



Boletín Estadístico Marítimo

ACCIDENTES LABORALES



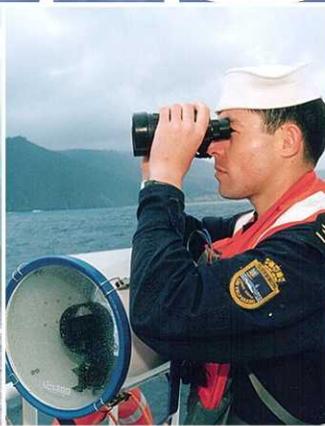
ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
I INTRODUCCIÓN.....	2
II CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL.....	3
III CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES.....	4
IV CONSECUENCIA DEL ACCIDENTE.....	7
V OTROS ANTECEDENTES.....	7
VI DIVISIÓN DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS.....	9
TRABAJADORES MARÍTIMOS	10
CUADRO 01: ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS. AÑO 2005.....	11
CUADRO 02: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2005.....	12
CUADRO 03: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	13
CUADRO 04: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	14
CUADRO 05: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	15
CUADRO 06: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2005.....	16
TRABAJADORES PORTUARIOS	17
CUADRO 07: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	18
CUADRO 08: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	19
CUADRO 09: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS SEGÚN % DE ACCIDENTABILIDAD POR GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	20
CUADRO 10: ACCIDENTE OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2005.....	21
CUADRO 11: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2005.....	22

TRABAJADORES EMBARCADOS	23
CUADRO 12: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2005.....	24
CUADRO 13: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	25
CUADRO 14: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	26
CUADRO 15: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	27
CUADRO 16: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2005.....	28
CUADRO 17: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2005.....	29
 TRABAJADORES INDEPENDIENTES	 30
CUADRO 18: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	31
CUADRO 19: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	32
CUADRO 20: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2005.....	33
 OTROS TRABAJADORES	 34
CUADRO 21: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2005.....	35
CUADRO 22: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2005.....	36
CUADRO 23: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2005.....	37
 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	 38-47



INTRODUCCION



I.- INTRODUCCIÓN

1.1.- El objetivo principal de la prevención de riesgos laborales, es la de evitar que ocurran accidentes del trabajo y enfermedades profesionales por medio de una gestión de administración de los riesgos en forma sistémica por parte de los empleadores, y por parte de los empleados, a actuar en el trabajo, bajo concepto de la autoprotección.

Por otra parte, la acción de la Autoridad Marítima en esta materia, está circunscrita a fiscalizar el cumplimiento de la Ley N°16.744 y sus reglamentos que de ella se despenden, en todas las empresas del sector marítimo y portuario a través de Auditorias de Gestión en Prevención de Riesgos Ocupacionales.

Para materializar lo anterior, la Dirección General se encuentra desarrollando un plan de especialización de su personal y la contratación de profesionales expertos en estas materias.

1.2.- La seguridad marítima está orientada a garantizar, a través de los diferentes servicios que brinda la DGTM y MM., como Autoridad Marítima, la seguridad a la navegación, a la vida humana en el mar, a la actividad e infraestructura portuaria y a las naves, con el propósito final de evitar las pérdidas de vidas, lesionados y daños a los bienes que participan en el transporte y actividades marítimas y a las rutas por donde se efectúa.

1.3.- Continuando con la labor de difusión de información estadística, el presente anuario contiene parte de la accidentalidad acaecida durante el año 2005 a los trabajadores que se desempeñan en el ámbito marítimo y portuario, clasificándolos en cuatro áreas de acción:

- Trabajadores Portuarios
- Trabajadores Embarcados
- Trabajadores Independientes o de Ribera
- Otros Trabajadores

1.4.- El contraste con los informes de las Mutualidades de Empleadores o Servicios de Salud dejan de manifiesto que las empresas del ámbito marítimo – portuario no informan todos los accidentes ocurridos, por lo tanto, durante el último año la Autoridad Marítima Nacional, a través de las Autoridades Marítimas Locales, ha ejercido un mayor control sobre dichas empresas

II.- CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL

2.1.- Trabajador Portuario

Se entiende por trabajador portuario, todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentran en los puertos de la República, como en los recintos portuarios.

Las funciones y faenas a que se refiere el inciso anterior podrán ser realizadas por trabajadores portuarios permanentes, por trabajadores afectos a un convenio de provisión de puestos de trabajo y por otros trabajadores eventuales.

El trabajador portuario, para desempeñar las funciones a que se refiere el inciso primero, deberá efectuar un curso básico de seguridad en faenas portuarios en un Organismo Técnico de Ejecución autorizado por el Servicio Nacional de Capacitación y Empleo, el que deberá tener requisitos y la duración que fije el reglamento. (Artículo 133, Código del Trabajo).

2.2.- Trabajador Embarcado

Es aquella persona que se desempeña a bordo de las naves y artefactos navales, con la función de tripularlos y/o ejercer a bordo profesiones, oficios u ocupaciones específicas conforme a la actividad propia que ejecuta en dichas naves y artefactos navales.

Dependiendo del área de actividad en la cual el trabajador embarcado se desempeña, se clasifica como sigue:

a) Ámbito Transporte Marítimo: Comprende a aquel personal embarcado en remolcadores, naves mercantes de transporte de pasajeros y carga, dedicadas al comercio internacional o al cabotaje .

b) Ámbito Pesca Industrial: Comprende a aquel personal embarcado en naves especiales pesqueras mayores, dedicadas a la extracción y faenamiento de recursos hidrobiológicos.

c) Ámbito Pesca Artesanal: Comprende a aquel personal embarcado en naves especiales pesqueras de porte menor dedicadas a la pesca artesanal.

2.3.- Trabajador Independiente o de Ribera

Es aquella persona que normalmente trabaja por cuenta propia y/o en actividades especializadas, además de realizar sus labores cerca de la costa, como pueden ser:

a) Buzo Mariscador : Son aquellos trabajadores dedicados a la extracción y comercialización de especies marinas.

b) Asistente de Buzo : Son aquellos trabajadores que poseen los conocimientos que le permiten asistir desde la superficie a todo buzo que se sumerge.

c) Buzo Comercial : Son aquellos trabajadores que poseen un nivel de preparación que le permite la utilización de cualquier equipo necesario para efectuar trabajos submarinos que estén directa o indirectamente relacionados con su actividad.

2.4.- Otros

Considera a toda persona que sin ser un trabajador que labora habitualmente en el frente marítimo nacional, tuvo un accidente realizando faenas dentro del ámbito jurisdiccional de la Autoridad Marítima.

III.- CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES

3.1.- Generalidades

Entre los factores constitutivos de un accidente, se encuentra el "Tipo de Accidente", cuyo objetivo es describir los accidentes de una manera resumida, de manera de agruparlos en una clasificación simple en función de los daños (consecuencia) que los elementos físicos causan en el hombre. Es decir, es la forma particular como en cada accidente se relacionan entre sí los elementos físicos y humanos para provocar la lesión o daño personal.

En la gran mayoría de los accidentes intervienen dos variables comunes, que son las que se utilizan para la clasificación según el tipo. La primera es el intercambio de energía entre el elemento material y el humano, que este último no es capaz de absorber sin sufrir daños. La energía puede asumir diversas formas, como ser mecánica, cinética, eléctrica, química radiante, etc. La segunda variable es el dinamismo que reviste todo accidente y que se traduce en movimientos relativos entre el elemento material y el humano. Estos movimientos pueden ser:

- ** Aproximación del elemento material al humano
- ** Aproximación del elemento humano al material y,
- ** Movimiento simultáneo entre ambos, convergente

La combinación de las posibilidades que pueden presentar ambas variables, da origen a los diversos tipos de accidentes de tipo general, contemplados por la seguridad industrial, existiendo también tipos de accidente propios del ámbito marítimo, que no necesariamente obedecen al esquema de clasificación general expuesto anteriormente, por lo que también son considerados en la clasificación de tipos de accidente.

3.2.- Tipos de accidente

3.2.1.- Golpe con....

Ocurre cuando el elemento material es el que se mueve hacia la persona, siempre que dicho elemento sea manejado o accionado por el individuo, el cual se considera estático para los fines de clasificación. Ejemplo: golpe con un martillo.

3.2.2.- Golpe por...

Ocurre cuando el elemento material es el que se mueve hacia la persona, a la que también se considera estática para los fines de clasificación, pero en este caso, el material es independiente de la persona. Ejemplo: golpe por caída de objetos.

3.2.3.- Golpe contra...

Ocurre lo contrario a la situación de golpe con o por, en cuanto se considera estático al elemento material y es la persona la que se mueve hacia éste, produciéndose el "Golpe contra". Ejemplo: chocar con objetos que sobresalgan.

3.2.4.- Contacto con...

Ocurre cuando un individuo se acerca al elemento, el cual tiene la característica de provocar daño con esfuerzos insignificativos. Ejemplo: contacto con electricidad, con cuerpos cortantes, sustancias químicas, cuerpos calientes, etc.

3.2.5.- Contacto por...

Ocurre de manera contraria al tipo "contacto con", en el sentido que es ahora el elemento material el que se acerca al individuo, al que con esfuerzos insignificativos, le provoca el daño por proyección de sustancias. Ejemplo: salpicadura de líquidos calientes o cáusticos.

3.2.6.- Caída al mismo nivel

Ocurre cuando la persona por efectos de la gravedad, converge hacia la superficie que la sustenta en dirección y sentido fijo.

3.2.7.- Caída a distinto nivel

Ocurre cuando la persona, por efectos de la gravedad, se aleja de la superficie que la sustenta, para converger en forma violenta en dirección y sentido fijo a otra ubicada más abajo.

3.2.8.- Atrapamiento

Consiste en la retención o compresión parcial de la persona entre dos elementos materiales, uno de los cuales converge hacia el otro, o ambos entre sí. En este caso los movimientos relativos pueden ser indistintamente en uno u otro sentido. Ejemplo: mano atrapada por un engranaje.

3.2.9.- Aprisionamiento

Ocurre cuando una persona o parte de su cuerpo es retenida o confinada en un espacio o recinto cerrado. Ejemplo: en contenedores, bodegas, etc.

3.2.10.- Sobreesfuerzo

Ocurre cuando la capacidad física del individuo es superada por la reacción que éste ejerce contra una fuerza externa. En este caso la fuerza es esencialmente estática. Ejemplo: operaciones de manejo manual de materiales.

3.2.11.- Exposición a

Consiste en la permanencia de una persona en un ambiente en que existe una cantidad masiva de una sustancia agresiva o tóxica o ciertas formas de radiaciones agresivas. Los efectos deben ser inmediatos o a corto plazo para distinguir el caso de una enfermedad profesional. Este tipo de accidente se caracteriza por la ausencia de movimientos relativos. Ejemplo: radiación ultravioleta, radiación infrarroja, intoxicación por monóxido de carbono, etc.

3.2.12.- Caída al mar

Corresponde en cierta manera. al tipo de accidente "Caída a distinto nivel", pero por ser propio de la actividad marítima, se considera aparte.

Su ocurrencia puede ser indistintamente desde la borda de una nave, o desde tierra, como puede ser, el delantal del muelle, rocas, etc.

3.2.13.- Por inmersión

Corresponde al accidente que le ocurre a una persona cuando sufre un principio de asfixia o asfixia fatal al entrar en contacto con un medio acuático.

3.2.14.- Enfermedad aguda por descompresión inadecuada (E.A.D.I.)

Corresponde al accidente que sufren los buzos cuando al regresar a la superficie, lo hacen sin la observancia de las tablas de descompresión para el buceo de aire comprimido. Se conoce comúnmente como “Mal de Presión”.

IV.- CONSECUENCIA DEL ACCIDENTE

Por último y como se expresó anteriormente, la clasificación del tipo de accidente, se hizo en base a sus consecuencias físicas, cuyos resultados de daño a las personas son catalogadas de **Leve, Grave, Muerte y Desaparecido.**

V.- OTROS ANTECEDENTES

a) Como una manera de medir el índice de accidentalidad de los trabajadores marítimo-portuarios, se muestra el total de estos trabajadores, controlados por la Autoridad Marítima, y con matrícula vigente al 01 de enero de 2005.

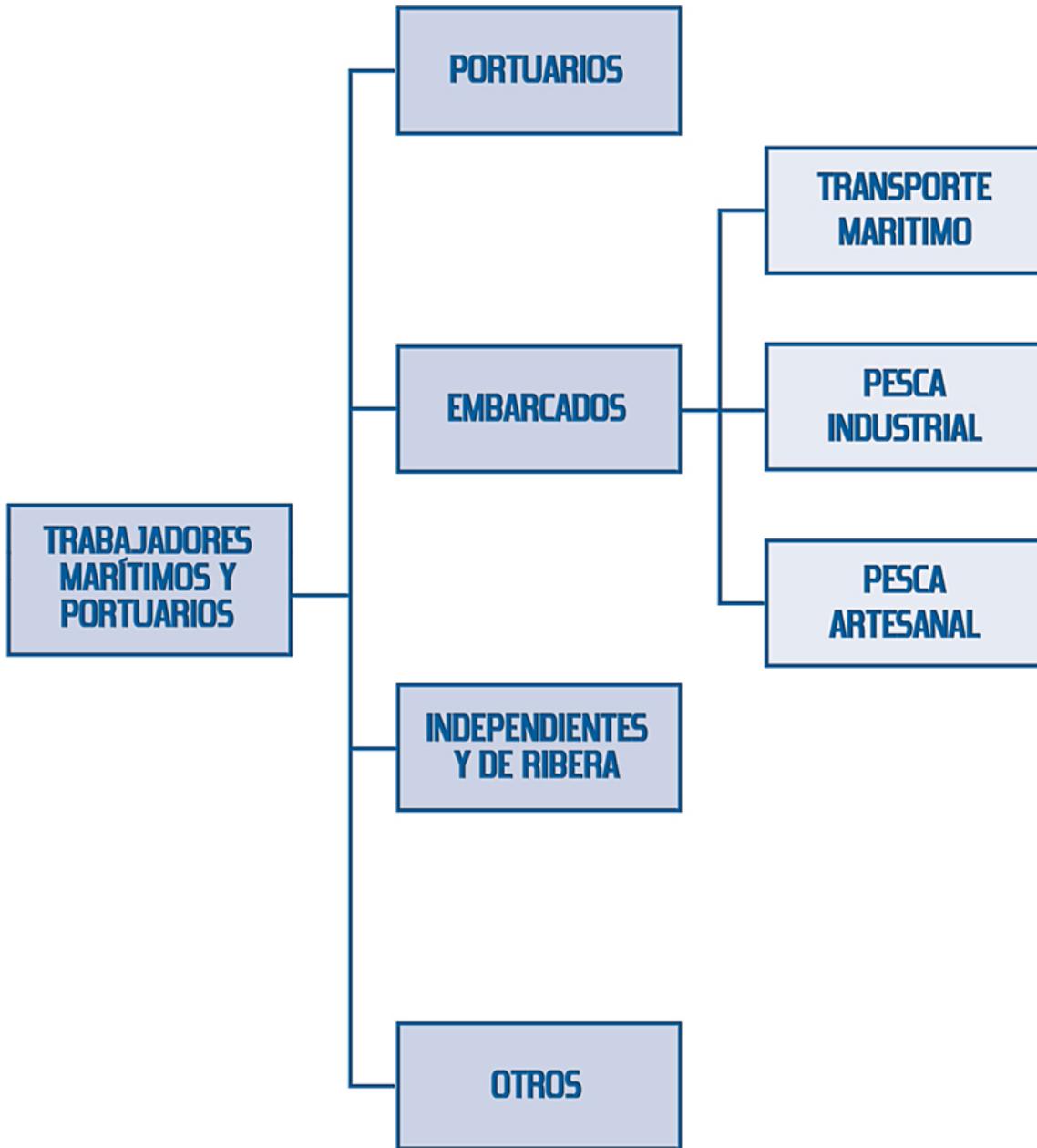
TRABAJADORES PORTUARIOS	25.964
TRABAJADORES EMBARCADOS	77.665
<u>TRABAJ. INDEPENDIENTES</u>	<u>44.895</u>
T O T A L	: 148.524

A su vez los Trabajadores Embarcados se subdividen en:

Transporte Marítimo	: 18.534
Pesca Industrial	: 10.169
<u>Pesca Artesanal</u>	<u>: 48.962</u>
T O T A L	: 77.665

b) De acuerdo a lo expresado por fuentes externas a esta organización, las estadísticas que registran las Autoridades Marítimas en el sector portuario, no son superior al 3% del número real de accidentes que ocurren en los puertos del país, controlándose solamente los accidentes denunciados por los afectados o por los casos tratados por las patrullas de seguridad portuaria, y que por su carácter o gravedad, hallan causado alguna connotación pública.

VI.- DIVISION DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS Y PORTUARIOS





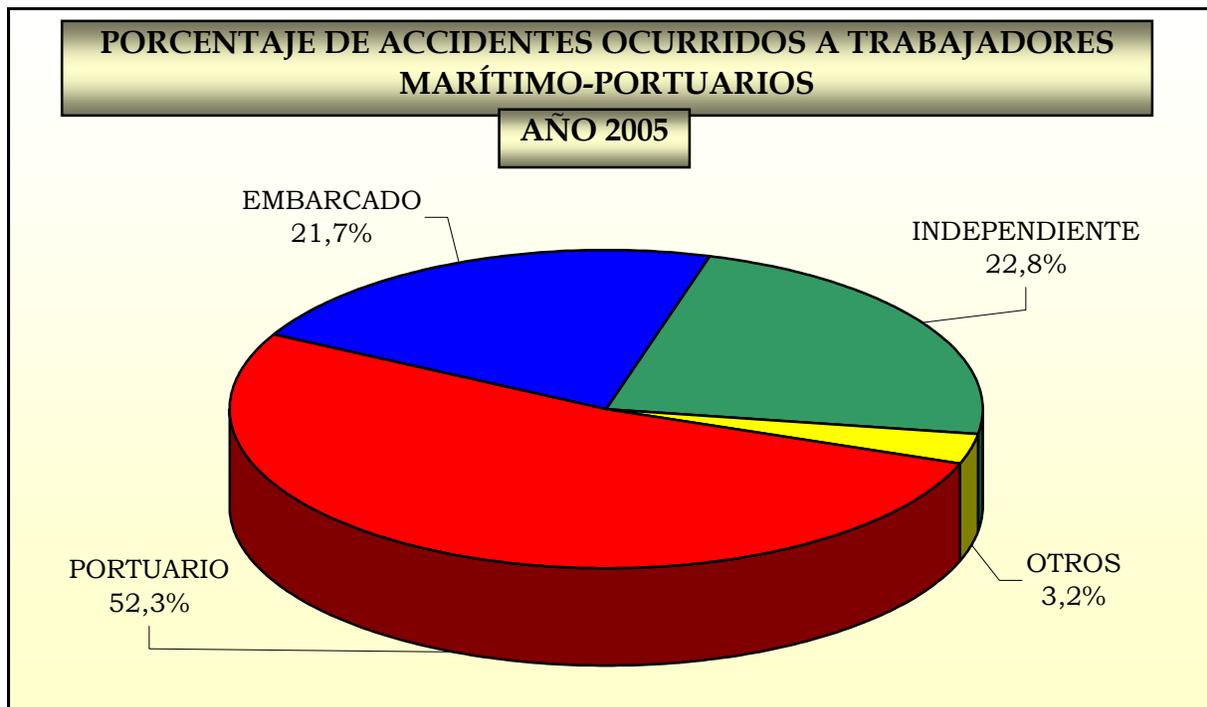
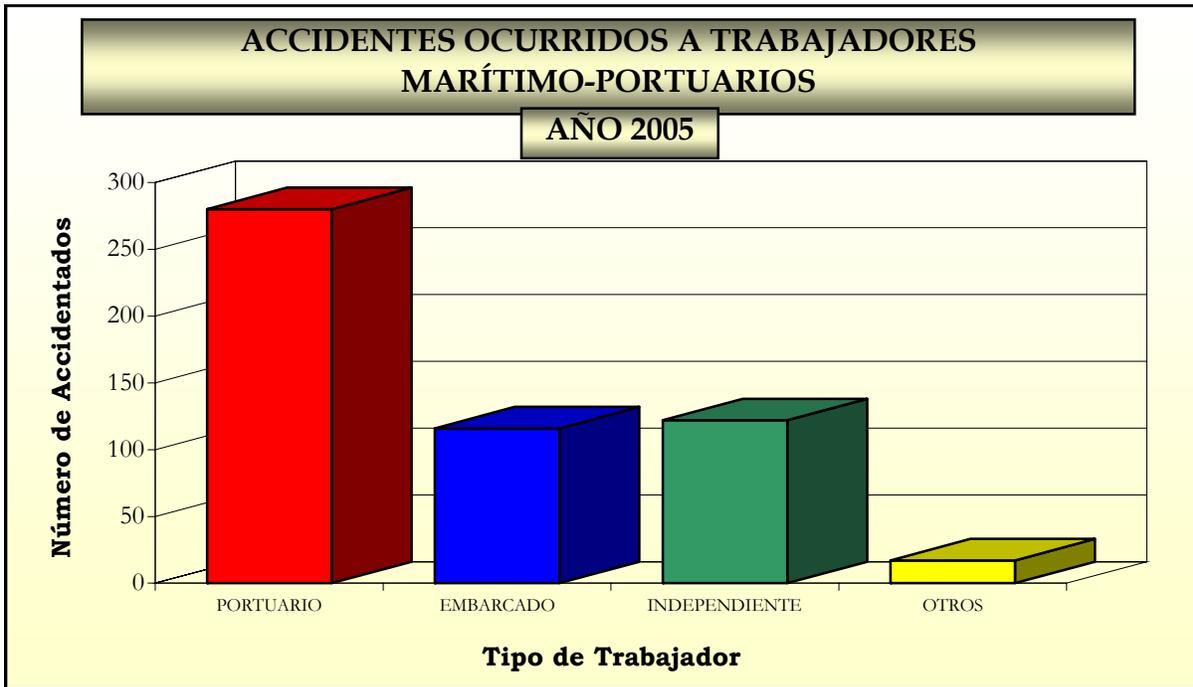
TRABAJADORES MARITIMOS



CUADRO 01

**ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
AÑO 2005**

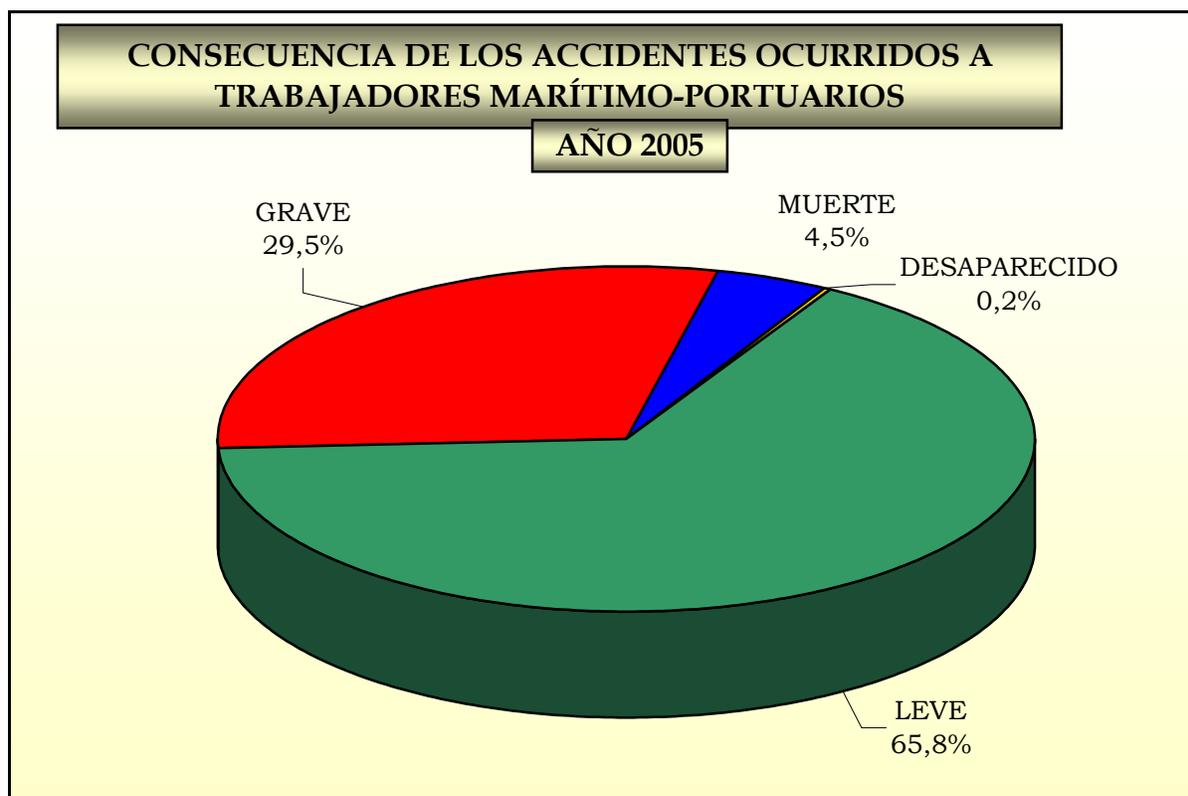
TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPENDIENTE	OTROS	
280	116	122	17	535



CUADRO 02

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN AÑO 2005

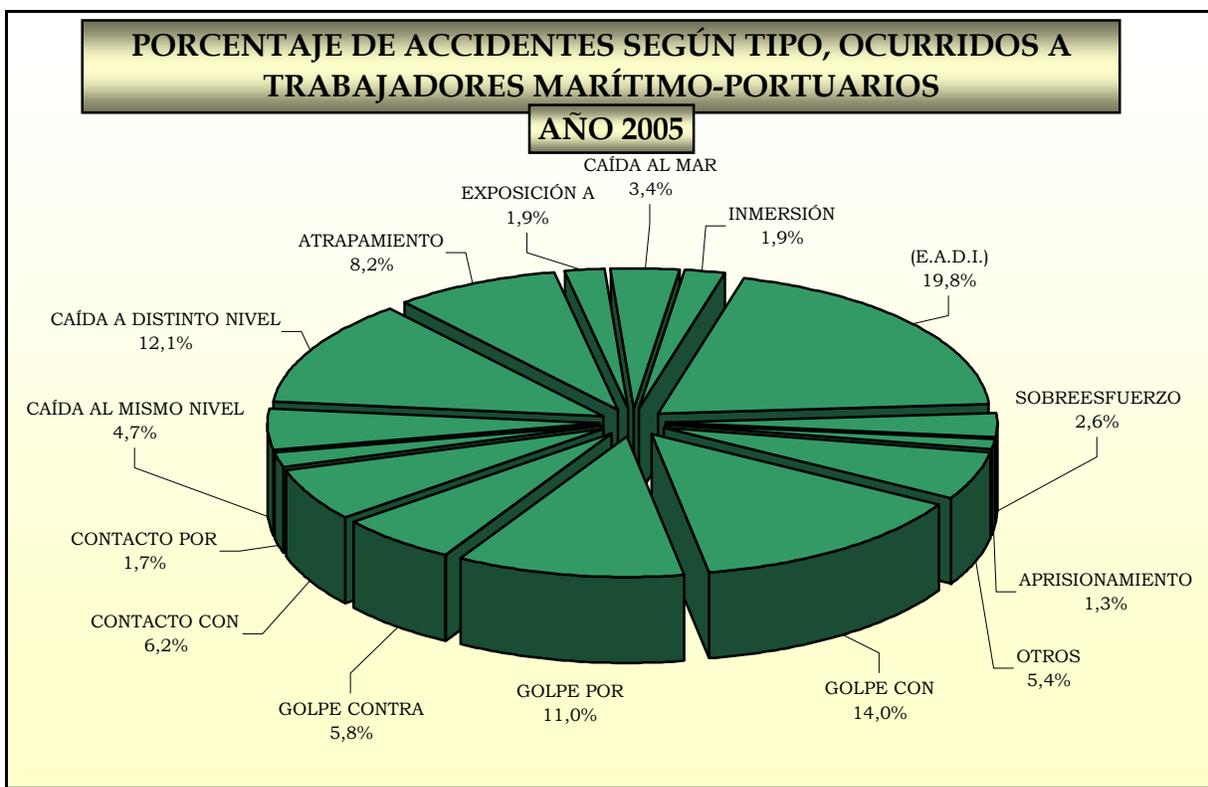
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
LEVE	237	53	54	8	352
GRAVE	41	48	62	7	158
MUERTE	2	14	6	2	24
DESAPARECIDO	0	1	0	0	1
TOTAL	280	116	122	17	535



CUADRO 03

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

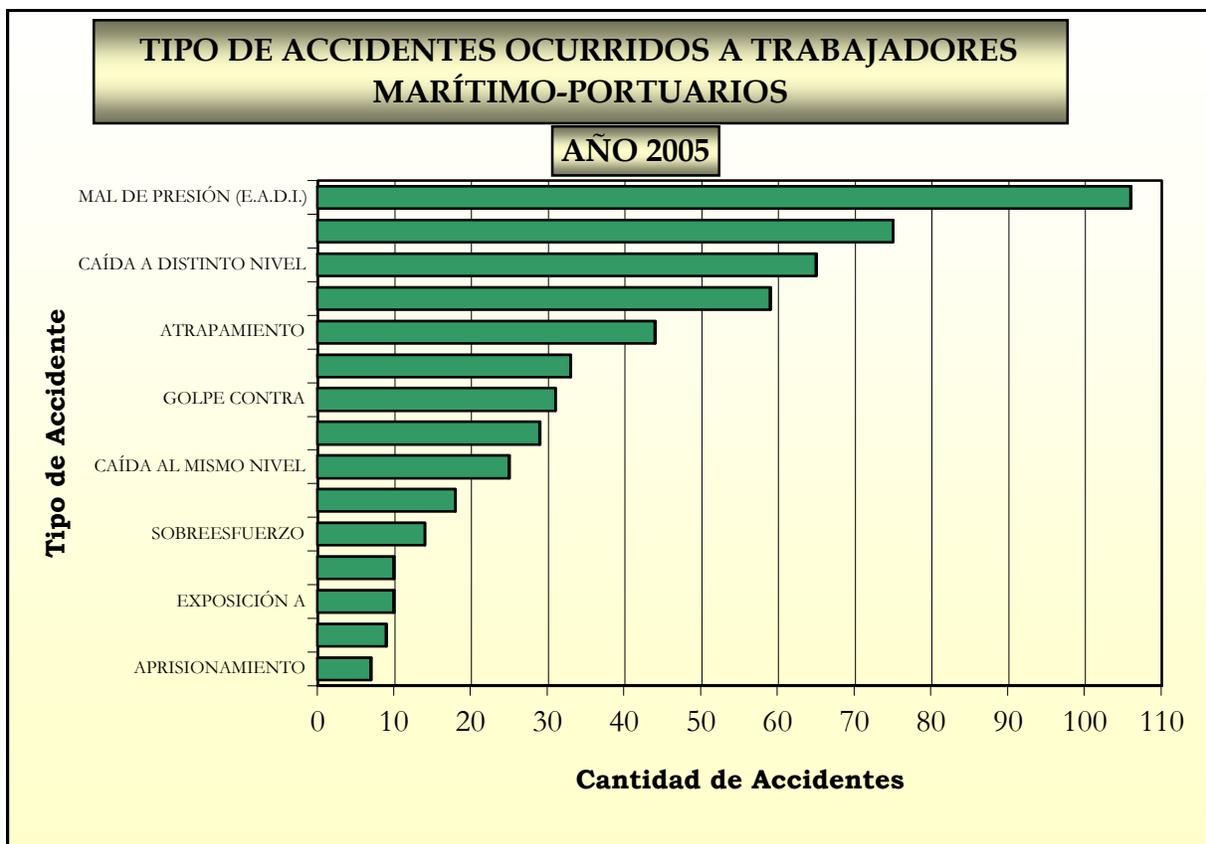
TIPO DE ACCIDENTE	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
GOLPE CON	59	12	1	3	75
GOLPE POR	44	14	1	0	59
GOLPE CONTRA	23	6	2	0	31
CONTACTO CON	22	11	0	0	33
CONTACTO POR	7	0	0	2	9
CAÍDA AL MISMO NIVEL	17	8	0	0	25
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	50	8	1	6	65
ATRAPAMIENTO	21	19	2	2	44
EXPOSICIÓN A	2	7	1	0	10
CAÍDA AL MAR	1	15	1	1	18
INMERSIÓN	0	6	4	0	10
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	0	0	106	0	106
SOBREENFUERZO	12	2	0	0	14
APRISIONAMIENTO	6	0	0	1	7
OTROS ACCIDENTES	16	8	3	2	29
TOTAL	280	116	122	17	535



CUADRO 04

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

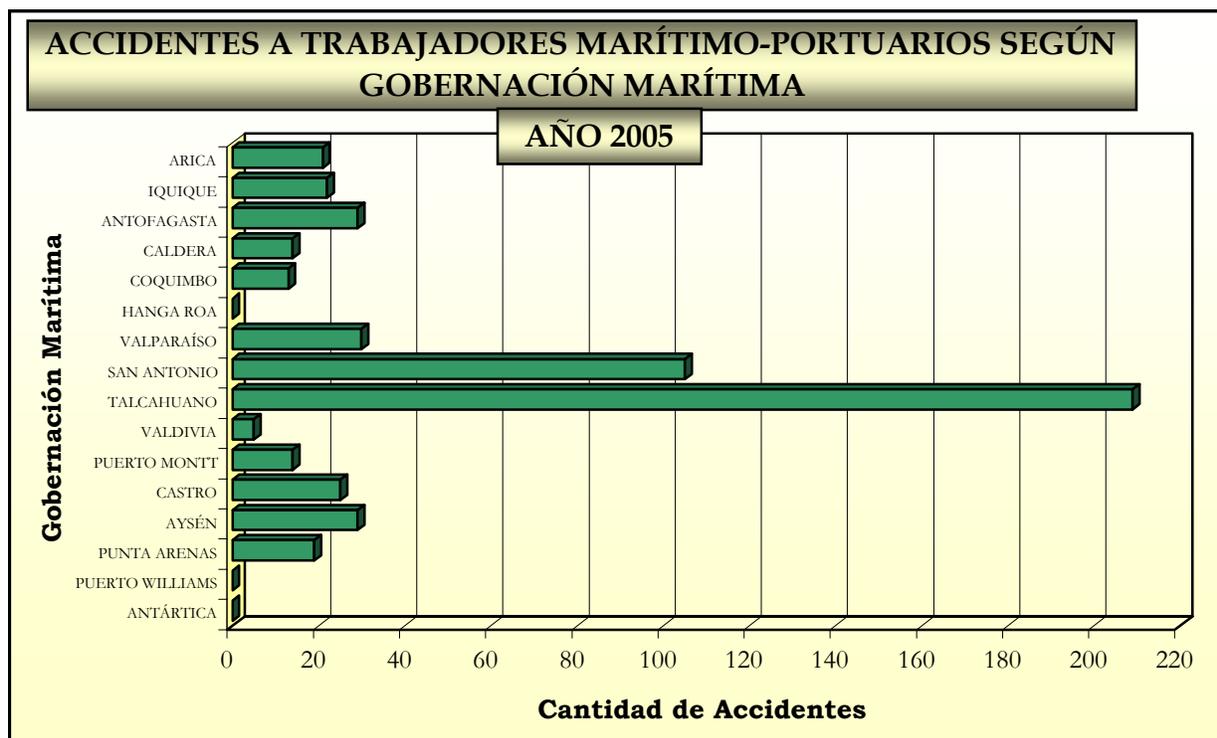
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	67	8	0	0	75
GOLPE POR	41	17	1	0	59
GOLPE CONTRA	23	7	1	0	31
CONTACTO CON	26	7	0	0	33
CONTACTO POR	8	1	0	0	9
CAÍDA AL MISMO NIVEL	20	5	0	0	25
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	43	21	1	0	65
ATRAPAMIENTO	23	19	2	0	44
EXPOSICIÓN A	4	5	1	0	10
CAÍDA AL MAR	9	1	7	1	18
INMERSIÓN	0	1	9	0	10
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	48	57	1	0	106
SOBRESFUERZO	13	1	0	0	14
APRISIONAMIENTO	4	2	1	0	7
OTROS ACCIDENTES	23	6	0	0	29
TOTAL	352	158	24	1	535



CUADRO 05

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

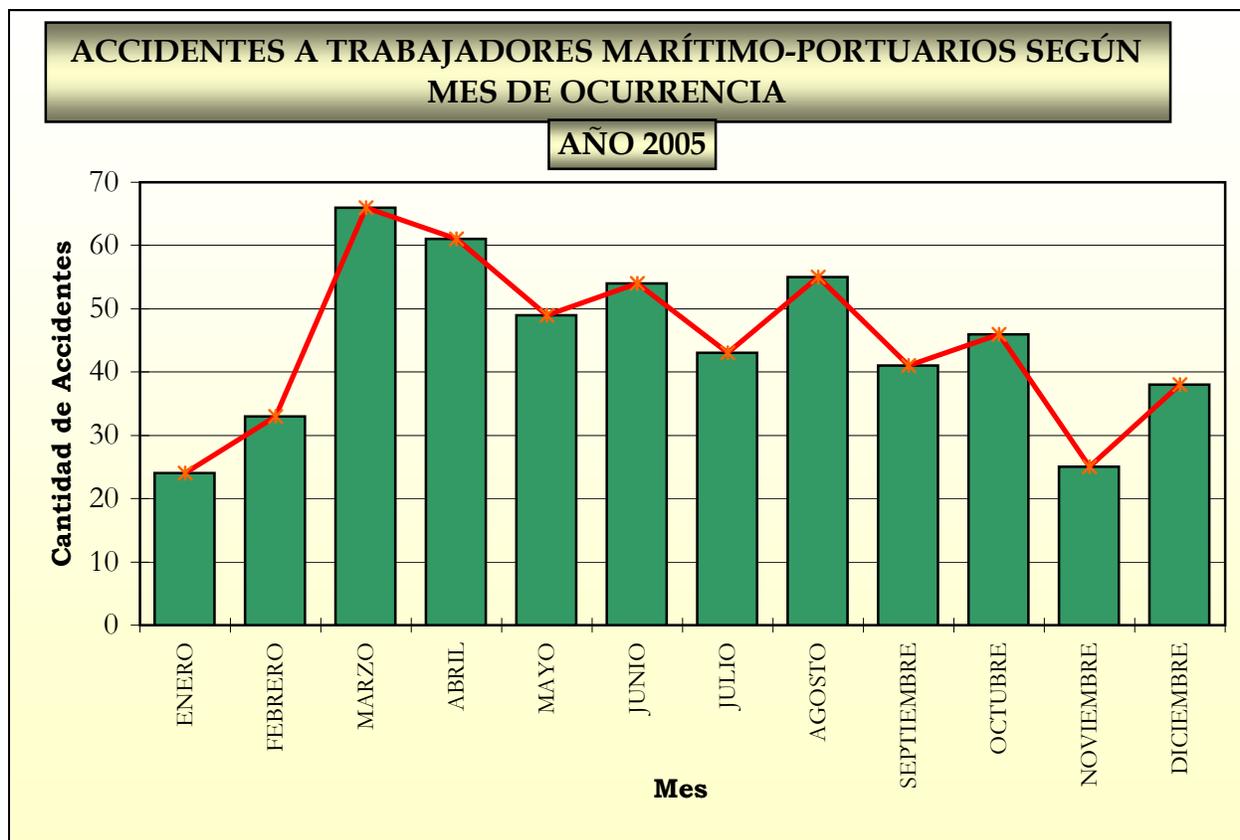
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	7	14	0	0	21
IQUIQUE	14	8	0	0	22
ANTOFAGASTA	19	10	0	0	29
CALDERA	5	6	3	0	14
COQUIMBO	4	9	0	0	13
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	23	6	1	0	30
SAN ANTONIO	97	8	0	0	105
TALCAHUANO	146	57	6	0	209
VALDIVIA	2	2	1	0	5
PUERTO MONTT	6	8	0	0	14
CASTRO	2	13	9	1	25
AYSÉN	19	8	2	0	29
PUNTA ARENAS	8	9	2	0	19
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	352	158	24	1	535



CUADRO 06

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA AÑO 2005

MES	TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
	PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPEND. DE RIBERA	O OTROS	
ENERO	7	5	11	1	24
FEBRERO	13	11	9	0	33
MARZO	34	17	14	1	66
ABRIL	35	8	12	6	61
MAYO	32	10	5	2	49
JUNIO	36	7	9	2	54
JULIO	22	11	10	0	43
AGOSTO	27	14	11	3	55
SEPTIEMBRE	20	16	5	0	41
OCTUBRE	22	8	15	1	46
NOVIEMBRE	17	5	3	0	25
DICIEMBRE	15	4	18	1	38
TOTAL	280	116	122	17	535





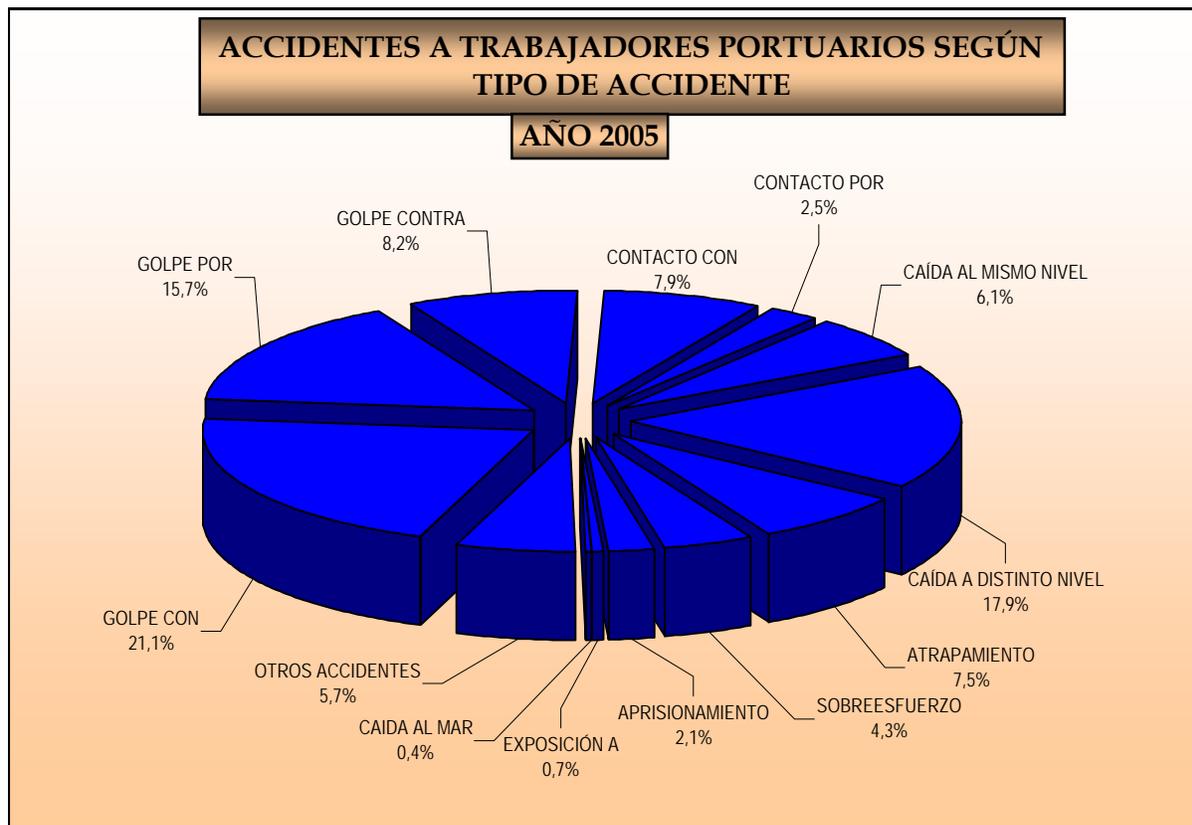
TRABAJADORES PORTUARIOS



CUADRO 07

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2005**

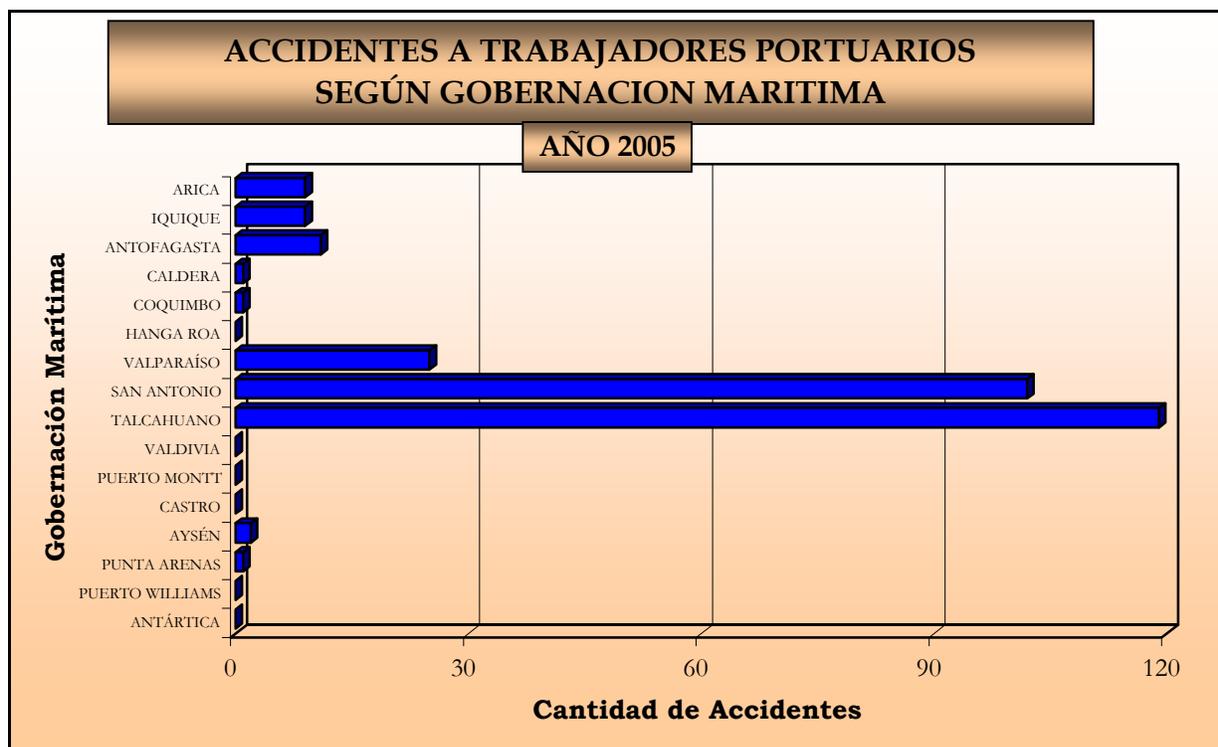
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	55	4	0	0	59
GOLPE POR	35	8	1	0	44
GOLPE CONTRA	20	2	1	0	23
CONTACTO CON	20	2	0	0	22
CONTACTO POR	7	0	0	0	7
CAÍDA AL MISMO NIVEL	16	1	0	0	17
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	36	14	0	0	50
ATRAPAMIENTO	16	5	0	0	21
SOBRESFUERZO	11	1	0	0	12
APRISIONAMIENTO	4	2	0	0	6
EXPOSICIÓN A	2	0	0	0	2
CAIDA AL MAR	0	1	0	0	1
OTROS ACCIDENTES	15	1	0	0	16
TOTAL	237	41	2	0	280



CUADRO 08

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

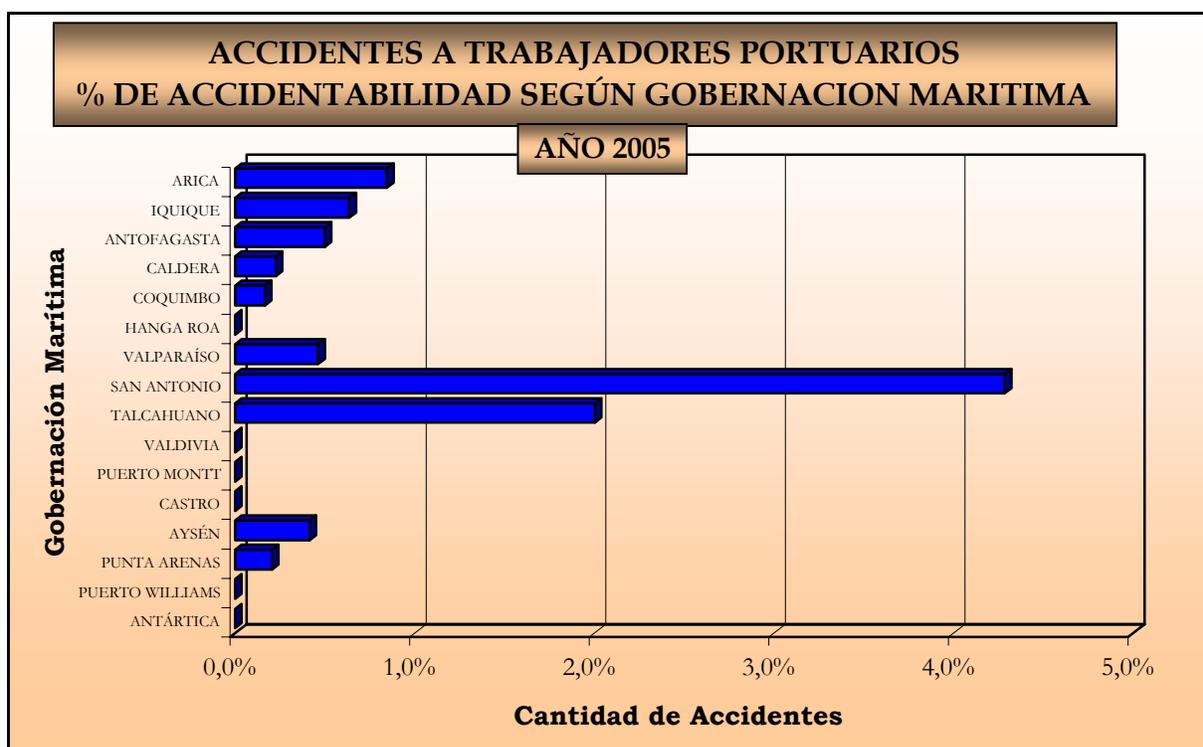
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	3	6	0	0	9
IQUIQUE	7	2	0	0	9
ANTOFAGASTA	6	5	0	0	11
CALDERA	1	0	0	0	1
COQUIMBO	0	1	0	0	1
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	23	2	0	0	25
SAN ANTONIO	95	7	0	0	102
TALCAHUANO	99	18	2	0	119
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	0	0	0	0	0
CASTRO	0	0	0	0	0
AYSÉN	2	0	0	0	2
PUNTA ARENAS	1	0	0	0	1
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	237	41	2	0	280



CUADRO 09

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS SEGÚN % DE ACCIDENTABILIDAD POR GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

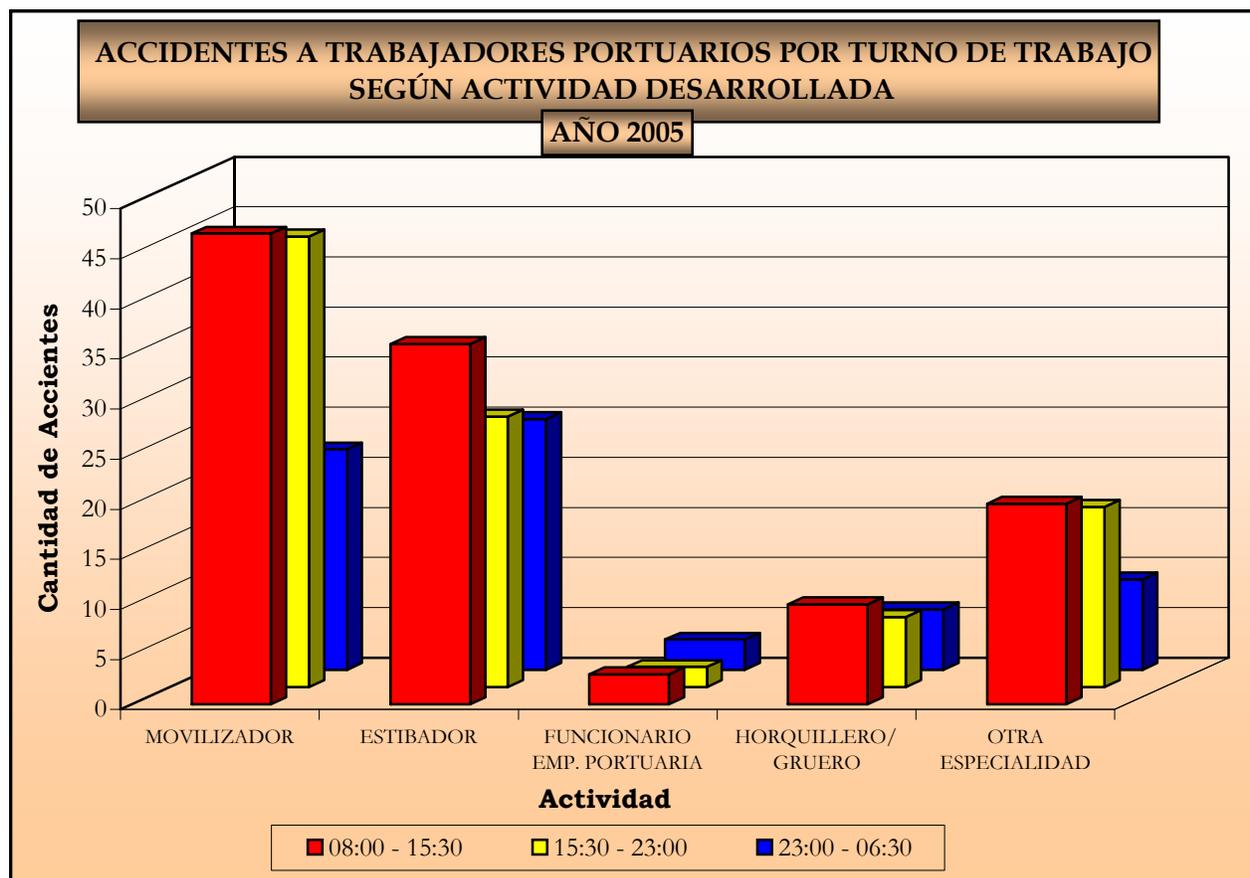
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	TOTAL ACCIDENTES	TRABAJADORES VIGENTES	PORCENTAJE ACCIDENTABILIDAD
ARICA	9	1.065	0,8%
IQUIQUE	9	1.413	0,6%
ANTOFAGASTA	11	2.203	0,5%
CALDERA	1	442	0,2%
COQUIMBO	1	601	0,2%
HANGA ROA	0	0	-
VALPARAÍSO	25	5.412	0,5%
SAN ANTONIO	102	2.380	4,3%
TALCAHUANO	119	5.939	2,0%
VALDIVIA	0	220	0,0%
PUERTO MONTT	0	701	0,0%
CASTRO	0	21	0,0%
AYSÉN	2	483	0,4%
PUNTA ARENAS	1	489	0,2%
PUERTO WILLIAMS	0	0	-
ANTÁRTICA	0	0	-
T O T A L	280	21.369	1,3%



CUADRO 10

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA AÑO 2005

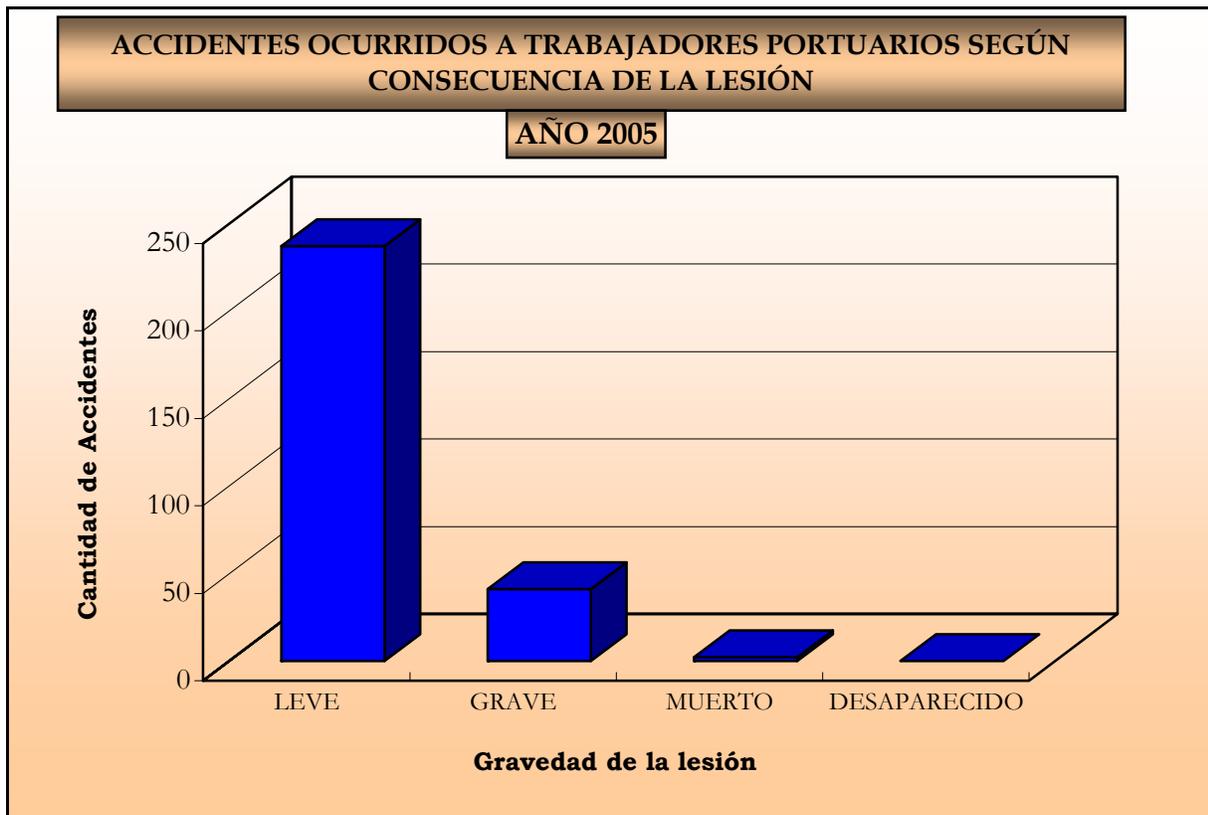
ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	HORARIO DE TURNOS			TOTAL
	1º TURNO 08:00 - 15:30	2º TURNO 15:30 - 23:00	3º TURNO 23:00 - 06:30	
MOVILIZADOR	47	45	22	114
ESTIBADOR	36	27	25	88
FUNCIONARIO EMPRESA PORTUARIA	3	2	3	8
HORQUILLERO/GRUERO	10	7	6	23
OTRA ESPECIALIDAD	20	18	9	47
TOTAL	116	99	65	280

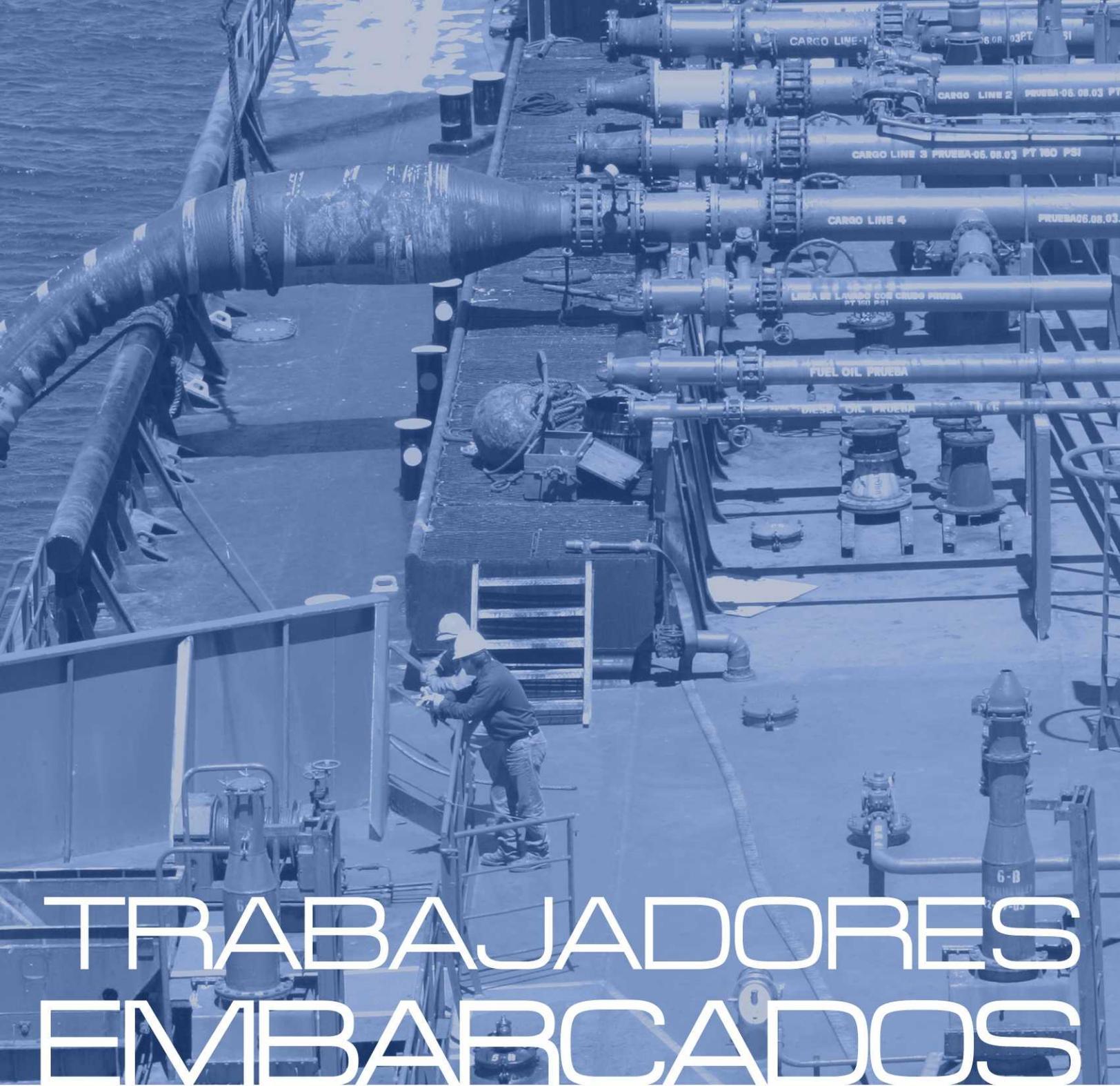


CUADRO 11

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA AÑO 2005

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAREC.	
MOVILIZADOR	95	18	1	0	114
ESTIBADOR	75	13	0	0	88
FUNCIONARIO EMPRESA PORTUARIA	6	2	0	0	8
HORQUILLERO/GRUERO	21	2	0	0	23
OTRA ESPECIALIDAD	40	6	1	0	47
T O T A L	237	41	2	0	280





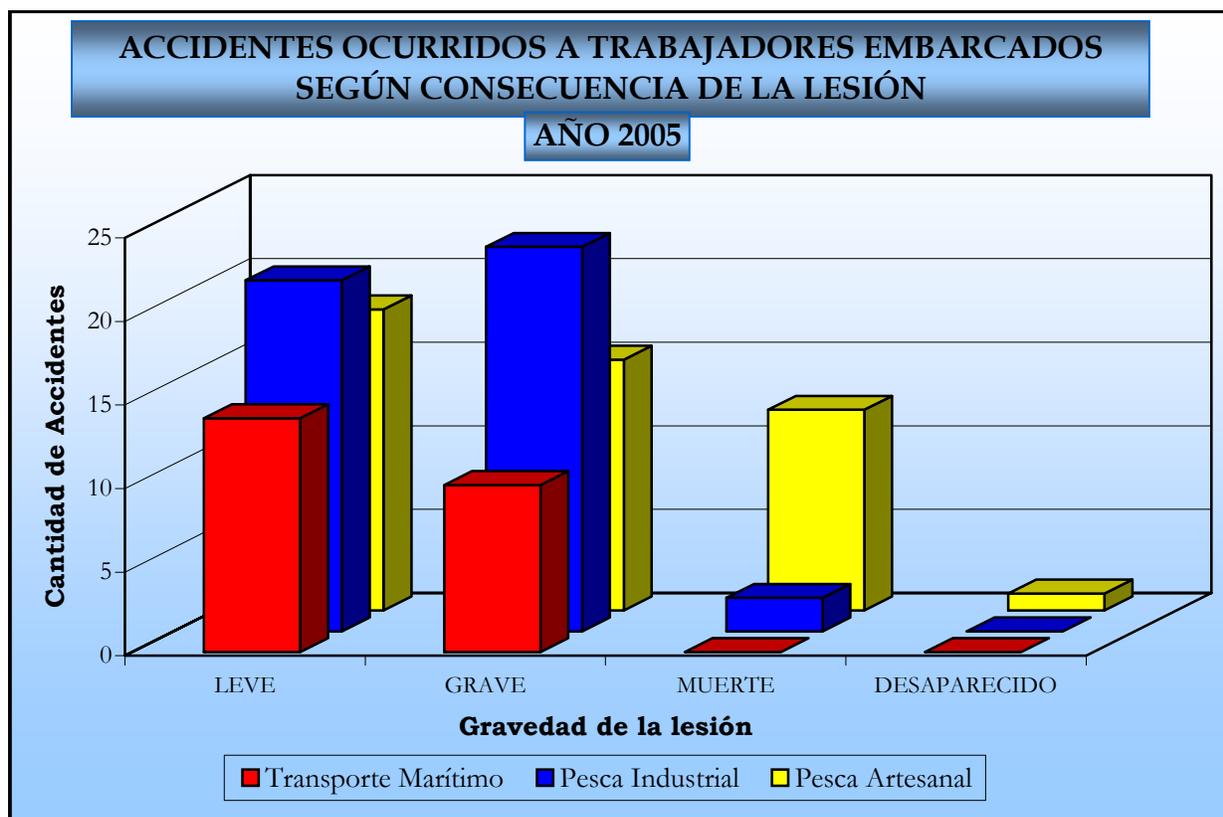
TRABAJADORES EMBARCADOS



CUADRO 12

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN AÑO 2005

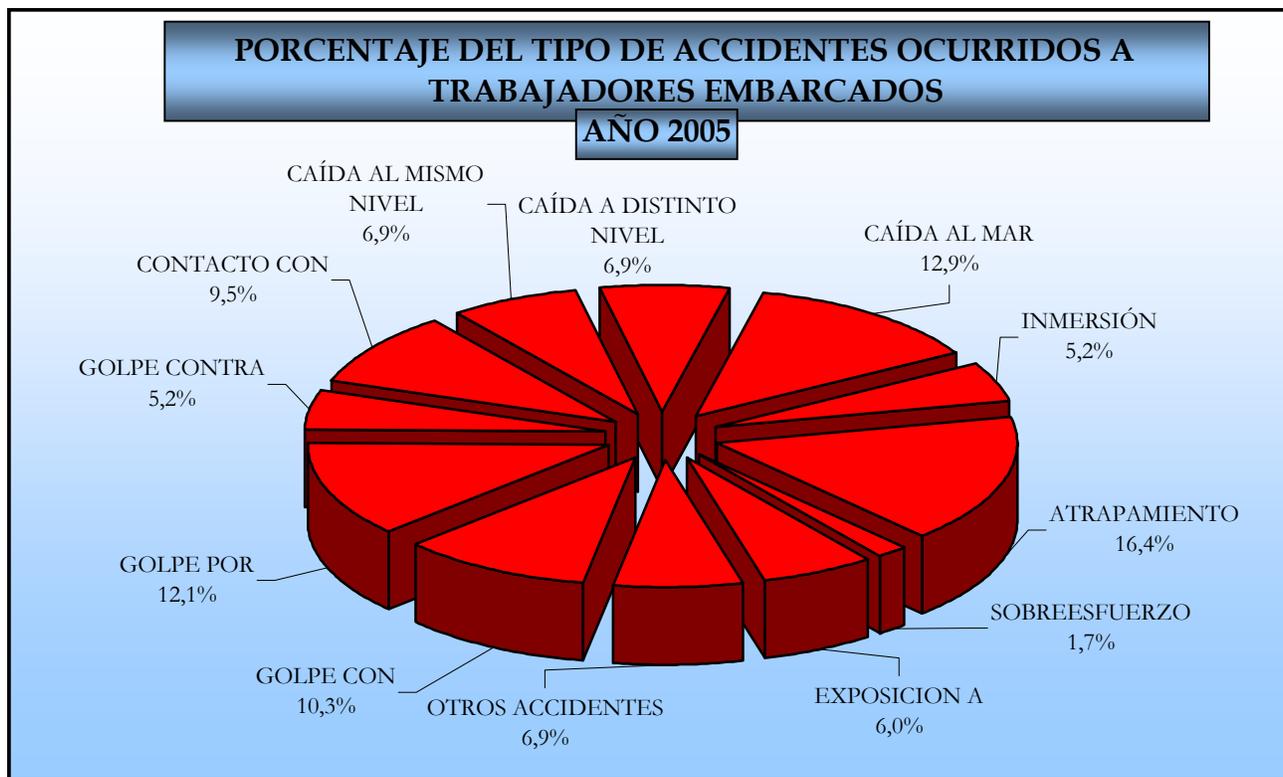
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
LEVE	14	21	18	53
GRAVE	10	23	15	48
MUERTE	0	2	12	14
DESAPARECIDO	0	0	1	1
TOTAL	24	46	46	116



CUADRO 13

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

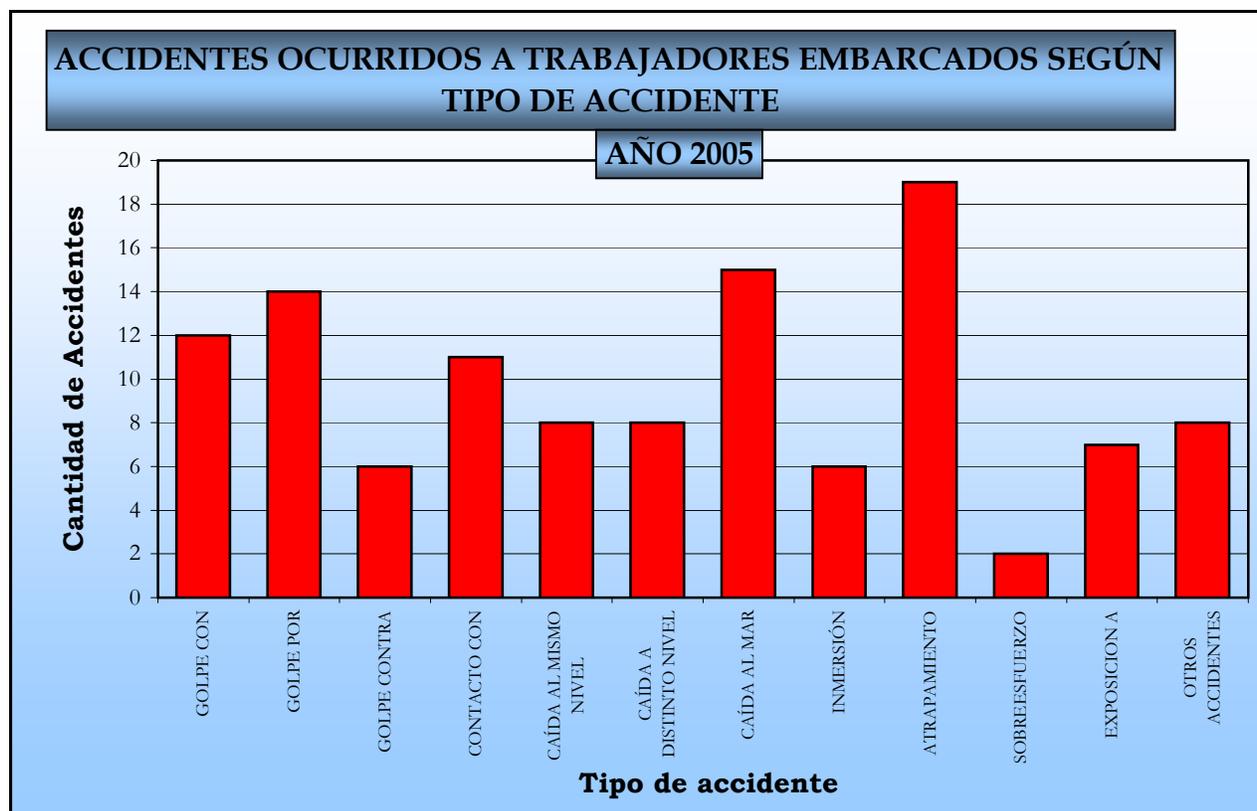
TIPO DE ACCIDENTE	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
GOLPE CON	4	5	3	12
GOLPE POR	5	8	1	14
GOLPE CONTRA	1	3	2	6
CONTACTO CON	1	7	3	11
CAÍDA AL MISMO NIVEL	1	6	1	8
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	1	3	4	8
CAÍDA AL MAR	0	1	14	15
INMERSIÓN	0	1	5	6
ATRAPAMIENTO	4	9	6	19
SOBRESFUERZO	1	0	1	2
EXPOSICION A	5	0	2	7
OTROS ACCIDENTES	1	3	4	8
TOTAL	24	46	46	116



CUADRO 14

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

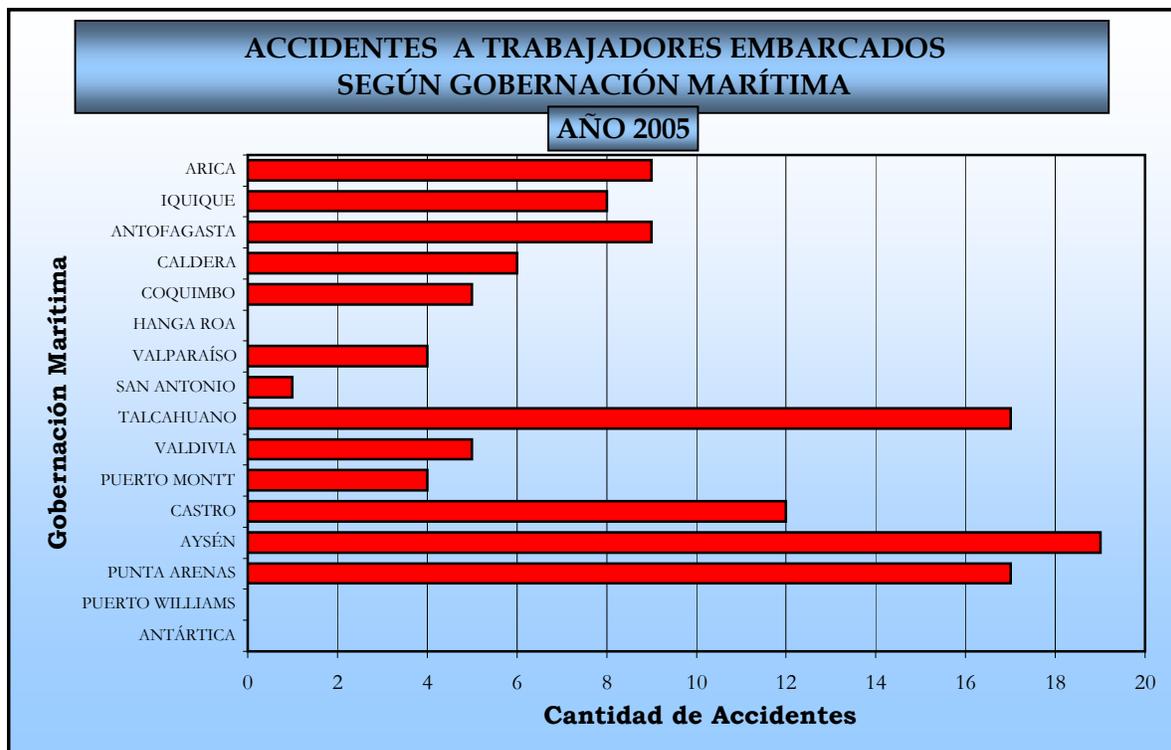
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	9	3	0	0	12
GOLPE POR	6	8	0	0	14
GOLPE CONTRA	3	3	0	0	6
CONTACTO CON	6	5	0	0	11
CAÍDA AL MISMO NIVEL	4	4	0	0	8
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	5	3	0	0	8
CAÍDA AL MAR	7	0	7	1	15
INMERSIÓN	0	1	5	0	6
ATRAPAMIENTO	6	12	1	0	19
SOBRESFUERZO	2	0	0	0	2
EXPOSICION A	1	5	1	0	7
OTROS ACCIDENTES	4	4	0	0	8
TOTAL	53	48	14	1	116



CUADRO 15

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

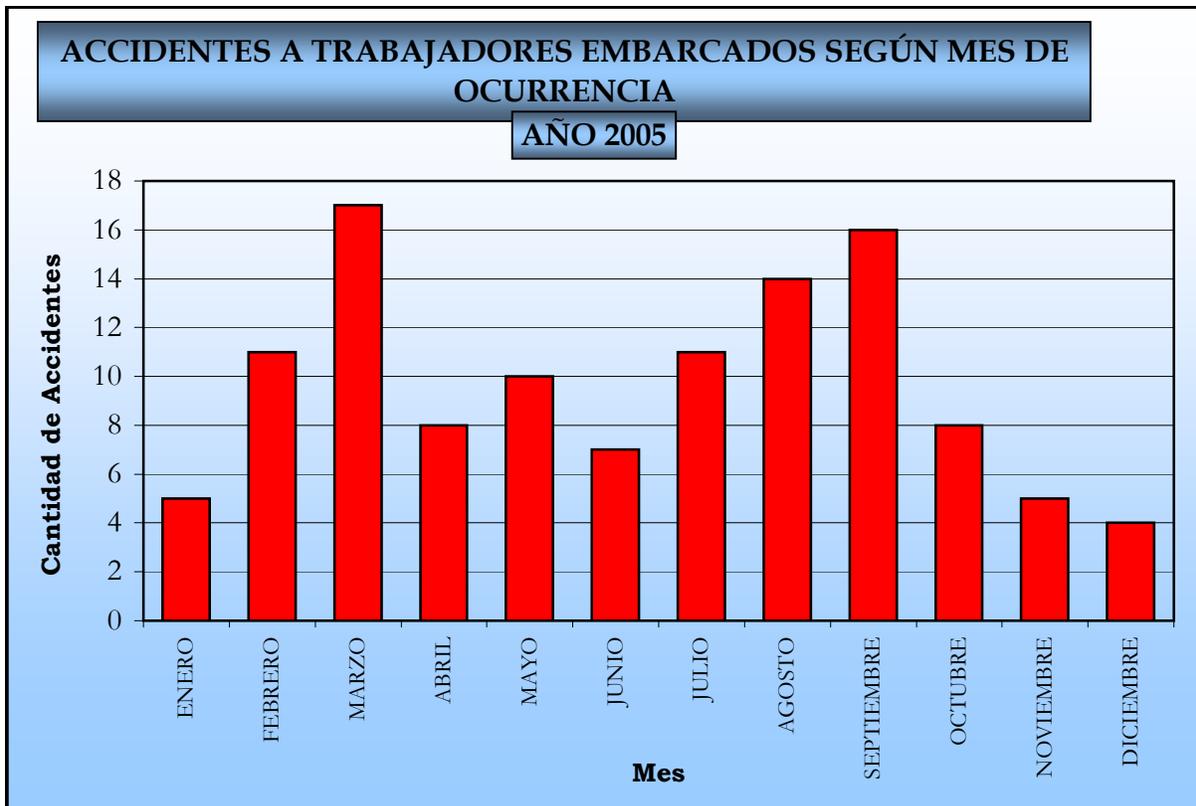
GOBERNACION MARITIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
ARICA	4	5	0	0	9
IQUIQUE	4	4	0	0	8
ANTOFAGASTA	9	0	0	0	9
CALDERA	2	2	2	0	6
COQUIMBO	3	2	0	0	5
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	3	1	0	4
SAN ANTONIO	1	0	0	0	1
TALCAHUANO	6	9	2	0	17
VALDIVIA	2	2	1	0	5
PUERTO MONIT	3	1	0	0	4
CASTRO	1	5	5	1	12
AYSÉN	12	6	1	0	19
PUNTA ARENAS	6	9	2	0	17
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	53	48	14	1	116



CUADRO 16

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
 POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA
 AÑO 2005

MES DE OCURRENCIA	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
ENERO	1	2	2	5
FEBRERO	1	5	5	11
MARZO	5	2	10	17
ABRIL	0	6	2	8
MAYO	1	7	2	10
JUNIO	0	3	4	7
JULIO	3	3	5	11
AGOSTO	8	1	5	14
SEPTIEMBRE	1	11	4	16
OCTUBRE	1	4	3	8
NOVIEMBRE	1	1	3	5
DICIEMBRE	2	1	1	4
TOTAL	24	46	46	116



CUADRO 17

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2005**

ÁREA DE ACTIVIDAD	ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
		LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
TRANSPORTE MARÍTIMO	OFICIAL	2	3	0	0	5
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	9	4	0	0	13
	TRIP. CBTA. CONTRAMAESTRE	1	1	0	0	2
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	2	1	0	0	3
	OTRA ESPECIALIDAD	0	1	0	0	1
	TOTAL	14	10	0	0	24
PESCA INDUSTRIAL	OFICIAL	3	1	0	0	4
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	16	15	2	0	33
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	1	5	0	0	6
	OTRA ESPECIALIDAD	1	2	0	0	3
	TOTAL	21	23	2	0	46
PESCA ARTESANAL	PESCADOR ARTESANAL	15	15	11	0	41
	PATRON EMBARC. PESQ. ARTES.	1	0	0	1	2
	OTRA ESPECIALIDAD	2	0	1	0	3
	TOTAL	18	15	12	1	46
TOTAL GENERAL		53	48	14	1	116



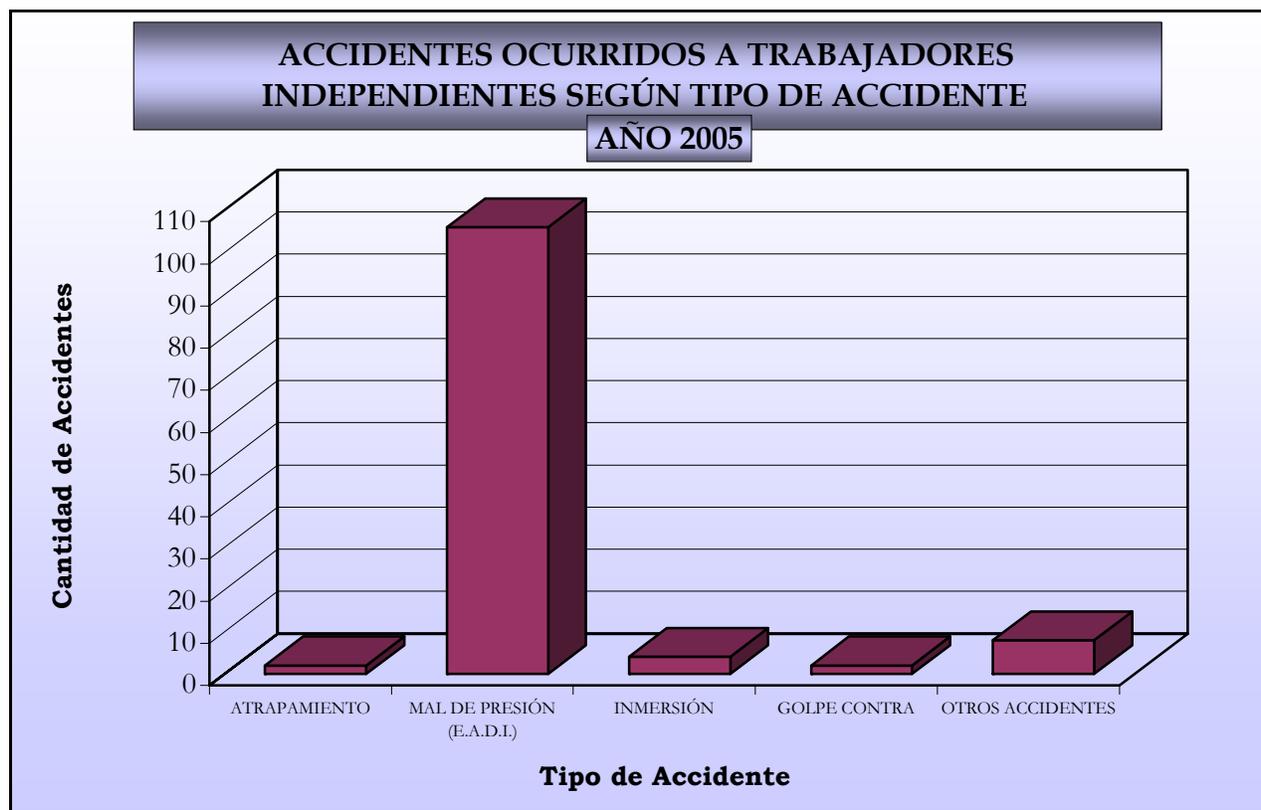
TRABAJADORES INDEPENDIENTES



CUADRO 18

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

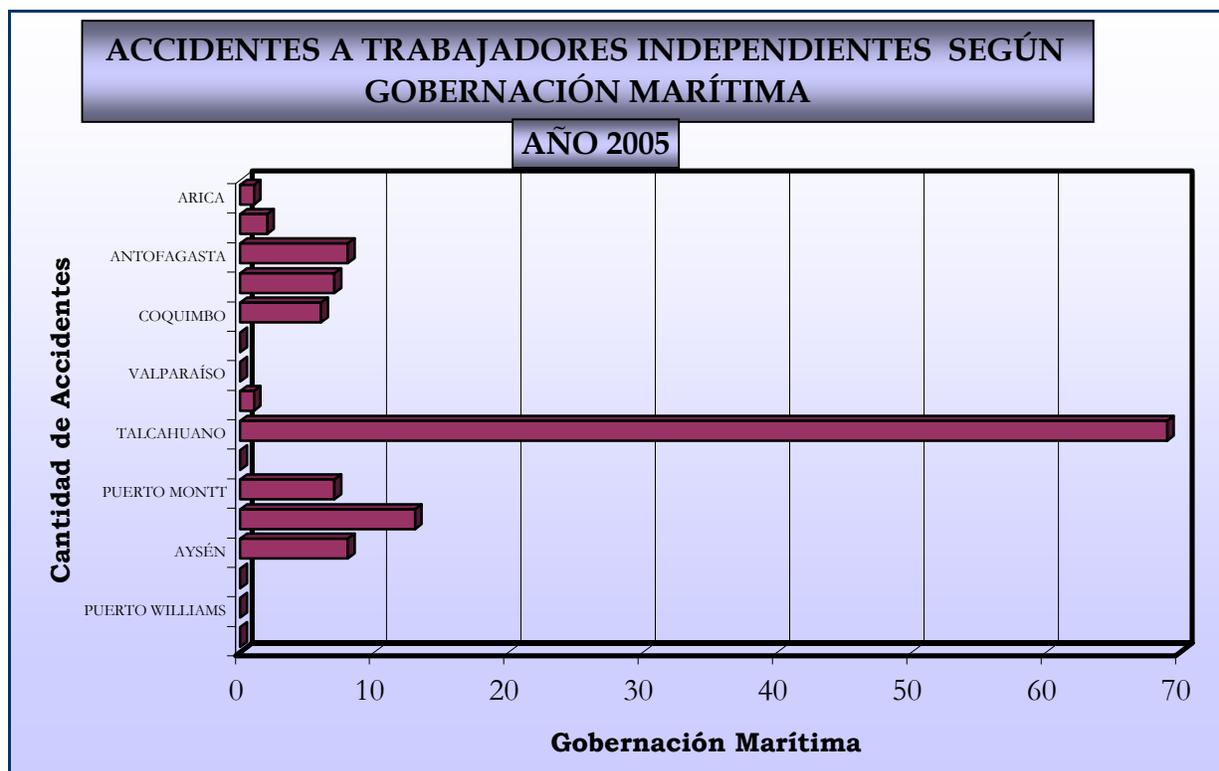
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ATRAPAMIENTO	1	0	1	0	2
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	48	57	1	0	106
INMERSIÓN	0	0	4	0	4
GOLPE CONTRA	0	2	0	0	2
OTROS ACCIDENTES	5	3	0	0	8
TOTAL	54	62	6	0	122



CUADRO 19

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

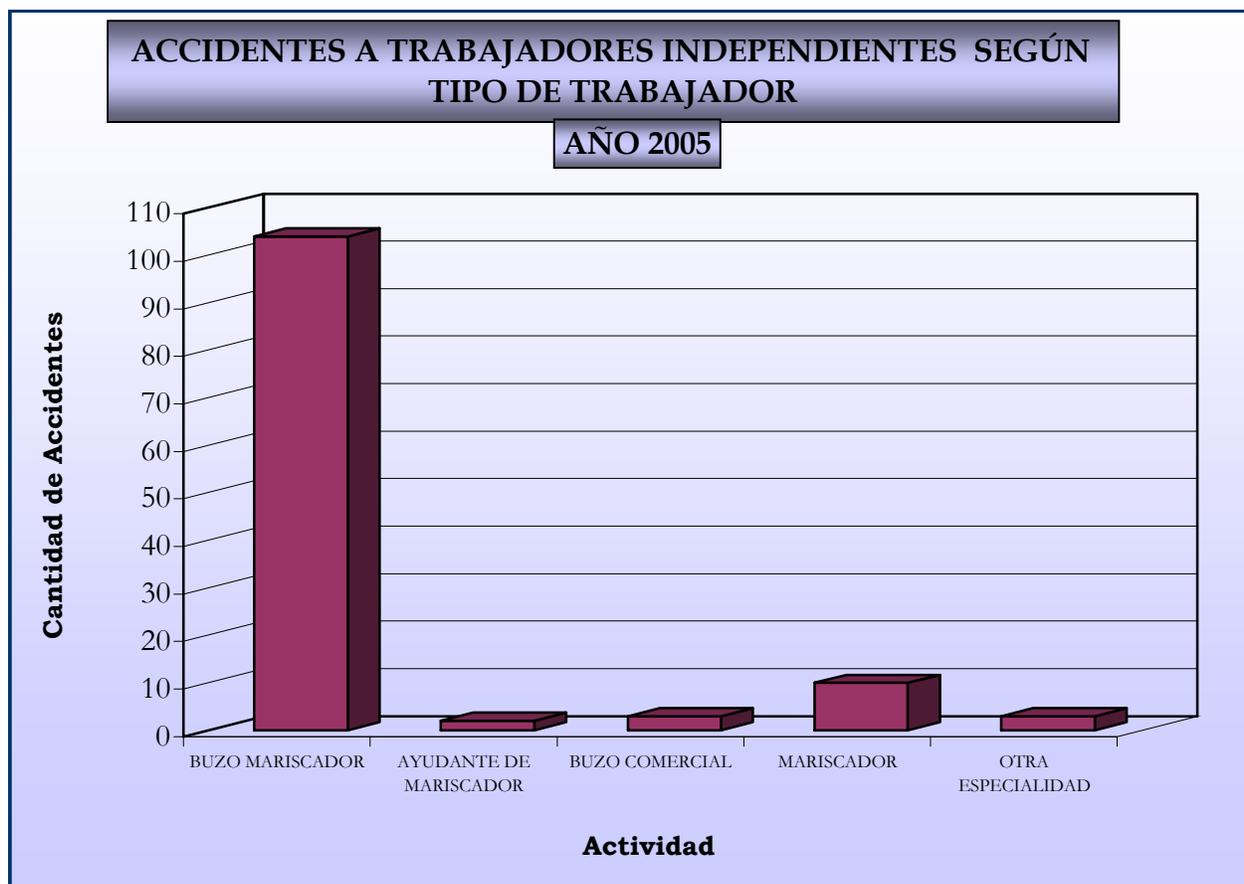
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	0	1	0	0	1
IQUIQUE	1	1	0	0	2
ANTOFAGASTA	3	5	0	0	8
CALDERA	2	4	1	0	7
COQUIMBO	1	5	0	0	6
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	0	0	0	0
SAN ANTONIO	0	1	0	0	1
TALCAHUANO	40	29	0	0	69
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	1	6	0	0	7
CASTRO	1	8	4	0	13
AYSÉN	5	2	1	0	8
PUNTA ARENAS	0	0	0	0	0
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	54	62	6	0	122



CUADRO 20

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA AÑO 2005

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
BUZO MARISCADOR	49	51	4	0	104
AYUDANTE DE MARISCADOR	0	1	1	0	2
BUZO COMERCIAL	0	3	0	0	3
MARISCADOR	5	4	1	0	10
OTRA ESPECIALIDAD	0	3	0	0	3
TOTAL	54	62	6	0	122





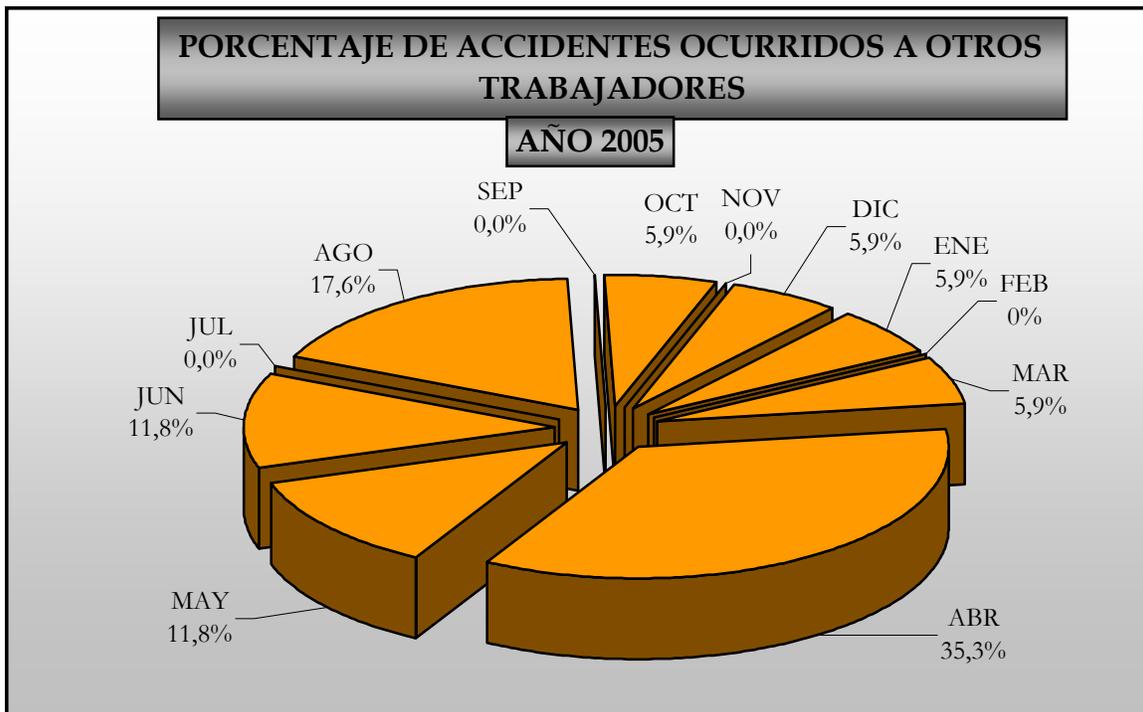
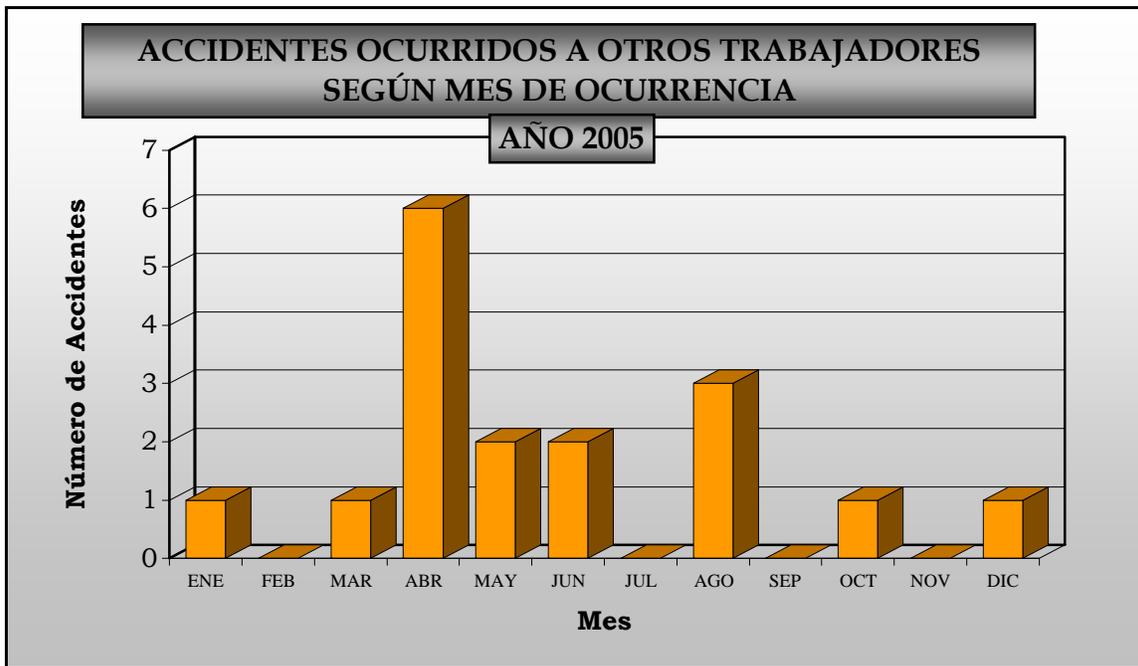
OTROS TRABAJADORES



CUADRO 21

**ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
SEGÚN MES DE OCURRENCIA
AÑO 2005**

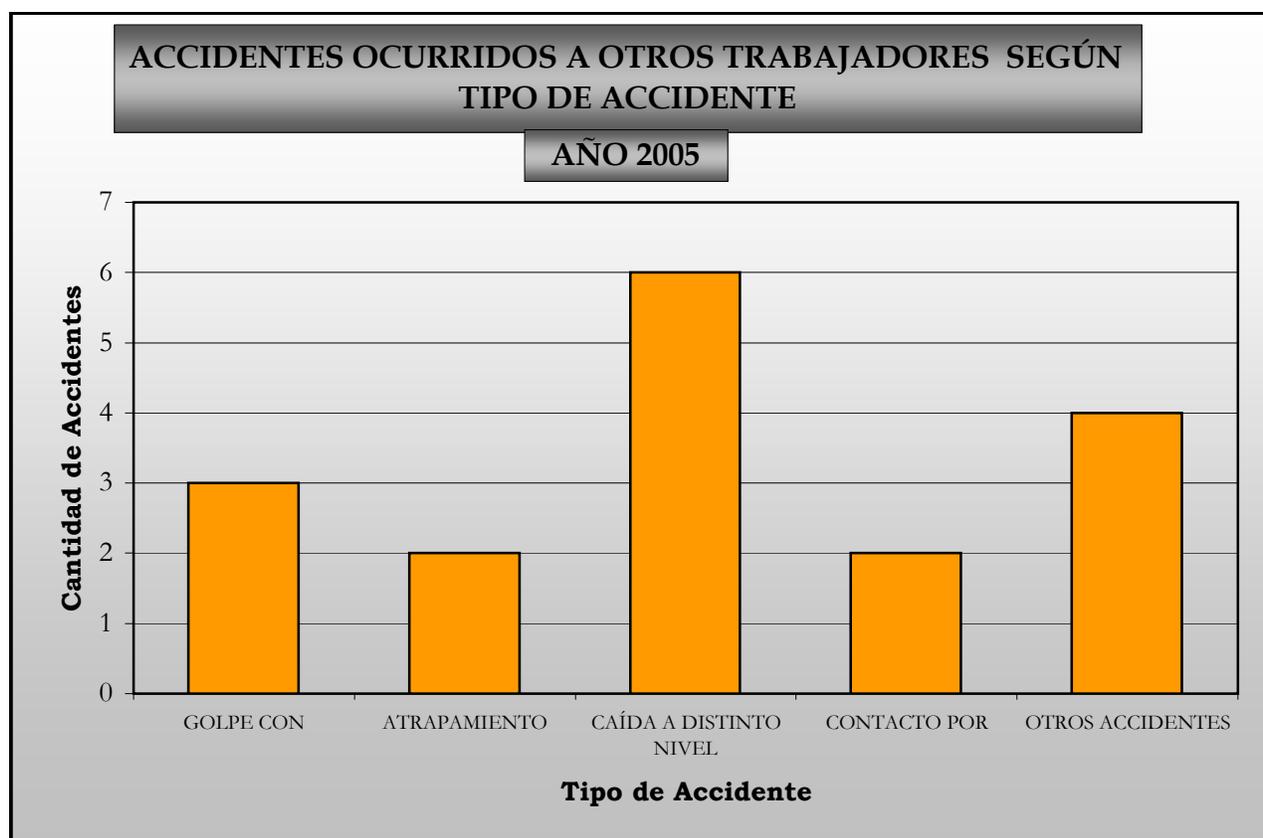
MES DE OCURRENCIA											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
1	0	1	6	2	2	0	3	0	1	0	1



CUADRO 22

ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE AÑO 2005

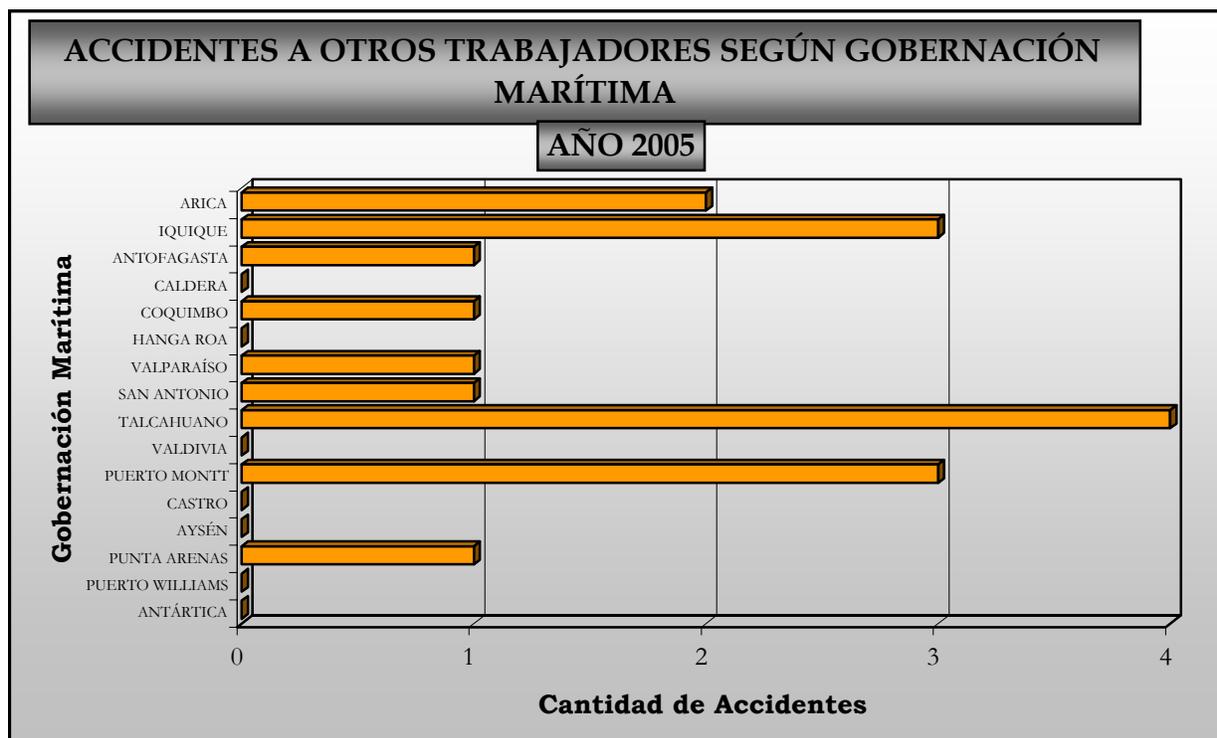
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	2	1	0	0	3
ATRAPAMIENTO	0	2	0	0	2
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	2	3	1	0	6
CONTACTO POR	1	1	0	0	2
OTROS ACCIDENTES	3	0	1	0	4
TOTAL	8	7	2	0	17



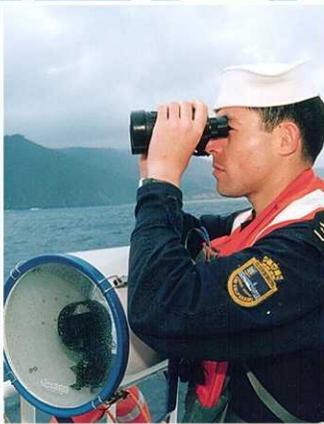
CUADRO 23

ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2005

GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	0	2	0	0	2
IQUIQUE	2	1	0	0	3
ANTOFAGASTA	1	0	0	0	1
CALDERA	0	0	0	0	0
COQUIMBO	0	1	0	0	1
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	1	0	0	1
SAN ANTONIO	1	0	0	0	1
TALCAHUANO	1	1	2	0	4
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	2	1	0	0	3
CASTRO	0	0	0	0	0
AYSÉN	0	0	0	0	0
PUNTA ARENAS	1	0	0	0	1
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	8	7	2	0	17



ANALISIS Y CONCLUSIONES



ANÁLISIS DE ACCIDENTES LABORALES
SECTOR TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
AÑO 2005

A.- Según Sector Laboral

1.- Trabajador Portuario.

Durante el año 2005 la accidentabilidad registrada por los Trabajadores Portuarios fue del 52,3% con respecto al total de accidentados en el sector Marítimo-Portuario.

El tipo de accidente que se repitió con mayor frecuencia dentro de los recintos portuarios, fue el relacionado con golpes, ya que el 21,1% de los accidentes se clasificaron como “Golpe con”, mientras que el 17,9% se clasificó como “Caída a distinto nivel”.

Con respecto a los lugares donde ocurren los accidentes a los trabajadores portuarios, se puede mencionar que las Gobernaciones Marítimas de Talcahuano y San Antonio, presentaron el mayor porcentaje de ocurrencia. Entre ambas Gobernaciones acumularon el 78,9% de los trabajadores portuarios accidentados en el país, mostrando con esto, un alto índice de accidentabilidad. Del total de trabajadores vigentes en los recintos portuarios de Talcahuano y San Antonio, el 2,0% y el 4,1% sufrió accidentes, respectivamente.

2.- Trabajador Embarcado.

El personal embarcado obtuvo el 21,7% de los accidentes acaecidos a los trabajadores de este sector laboral.

Considerando separadamente los ámbitos de trabajo del personal embarcado, y tomando en cuenta el total del universo laboral de cada una de las actividades según consta en la página 8, se tiene que el Transporte Marítimo presenta un 0,13% de accidentados, la Pesca Industrial un 0,45% y la Pesca Artesanal un 0,09%.

De los 535 accidentes denunciados, los trabajadores del área Transporte Marítimo tuvieron una incidencia del 4,5%, los de Pesca Industrial un 8,6 % y los de Pesca Artesanal un 8,6%.

Se debe tener presente que los trabajadores embarcados tienen una baja probabilidad de sufrir accidentes con consecuencias fatales, manifestándose, con una frecuencia del 12,9% de los accidentados dentro de esta área laboral.

Además, los Tripulantes General de Cubierta, es la actividad con mayor riesgo de accidente, llegando a una proporción mayor al 39,7% de todos los accidentados considerados como trabajadores embarcados.

3.- Trabajador Independiente.

Los trabajadores independientes accidentados, fueron 122 personas, alcanzando en este período una participación del 22,8%, dentro de todos los trabajadores marítimos accidentados en el país.

Los buzos mariscadores son los principales componentes de este sector, es por esto, que son ellos los que sufren mayoritariamente los accidentes; teniendo una incidencia del 85,2% de los accidentes ocurridos a los trabajadores independientes del país.

La principal causa de accidente fue el "Mal de Presión", que alcanzó una frecuencia del 86,9% de entre todas las causas de accidentes ocurridos a los trabajadores independientes.

B.- Según sus consecuencias.

De la totalidad de accidentados considerados en el presente análisis, (trabajadores portuarios, embarcados, independientes y otros) el 4,7% tuvo consecuencias fatales (muertos, desaparecidos no hubo) y un 29,5% fueron lesiones de carácter grave.

De los accidentes con consecuencia fatal, el 60 % pertenecía al área trabajador embarcado, un 24% a los trabajadores independientes, un 8% para trabajadores portuarios y para otros trabajadores, respectivamente.

C.- Según tipo de accidente

El 30,8% de los accidentes, son producto de golpes en sus distintas categorías, le siguen en orden descendente “Mal de Presión” con el 19,8% y las caídas (“Caída a distinto nivel” y “Caída al mismo nivel”), con 16,8%.

La causa de accidente que provocó la mayor cantidad de casos fatales corresponden a “Inmersión” y "Caída al mar" con el 36% y el 32% respectivamente del total de casos con consecuencia fatal.

ANÁLISIS COMPARATIVO

Los accidentes ocurridos a los trabajadores marítimos, aumentaron en un 2,7%, lo que significa que se registraron 14 casos mas de accidentes con respecto al año 2004.

Este aumento del total de accidentes marítimos, se manifestó en las áreas Trabajadores Independientes y Otros Trabajadores, que registraron 62 y 2 casos mas de accidentados que el año 2004, representando un aumento del 103,3% y 13,3% respectivamente.

ACCIDENTES LABORALES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN 2004-2005

Gravedad de la lesión	T o t a l		Trabajador Embarcado		Trabajador Portuario		Trabajador Independiente		Otros Trabajadores	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Leve	351	352	63	53	264	237	16	54	8	8
Grave	142	158	56	48	47	41	33	62	6	7
Muerto	28	24	15	14	1	2	11	6	1	2
Desaparecido	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	521	535	134	116	312	280	60	122	15	17

Los accidentados con consecuencias fatales experimentaron una disminución del 10,7%, con respecto al año 2004, lo que significó que se registrara 3 casos menos.

Los casos de accidentes leves y graves, experimentaron una variación positiva del 3,4 %, lo que nominalmente significa que hubo 17 casos mas de accidentes informados con estas características.

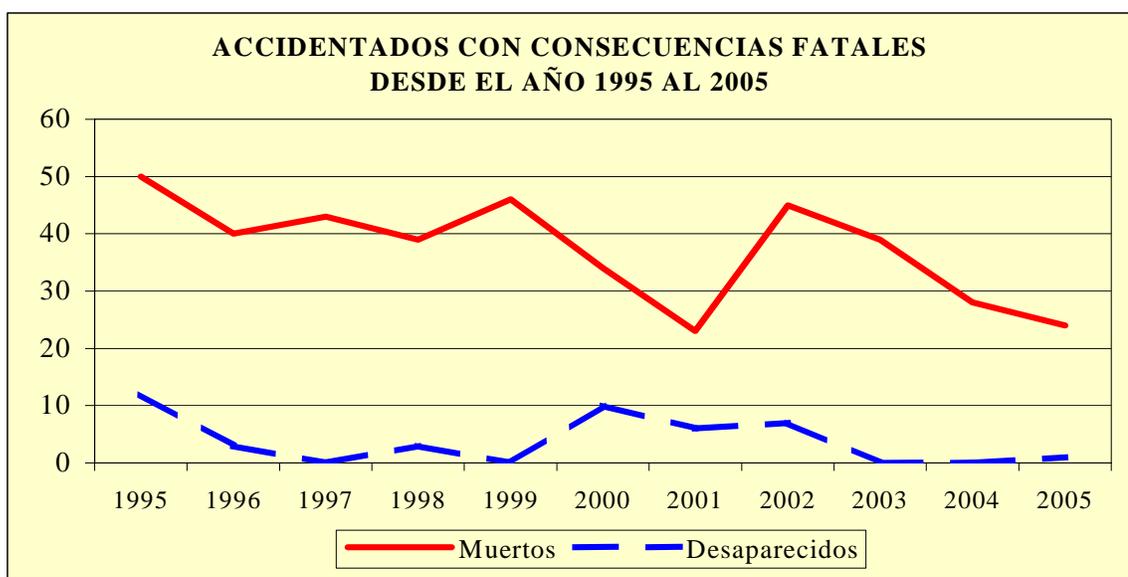
La siguiente tabla muestra los porcentajes de muertos y desaparecidos según tipo de trabajador:

**PORCENTAJE DE MUERTOS Y DESAPARECIDOS SEGÚN TIPO DE TRABAJADOR
DESDE EL AÑO 1999 AL 2005**

AÑO	PORTUARIOS	EMBARCADOS	INDEPENDIENTES	OTROS
1999	8,7	47,8	26,1	17,4
2000	2,6	17,5	17,5	17,6
2001	0,0	16,0	21,4	23,5
2002	0,3	23,1	30,4	28,6
2003	0,4	26,5	18,0	0,0
2004	0,3	11,2	18,3	6,7
2005	0,7	12,9	4,9	11,8

En este cuadro, se aprecia que la categoría Trabajadores Portuarios junto con Trabajadores Independientes, presentan la menor participación porcentual de accidentados con consecuencias fatales, mientras que los Trabajadores Embarcados y Otros Trabajadores, mostraron un aumento de los muertos y desaparecidos, comparada con la tendencia de los años anteriores.

La tendencia que muestra el gráfico hasta el año 2001 sugiere la disminución de los accidentes con consecuencia fatal, pero esta tendencia se ve afectada por el dato correspondiente a los años 2002 y 2003. El año 2004 y 2005 siguen la tendencia de los años anteriores.



Los Trabajadores Embarcados del área Pesca Artesanal y Pesca Industrial, siempre han mostrado un alto índice en los accidentes laborales del sector Marítimo-Portuario.

Como puede apreciarse en el siguiente cuadro, en el año 2005 los accidentes con consecuencia fatal en el área Pesca Artesanal no presentó variación respecto al año anterior.

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES DEL ÁREA PESCA ARTESANAL E INDUSTRIAL Y PORCENTAJE DE VARIACIÓN SEGÚN GRAVEDAD DE LA LESIÓN AÑOS 2004 Y 2005

GRAVEDAD DE LA LESIÓN	PESCA ARTESANAL			PESCA INDUSTRIAL		
	2004	2005	% VARIACIÓN	2004	2005	% VARIACIÓN
Leve	24	18	-25%	29	21	-27,6%
Grave	20	15	-25%	17	23	35,3%
Muerto	13	12	-7,7%	0	2	100%
Desaparecido	0	1	100%	0	0	0%
TOTAL	57	46	-19,3%	46	46	0%

Según se aprecia en el cuadro, existe una disminución del 19,3% de los accidentados en el área Pesca Artesanal. El área Pesca Industrial no presentó variación respecto del año anterior.

En el área Pesca Artesanal, la cantidad de accidentados con consecuencia fatal, se mantuvo igual que el año 2004 mientras que en el área Pesca Industrial, aumentó en 2 casos.

Con respecto a los trabajadores independientes o de ribera, el número de personas accidentadas tuvo un aumento del 103,3%. En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los accidentes ocurridos a estos trabajadores, según la actividad desarrollada.

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
O DE RIBERA SEGÚN CLASIFICACIÓN
AÑOS 2004 Y 2005**

CLASIFICACIÓN	2004	2005	% DE VARIACIÓN
Buzo Mariscador	43	104	141,9%
Ayudante de Mariscador	2	2	0%
Mariscador	9	10	11,1%
Otros	6	6	0%
T O T A L	60	122	103,3%

Es importante hacer notar, la gran cantidad de accidentados clasificados como Buzo Mariscador, situación que se viene repitiendo desde el año 1990, en donde, estos trabajadores representan el gran porcentaje de participación en esta área, principalmente por el accidente denominado comúnmente, "Mal de Presión".

CONCLUSIONES

Durante los dos últimos años, la Autoridad Marítima Nacional, a través de las Autoridades Marítimas Locales, ha ejercido un mayor control sobre las empresas que laboran en el ámbito marítimo – portuario, especialmente en el informe de la ocurrencia de accidentes, lo que redundó en una baja de éstos en comparación con el año 2004.

No obstante lo anterior, se deberá tener en cuenta que la responsabilidad por la Prevención de Riesgos no es solo de la Autoridad Marítima o de los especialistas en prevención sino que es responsabilidad de toda la comunidad.

Los accidentes seguirán ocurriendo en las áreas de nuestra jurisdicción mientras las entidades empleadoras no incorporen a la prevención de accidentes en la línea de mando y los trabajadores no adopten los conceptos de autoprotección.

El accionar de la Autoridad Marítima en este tema, se encuentra basado en conocer en forma fehaciente la cantidad de accidentes ocurridos, lo que dentro de un plazo prudente, hará que nuestras estadísticas sean más reales, y se asemejen a lo que informan las Mutualidades de Empleadores o Servicios de Salud, lo que seguramente en el próximo período se denotará un leve aumento de las cifras.

La principal variable que debe manejarse es el concepto de autoprotección que debe tener todo trabajador, no importando el área en que se desempeñe, más aún si se encuentra en un medio que no le es propio, como estar a bordo de una nave de reducido tamaño e inestable.

Es por esto, que los mayores esfuerzos se centran principalmente en el área pesca artesanal, sector que debido a las condiciones propias de su trabajo, (lugares pequeños e inestables) y al bajo nivel educacional que muestran los trabajadores de este sector, no es fácil aplicar el concepto de autoprotección, ni tampoco realizar una labor fiscalizadora eficaz, debido a la gran cantidad de pescadores artesanales que hay en el país y muchos de ellos se encuentran en lugares muy poco accesibles.

Como parte del proceso educativo, la Autoridad Marítima, ha diseñado y difundido material visual que permite identificar algunos riesgos a los que está expuesto el trabajador marítimo, en lugares de acceso adecuados y visibles, especialmente para las faenas desarrolladas por los buzos mariscadores que representan el mayor índice de accidentabilidad.

Esta es una tarea de apoyo social que sirve en la prevención de accidentes, principalmente con consecuencias fatales, además de economizar recursos que se pierden por la ocurrencia de un accidente, y de la buena imagen que pueden proyectar las Autoridades Marítimas en sus respectivas jurisdicciones.

De igual manera los trabajadores del sector Pesca Industrial, se ven afectados por una gran cantidad de accidentes debido al uso de herramientas y maquinarias principalmente cuando se encuentra en altamar, siendo por esta razón que la fiscalización que realiza la Autoridad Marítima sea mínima.

Es por este motivo que el concepto de autoprotección debe existir con mayor severidad en ellos, por ejemplo, utilizando la herramienta adecuada, los elementos de seguridad (zapatos de seguridad, guantes, chalecos salvavidas, etc.) y otras técnicas para prevenir accidentes.

Es necesario que la Autoridad Marítima, continúe en el camino de la prevención de accidentes y enfermedades profesionales, con el propósito de evitar que estos hechos se repitan con lamentables consecuencias, utilizando las herramientas de la fiscalización, educación y difusión.

Las Autoridades Marítimas Locales deberán tener presente que detectar los problemas y corregirlos es la clave del éxito de la gestión como entidad fiscalizadora en la Prevención de Accidentes, cualquiera sea el lugar, área, equipo o maquinaria de trabajo.

Sin la cooperación del propio trabajador, es imposible lograr que estos índices de accidentabilidad se mantengan bajos, por lo que cualquier plan de prevención de accidentes en esta área laboral, debe partir inculcándose en estos trabajadores el concepto de protección para sí mismo, como para los que laboran junto a él.