que es una oportunidad que se nos ofrece muy importante para poder llevar ahí nuestras opiniones y preocupaciones”, entre ellas el FIE, cuyo principal escollo está en el tema de la legislación sobre protección de datos. No obstante, Lamet espera que se consiga implantar finalmente este fichero “beneficioso para todos”, desde las capitanías marítimas, hasta las aseguradoras o fuerzas de seguridad, por ejemplo.

La visión de las aseguradoras

Bernardo González, responsable de Suscripción de Marines&Aviation en Generali Global Corporate, ha presentado una pormenorizada radiografía y una exhaustiva valoración de la prevención de riesgos en el sector de la pesca, que ha ilustrado con ejemplos concretos. El experto ha incidido en la necesidad de bajar la tasa de siniestralidad “con medidas de prevención y con la Administración marcando el terreno de juego en ese win-win, al que previamente se ha referido Miguel Ángel Lamet en su intervención”. Asimismo, ha manifestado la necesidad de colaborar en la difusión e implementación de recomendaciones y medidas, la mejora en la formación para la prevención y la seguridad de las tripulaciones, la puesta en marcha de un fichero informatizado de embarcaciones de pesca en la DGMM, el mercado CE obligatorio en maquinaria y equipos auxiliares, la renovación de la flota y la mejora en las condiciones de cobertura y el trabajo para conseguir la implementación de los sistemas de ITBs para pesqueros.

El responsable de Suscripción de Marines&Aviation en Generali también cree necesario implementar las conclusiones del informe y el apoyo de las Administraciones y los asegurados, “lo que redundará en una reducción de los accidentes” y la transparencia del mercado, ya que “el máximo nivel de información sobre las embarcaciones es la base de la toma de decisiones de los operadores”. Al mismo tiempo, ha puntualizado que “si los intervinientes necesitan de un alto gasto de recursos para conseguir información de manera completa y real, esto suele traducirse en menores grados de transparencia y falta de eficiencia”.

Causas de la siniestralidad

José Ramón González, director técnico de Comismar, ha ofrecido un detallado análisis sobre los tipos de siniestros, averías de maquinaria, causas de incendios, estabilidad de los buques, colisiones, abordajes y toque de fondos, entre otros. Además, ha puesto de relieve la necesidad de trabajar en colaboración, porque “esto se puede evitar si se cumplen las normas que existen”. También ha incidido en aspectos que atañen a los armadores, entre otros, “que los buques cumplan convenios, normas y reglas, que se cumpla con los Certificados de Tripulación Mínima, que la tripulación cuente con la titulación y cursos de formación requeridos por las banderas para el desempeño de sus funciones, evaluación de riesgos de los buques o el cumplimiento con el mantenimiento preventivo recomendado por los fabricantes de los equipos”.

González, que no solo se ha referido a aspectos técnicos de los buques, ha destacado el papel de las tripulaciones, con conceptos como la experiencia, familiarización, descanso, evitar la fatiga y estrés, contar con los medios adecuados para el desempeño de sus funciones, calidad de vida a bordo, periodos de embarque y vacaciones, entrenamiento periódico y procedimiento de emergencia para controlar el daño y aminorar consecuencias.

Visión del sector

La visión del sector la ha aportado Rocío Béjar, secretaria general adjunta de Cepesca, que ha hecho hincapié en el gran reto de modernización que se cierne en las industrias pesqueras. Según datos que ha aportado, “a 31 de diciembre de 2019, contábamos con casi un total de casi 8.900 pesqueros, con una edad media aproximada de 33 años”. Y a este respecto, ha señalado la dificultad con que nos encontramos debido a la normativa europea, con la que “es complicado adaptarse a las condiciones de mejor habitabilidad y seguridad, ya que, entre otras cosas, no podemos aumentar ni el tamaño ni el volumen de los buques pesqueros”.

Asimismo, Béjar ha expuesto la necesidad de contar en estos momentos con instrumentos financieros, en colaboración con el Banco Europeo de Inversiones y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), que permitan afrontar la situación. Ejemplo de ello es el convenio de colaboración firmado el pasado año con Abanca, mediante el cual esta entidad financiera pone a disposición del sector pesquero español una serie de productos y servicios financieros diseñados para sus particularidades y necesidades concretas. El acuerdo tiene como objetivo permitir al sector impulsar la renovación de su flota y la adopción de nuevas tecnologías aplicadas a la investigación y al aseguramiento de su actividad sostenible.

Rocío Béjar ha repasado varias de las iniciativas en las que han trabajado desde Cepesca para mejorar la siniestralidad en la flota, como el acuerdo de mayo de 2016, fecha en la que, Cepesca como Organización Empresarial y el Sindicato Marítimo Portuario de la Federación de Servicios para la Movilidad y el Consumo de UGT como Organización Sindical, junto con otros sindicatos, firmaron el primer Acuerdo de PRL y Salud Laboral que se aplica a todos los barcos que faenan en caladero nacional, así como a los pescadores contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero y de las empresas mixtas reguladas. A raíz de este acuerdo se creó la Comisión Específica de la Pesca para la Prevención de Riesgos Laborales y la Salud Laboral.

En el repaso a la labor de Cepesca para combatir la siniestralidad, Béjar ha destacado el papel de la formación para la flota, así como facilitar herramientas para mejorar la seguridad laboral y de la propia actividad. También ha querido poner de relieve que, a pesar de todas las iniciativas llevadas a cabo, "hace falta seguir trabajando, queda mucho por hacer".

Datos de contacto:

José Henríquez
Responsable de comunicación del Clúster Marítimo Español
628269082

Nota de prensa publicada en: [Madrid](#)

Categorías: [Nautica Seguros Sector Marítimo](#)

NotasdePrensa

<https://www.notasdeprensa.es>