

DIVISION ESTADISTICA



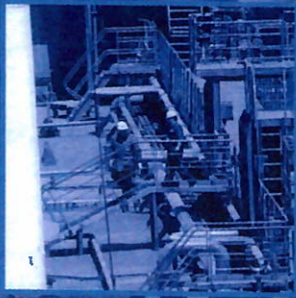
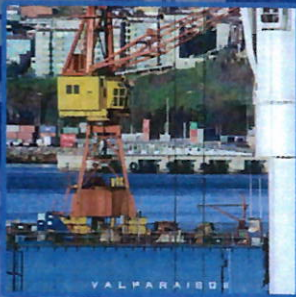
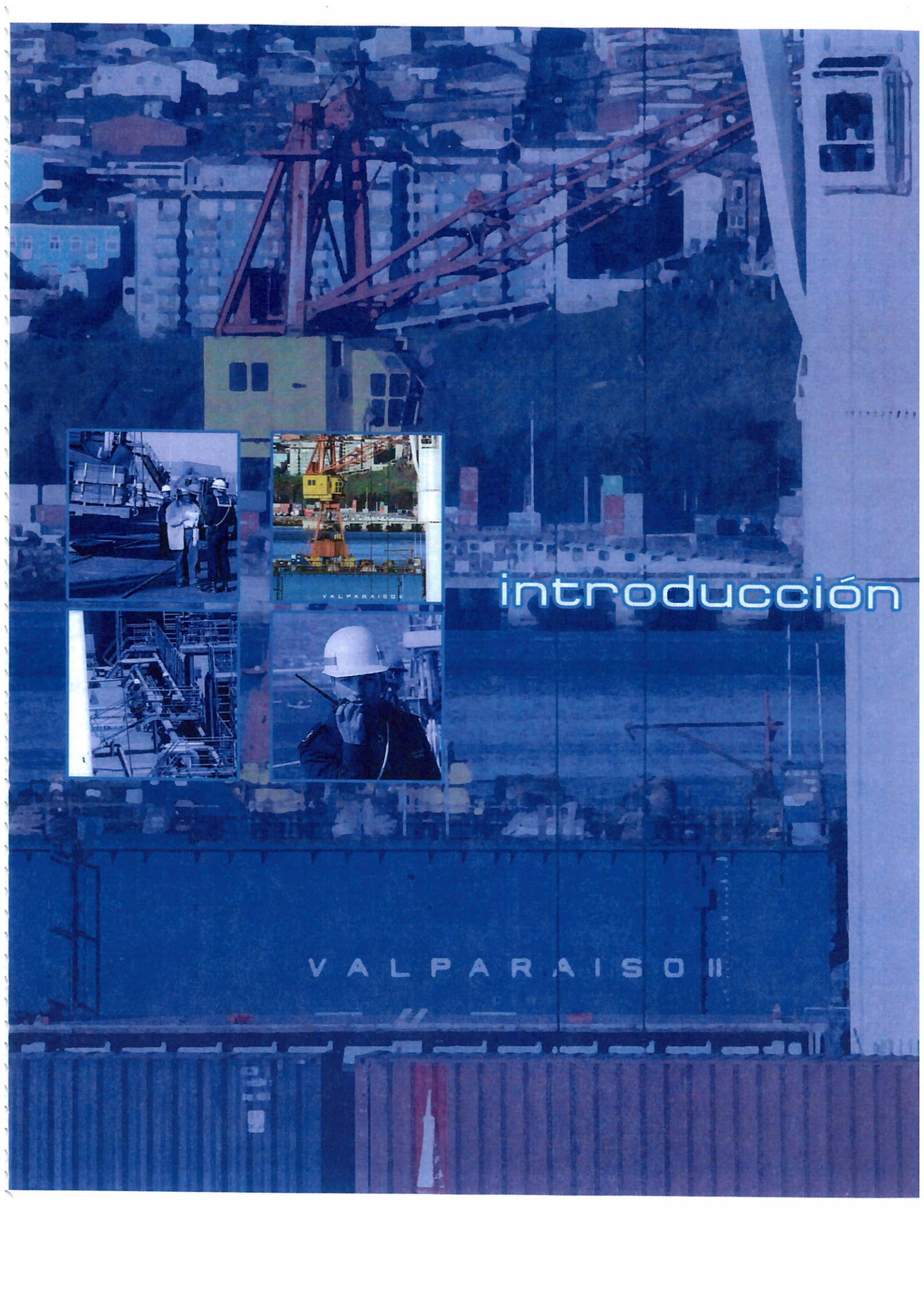
accidentes
laborales

Armada de Chile - DIRECTEMA
BOLETIN ESTADISTICO MARITIMO
Análisis Accidentes Laborales. Año 200
Trabajadores Marítimo - Portuario

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
I INTRODUCCIÓN.....	2
II CLASIFICACIÓN DEL PERSONAL.....	3
III CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES.....	5
IV CONSECUENCIA DEL ACCIDENTE.....	8
V OTROS ANTECEDENTES.....	8
VI DIVISIÓN DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS.....	9
TRABAJADORES MARÍTIMOS	10
CUADRO 01: ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS. AÑO 2003.....	11
CUADRO 02: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2003.....	12
CUADRO 03: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.....	13
CUADRO 04: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.....	14
CUADRO 05: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.....	15
CUADRO 06: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2003.....	16
TRABAJADORES PORTUARIOS	17
CUADRO 07: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.....	18
CUADRO 08: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.....	19
CUADRO 09: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS SEGÚN % DE ACCIDENTABILIDAD POR GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.....	20
CUADRO 10: ACCIDENTE OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2003.....	21
CUADRO 11: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2003.....	22

TRABAJADORES EMBARCADOS	23
CUADRO 12: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2003.	24
CUADRO 13: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.	25
CUADRO 14: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.	26
CUADRO 15: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.	27
CUADRO 16: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2003.	28
CUADRO 17: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2003.	29
 TRABAJADORES INDEPENDIENTES	 30
CUADRO 18: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.	31
CUADRO 19: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.	32
CUADRO 20: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2003.	33
 OTROS TRABAJADORES	 34
CUADRO 21: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2003.	35
CUADRO 22: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2003.	36
CUADRO 23: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2003.	37
 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	 38-47



introducción

VALPARAISO II

I.- INTRODUCCIÓN

1.1.- El objetivo general de la seguridad es proteger a las personas mediante la reducción de los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales por medio de una gestión permanente en la prevención, reduciendo las consecuencias, y así evitar la ocurrencia repetitiva de estos hechos por la existencia de fallas.

Es frecuente considerar únicamente como objetivo de la seguridad la reducción de las lesiones y a ese campo es el que limitan la prevención.

Si se quieren eliminar de verdad todos los accidentes con daño a las personas y las enfermedades profesionales, es imperativo extender la prevención a todas las actividades y sucesos no deseados que afecten o puedan afectar a la integridad de las personas, instalaciones, medio ambiente o a la continuidad de los procesos de producción.

Salvando el aspecto ético en el factor humano de los accidentes y enfermedades profesionales, también éstos significan pérdidas económicas de muy diferente naturaleza para las empresas.

Por lo tanto, la acción preventiva de la Autoridad Marítima, está constituida por el conjunto de medios humanos, técnicos, económicos y organizacional para incidir positivamente en el resultado de reducir eficazmente los accidentes.

Es por ello, que uno de los aportes de importancia generados por esta Dirección General, es la contratación de Expertos Profesionales en Prevención de Riesgos, que con su valiosa gestión han colaborado a capacitar al propio personal que participa en las patrullas de seguridad portuaria, y a minimizar los riesgos a los que está expuesto el personal matriculado.

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 trabajo, dice relación con la accidentabilidad laboral ocurrida durante el año 2003, a las personas que se

desempeñan en el frente marítimo nacional, diferenciando a éstas en cuatro grandes áreas de acción, que son:

- 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

Es aquella persona que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de movilización de carga en 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.

De acuerdo a la actividad que realiza el trabajador, se pueden mencionar:

a) Movilizador/Estibador: Participa en forma directa en las funciones de levantar, trasladar y depositar carga, tanto a bordo como en tierra.

b) Gruero: Opera y maneja las grúas de las naves y al costado de naves y sitios portuarios.

c) Horquillero: Opera tanto a bordo de las naves, como al costado de éstas o sitios portuarios, equipos de movimiento de carga, sean estas grúas horquilleras o grúas portacontenedores.

d) Winchero: Opera los winches de las plumas de carga de la nave.

e) Tarjador:

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

c) Área 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) Salvavidas : Es obligación de todo bañero (salvavidas) de las playas balnearias observar irreprochable conducta y prestar auxilio a toda persona que en sus inmediaciones esté en peligro.

d) 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 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 debido a que voluntariamente ingresó al 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 accidentabilidad 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 2004.

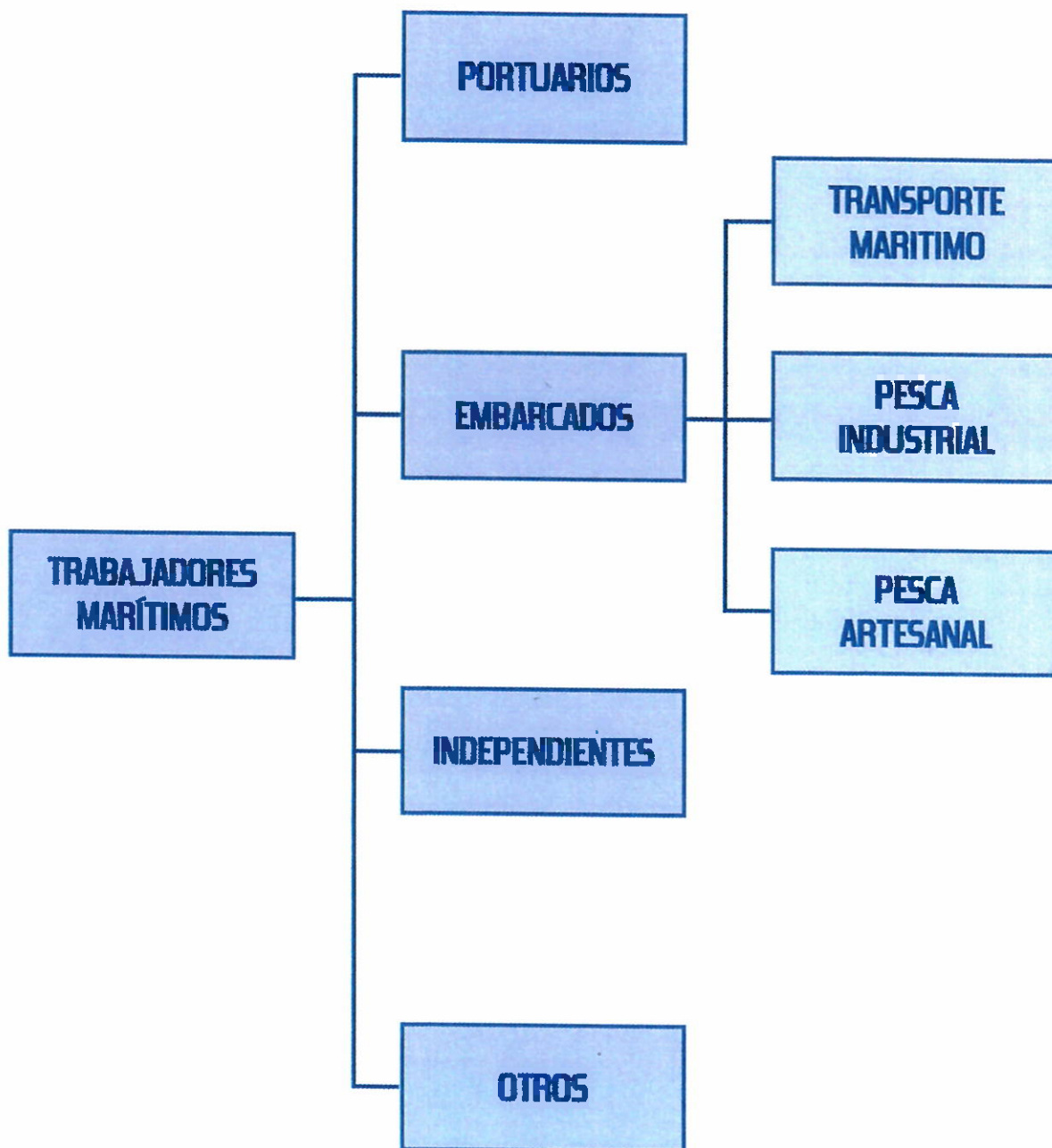
TRABAJADORES PORTUARIOS	17.315	19831
TRABAJADORES EMBARCADOS	59.927	68004
<u>TRABAJ. INDEPENDIENTES</u>	<u>30.420</u>	<u>33670</u>
T O T A L	: 107.662	121505

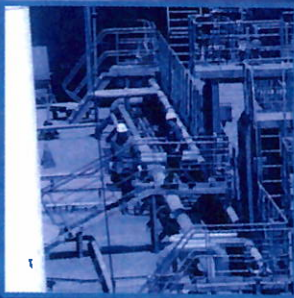
A su vez los Trabajadores Embarcados se subdividen en:

Transporte Marítimo	: 7.134	13934
Pesca Industrial	: 8.854	9173
<u>Pesca Artesanal</u>	<u>: 43.939</u>	<u>44897</u>
T O T A L	: 59.927	68.004

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 MARITIMOS Y PORTUARIOS





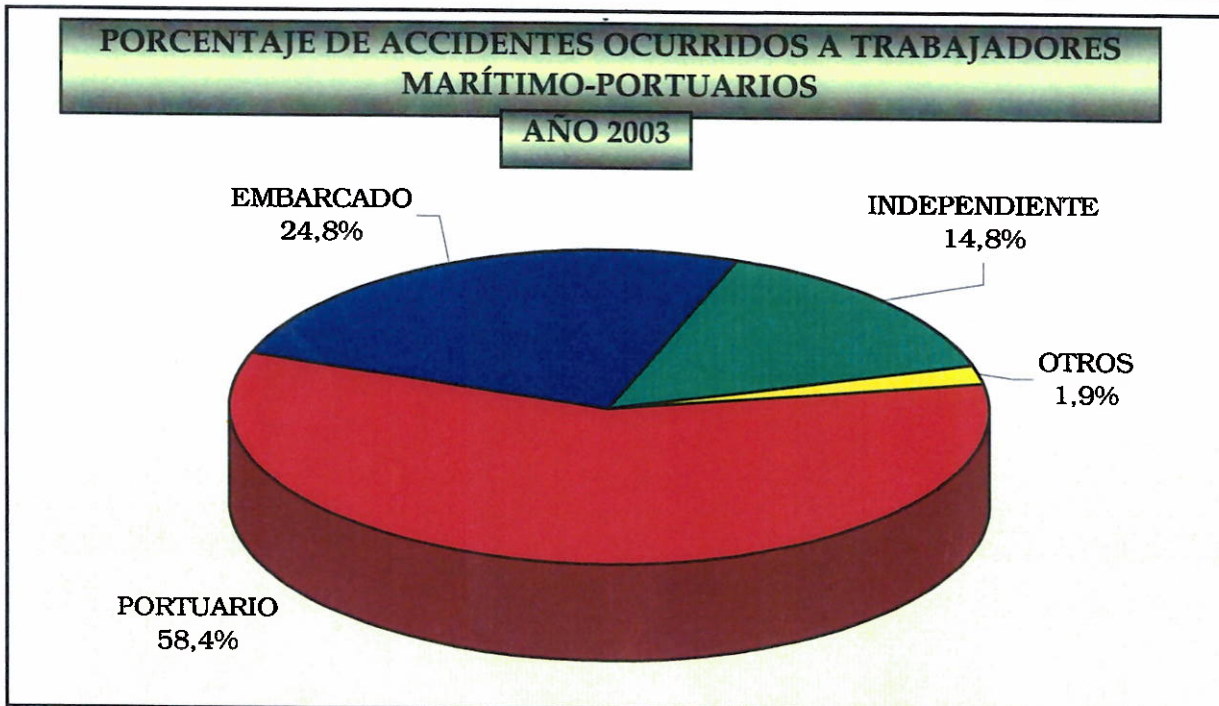
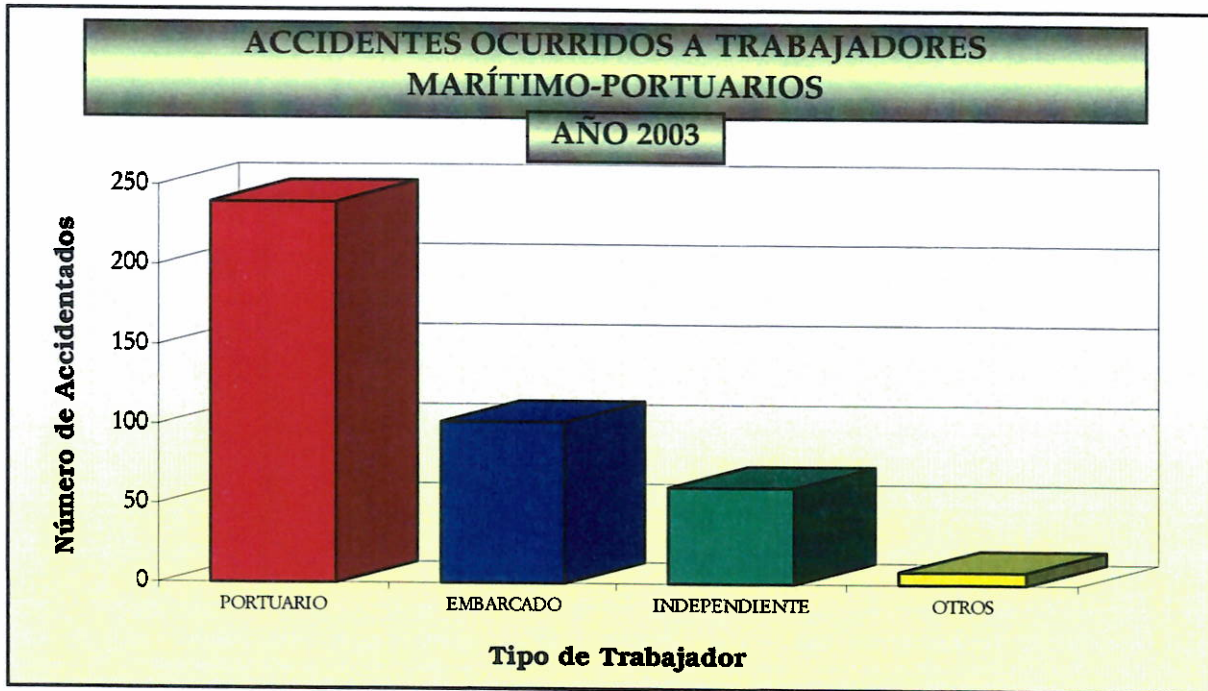
trabajadores marítimos

CUADRO 01

ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
AÑO 2003

TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPENDIENTE	OTROS	
240	102	61	8	411

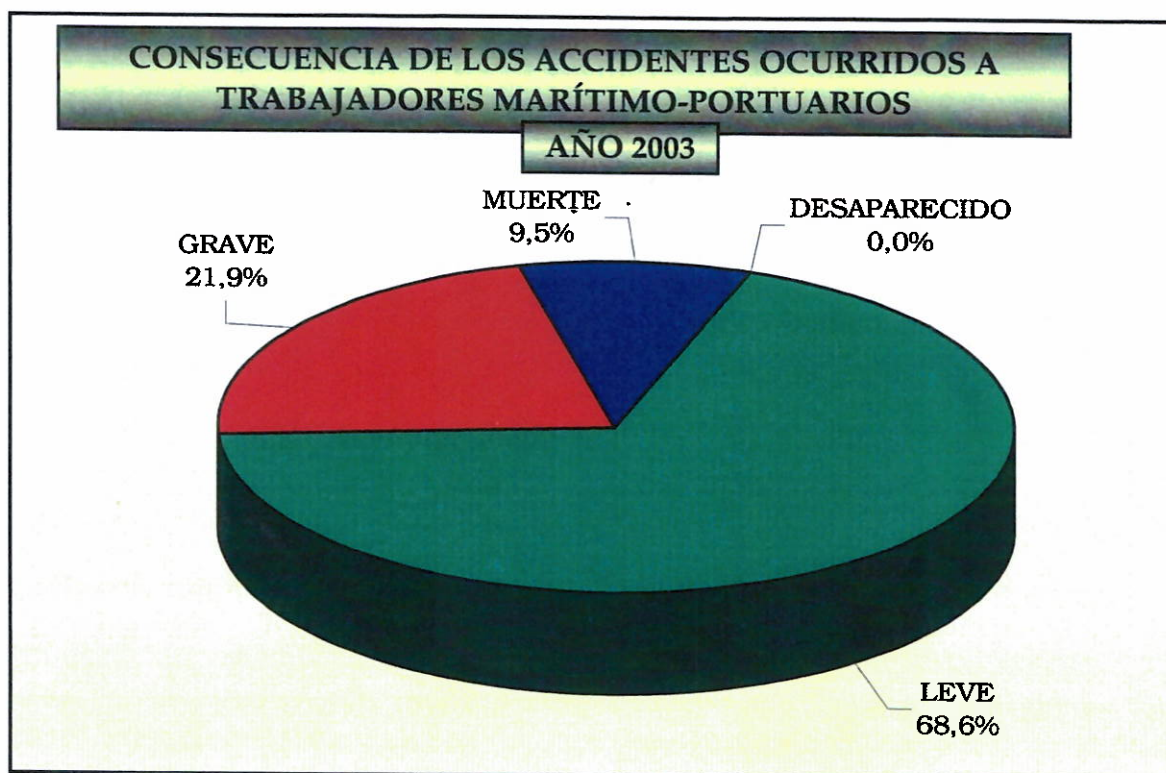
X



CUADRO 02

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN
AÑO 2003**

CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
LEVE	218	43	17	4	282
GRAVE	21	32	33	4	90
MUERTE	1	27	11	0	39
DESAPARECIDO	0	0	0	0	0
TOTAL	240	102	61	8	411

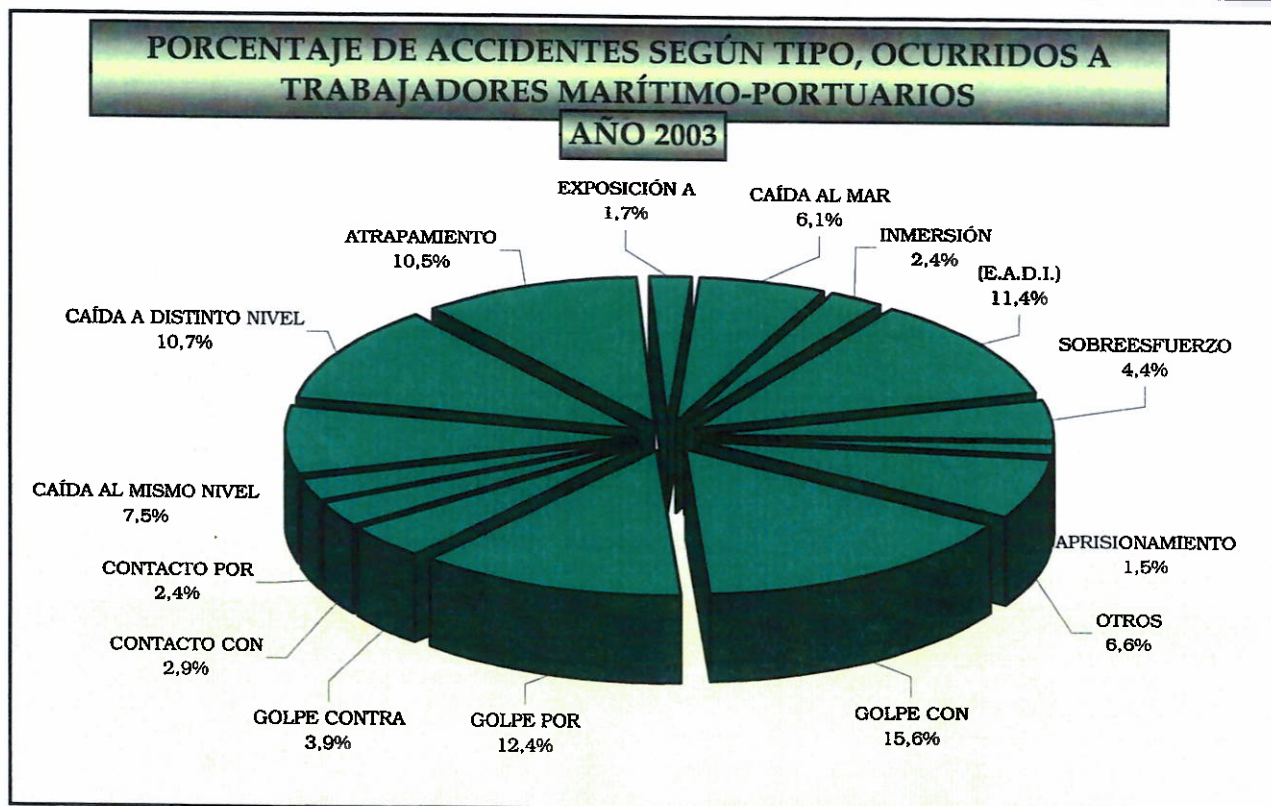


CUADRO 03

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2003**

TIPO DE ACCIDENTE	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
GOLPE CON	43	20	0	1	64
GOLPE POR	40	8	0	3	51
GOLPE CONTRA	9	5	2	0	16
CONTACTO CON	9	3	0	0	12
CONTACTO POR	9	0	1	0	10
CAÍDA AL MISMO NIVEL	26	5	0	0	31
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	31	9	2	2	44
ATRAPAMIENTO	32	11	0	0	43
EXPOSICIÓN A	6	1	0	0	7
CAÍDA AL MAR	1	21	3	0	25
INMERSIÓN	0	1	8	1	10
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	0	2	45	0	47
SOBRESFUERZO	17	1	0	0	18
APRISIONAMIENTO	5	1	0	0	6
OTROS ACCIDENTES	12	14	0	1	27
TOTAL	240	102	61	8	411

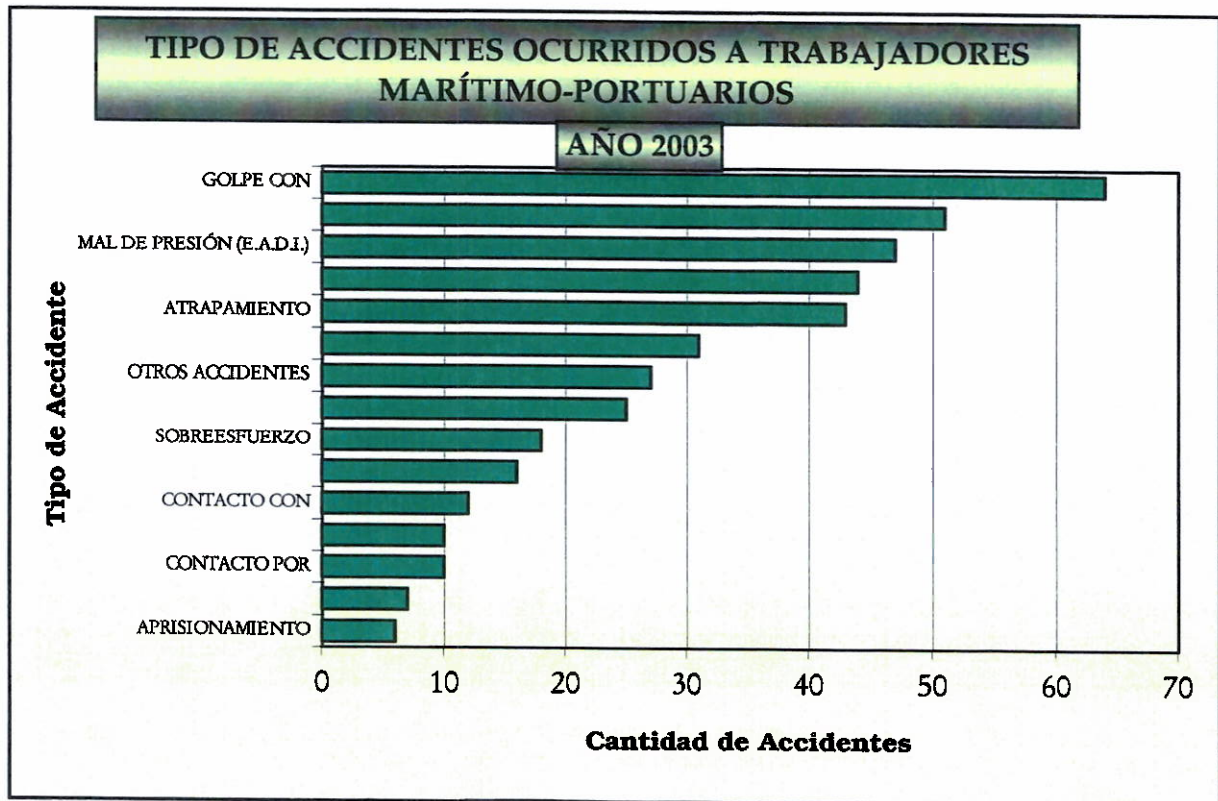
X



CUADRO 04

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
 POR CONSECUENCIA SEGUN TIPO DE ACCIDENTE
 AÑO 2003

TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	53	11	0	0	64
GOLPE POR	42	7	2	0	51
GOLPE CONTRA	12	4	0	0	16
CONTACTO CON	9	3	0	0	12
CONTACTO POR	9	1	0	0	10
CAÍDA AL MISMO NIVEL	30	1	0	0	31
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	34	10	0	0	44
ATRAPAMIENTO	26	12	5	0	43
EXPOSICIÓN A	6	1	0	0	7
CAÍDA AL MAR	8	2	15	0	25
INMERSIÓN	3	0	7	0	10
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	12	30	5	0	47
SOBRESFUERZO	18	0	0	0	18
APRISIONAMIENTO	5	1	0	0	6
OTROS ACCIDENTES	15	7	5	0	27
TOTAL	282	90	39	0	411

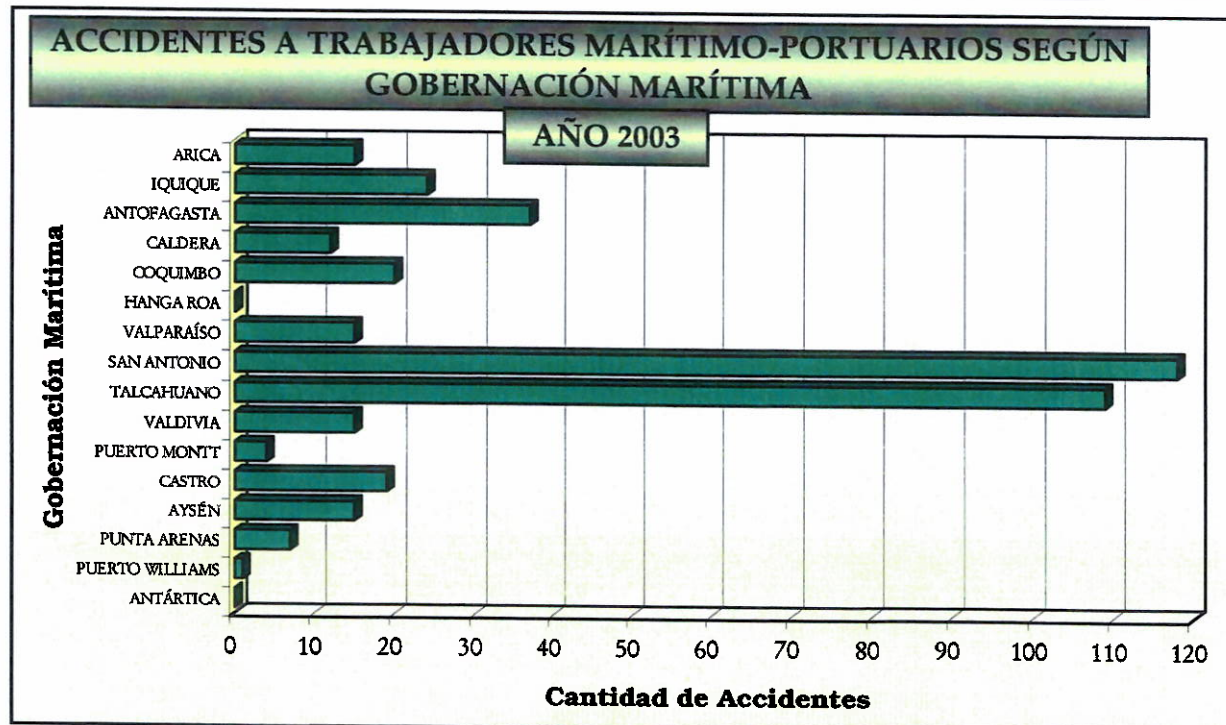


CUADRO 05

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
 POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
 AÑO 2003

X

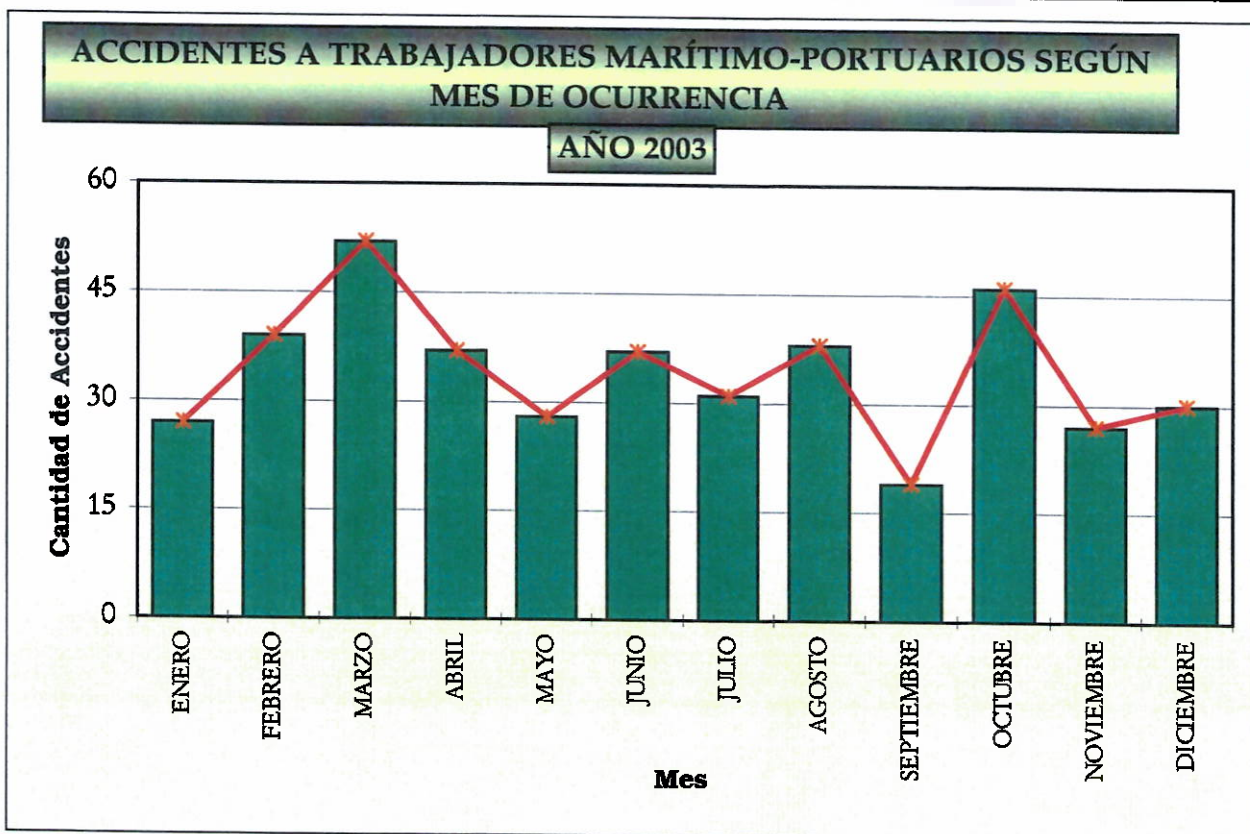
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	11	4	0	0	15
IQUIQUE	13	8	3	0	24
ANTOFAGASTA	23	12	2	0	37
CALDERA	5	4	3	0	12
COQUIMBO	7	11	2	0	20
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	9	5	1	0	15
SAN ANTONIO	108	8	2	0	118
TALCAHUANO	81	21	7	0	109
VALDIVIA	4	3	8	0	15
PUERTO MONTT	0	2	2	0	4
CASTRO	6	8	5	0	19
AYSÉN	11	1	3	0	15
PUNTA ARENAS	3	3	1	0	7
PUERTO WILLIAMS	1	0	0	0	1
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	282	90	39	0	411

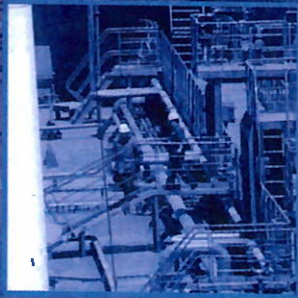


CUADRO 06

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
 POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA
 AÑO 2003

MES	TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
	PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPEND. DE RIBERA	OTROS	
ENERO	19	2	6	0	27
FEBRERO	22	10	6	1	39
MARZO	34	13	4	1	52
ABRIL	25	9	0	3	37
MAYO	18	4	6	0	28
JUNIO	19	12	6	0	37
JULIO	13	11	7	0	31
AGOSTO	22	9	7	0	38
SEPTIEMBRE	5	6	5	3	19
OCTUBRE	23	16	7	0	46
NOVIEMBRE	19	3	5	0	27
DICIEMBRE	21	7	2	0	30
TOTAL	240	102	61	8	411



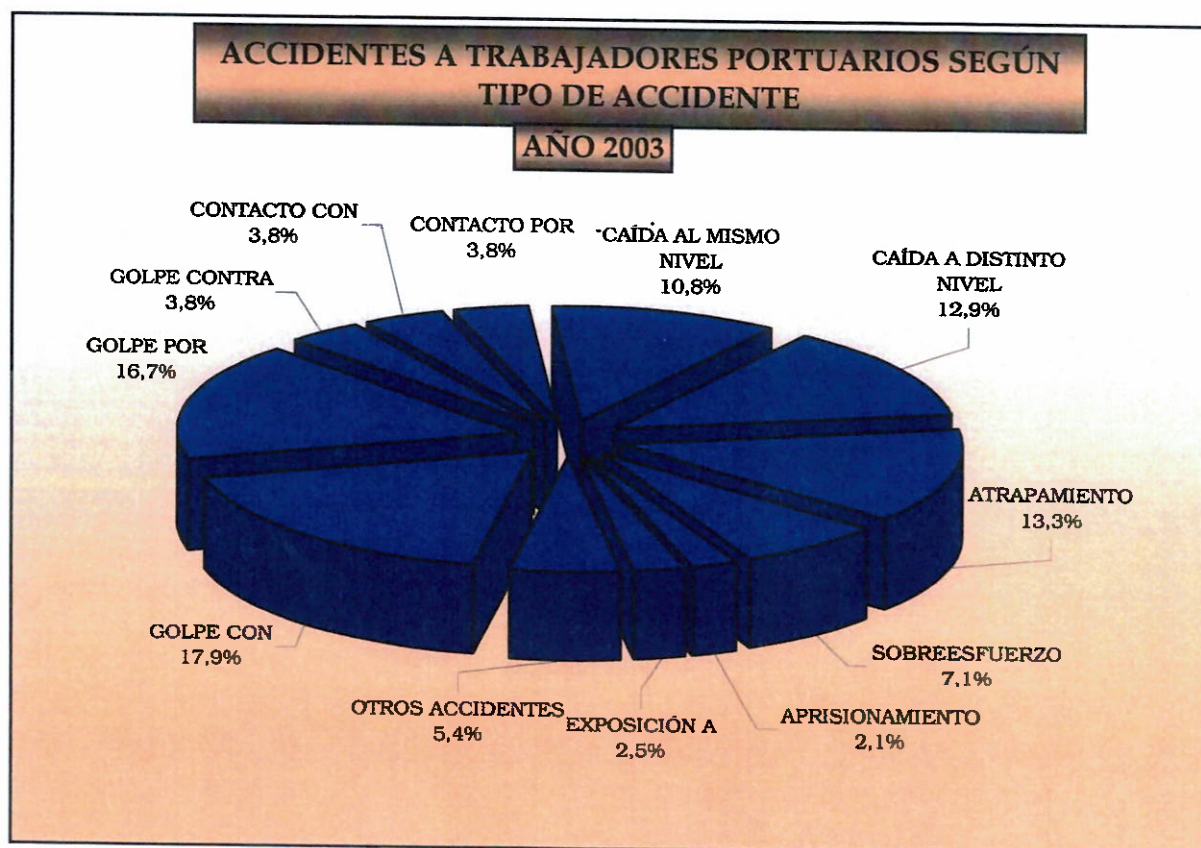


trabajadores
portuarios

CUADRO 07

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2003

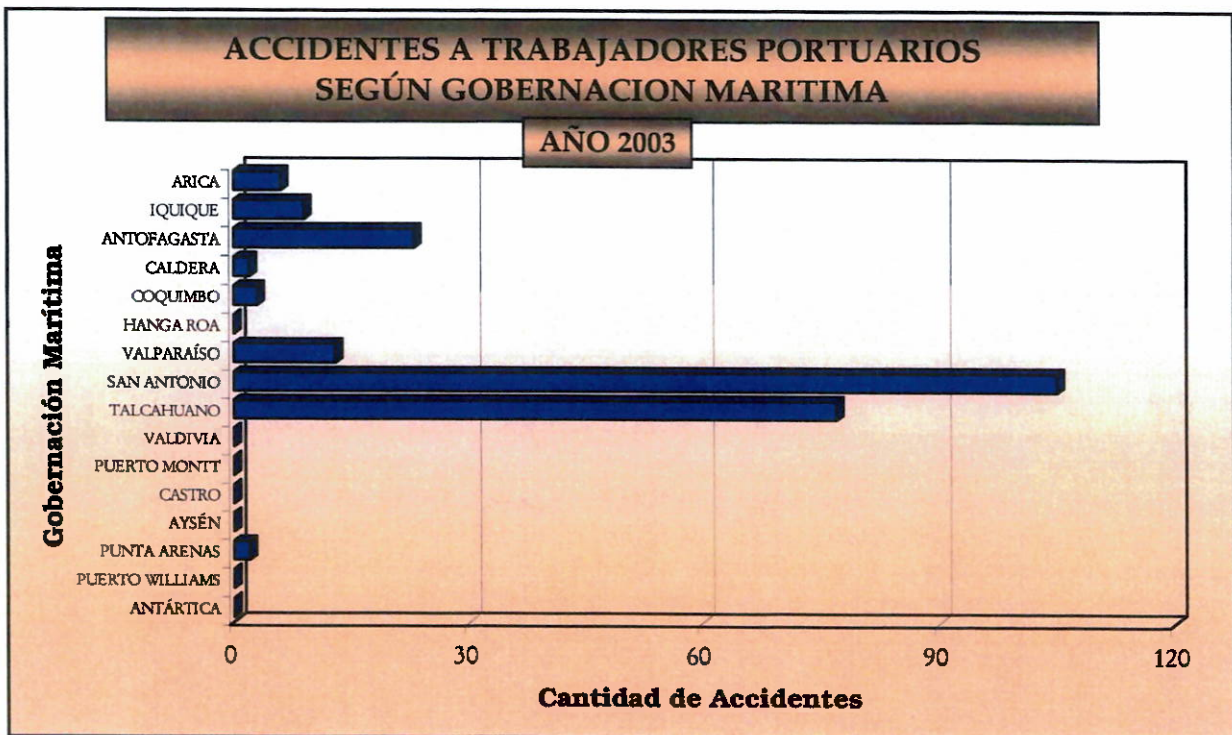
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	43	0	0	0	43
GOLPE POR	38	2	0	0	40
GOLPE CONTRA	9	0	0	0	9
CONTACTO CON	8	1	0	0	9
CONTACTO POR	9	0	0	0	9
CAÍDA AL MISMO NIVEL	25	1	0	0	26
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	25	6	0	0	31
ATRAPAMIENTO	23	8	1	0	32
SOBRESFUERZO	17	0	0	0	17
APRISIONAMIENTO	4	1	0	0	5
EXPOSICIÓN A	6	0	0	0	6
OTROS ACCIDENTES	11	2	0	0	13
TOTAL	218	21	1	0	240



CUADRO 08

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2003

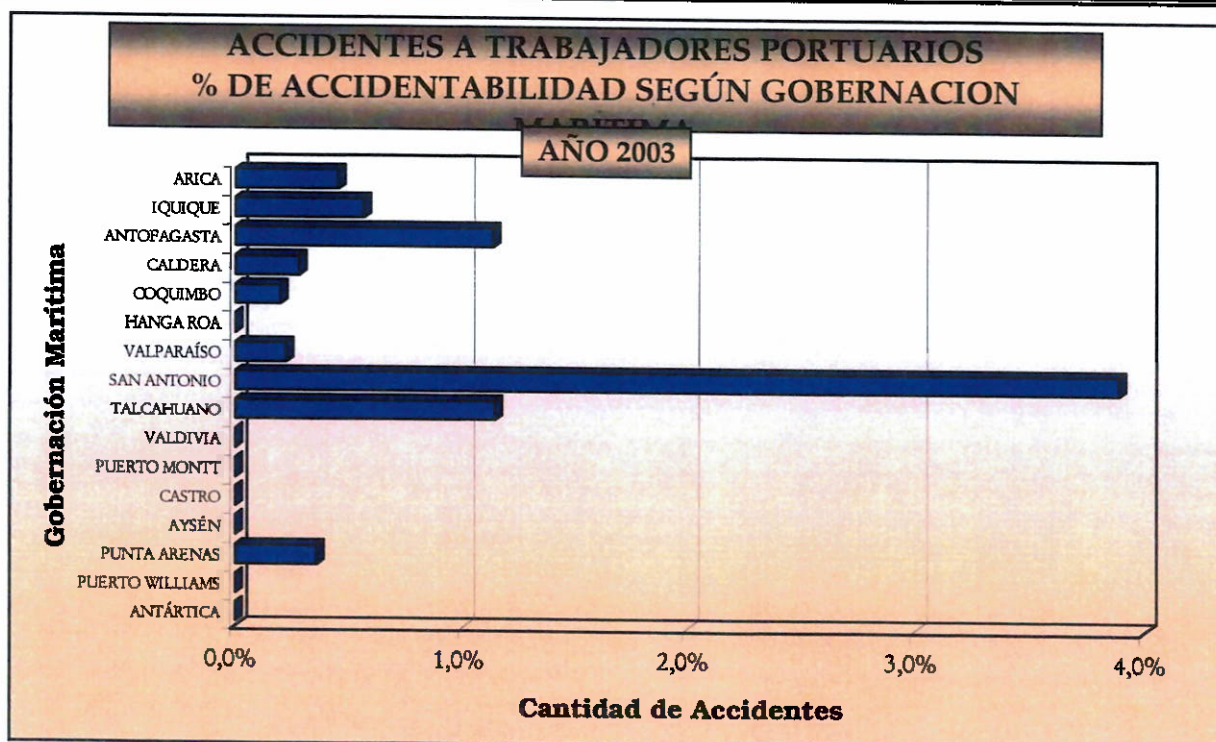
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	5	1	0	0	6
IQUIQUE	9	0	0	0	9
ANTOFAGASTA	20	3	0	0	23
CALDERA	2	0	0	0	2
COQUIMBO	2	1	0	0	3
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	9	3	1	0	13
SAN ANTONIO	99	6	0	0	105
TALCAHUANO	71	6	0	0	77
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	0	0	0	0	0
CASTRO	0	0	0	0	0
AYSÉN	0	0	0	0	0
PUNTA ARENAS	1	1	0	0	2
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	218	21	1	0	240



CUADRO 09

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
SEGÚN % DE ACCIDENTABILIDAD POR GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2003

GOBERNACIÓN MARÍTIMA	TOTAL ACCIDENTES	TOTAL TRABAJADORES MATRICULADOS	PORCENTAJE ACCIDENTABILIDAD
ARICA	6	1.333	0,5%
IQUIQUE	9	1.601	0,6%
ANTOFAGASTA	23	2.026	1,1%
CALDERA	2	713	0,3%
COQUIMBO	3	1.508	0,2%
HANGA ROA	0	1	0,0%
VALPARAÍSO	13	5.801	0,2%
SAN ANTONIO	105	2.700	3,9%
TALCAHUANO	77	6.728	1,1%
VALDIVIA	0	961	0,0%
PUERTO MONTT	0	1.380	0,0%
CASTRO	0	320	0,0%
AYSÉN	0	430	0,0%
PUNTA ARENAS	2	557	0,4%
PUERTO WILLIAMS	0	0	-
ANTÁRTICA	0	0	-
TOTAL	240	26.059	8,2%

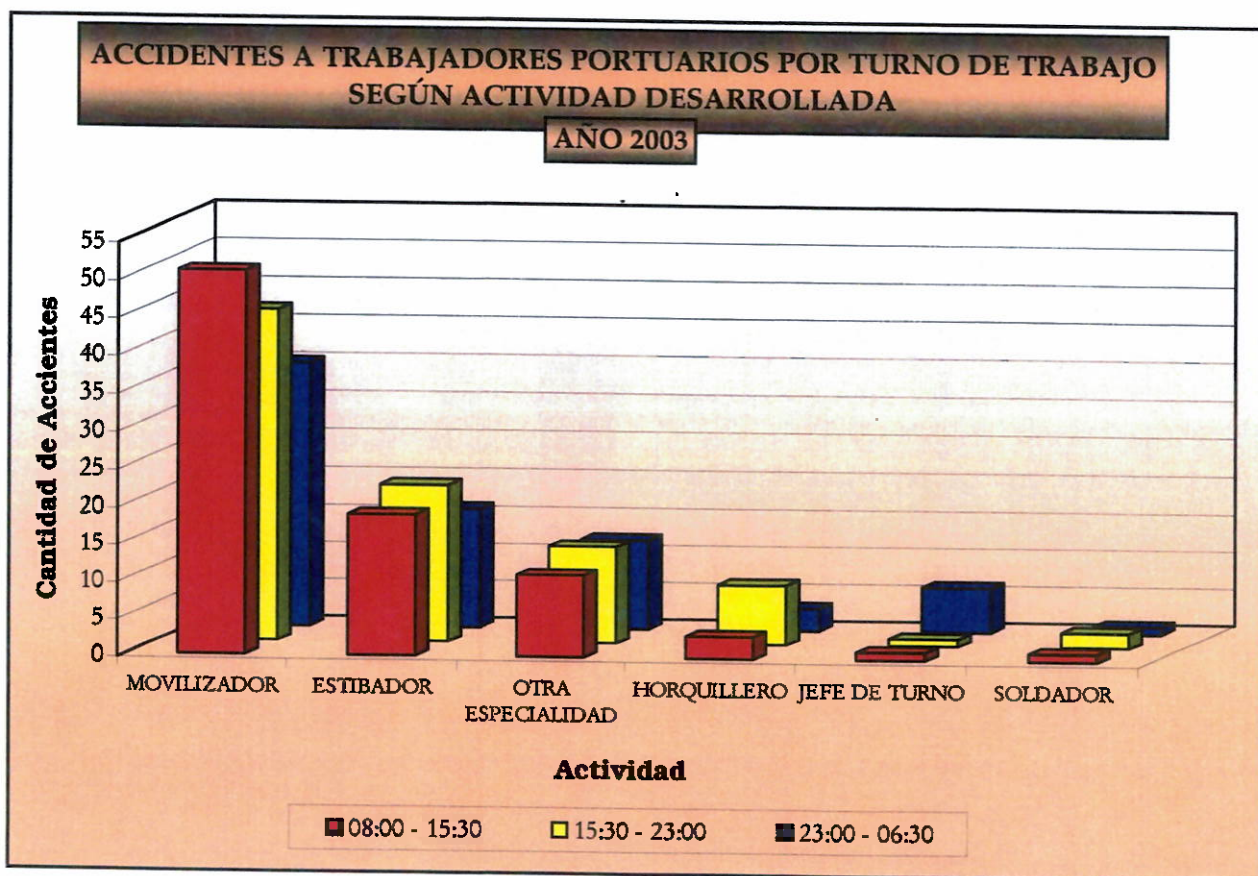


*A partir del próximo año, porcentaje de accidentabilidad será calculado respecto a las nombradas por puerto.

CUADRO 10

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DE SARROLLADA AÑO 2003

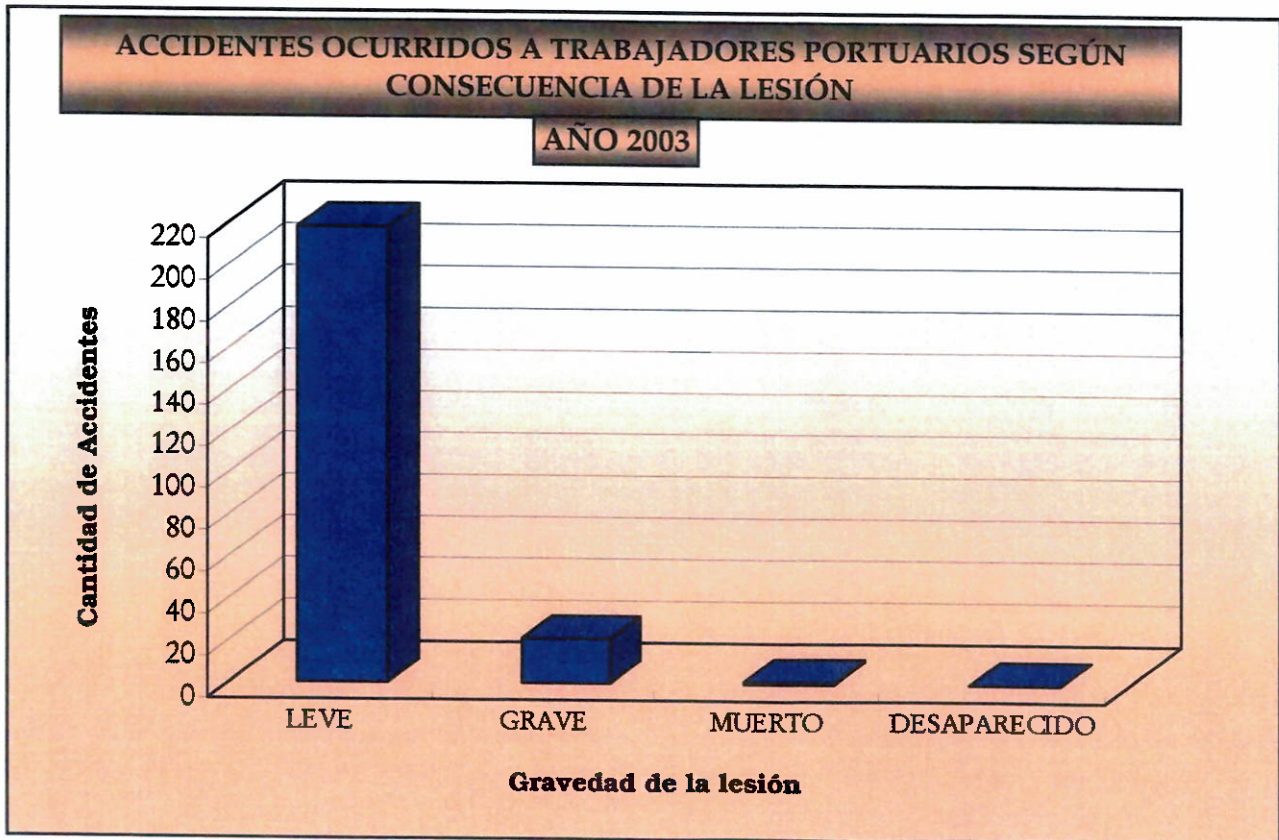
ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	HORARIO DE TURNOS			TOTAL
	1º TURNO 08:00 - 15:30	2º TURNO 15:30 - 23:00	3º TURNO 23:00 - 06:30	
MOVILIZADOR	51	44	35	130
ESTIBADOR	19	21	16	56
OTRA ESPECIALIDAD	11	13	12	28
HORQUILLERO	3	8	3	14
JEFE DE TURNO	1	1	6	8
SOLDADOR	1	2	1	4
TOTAL	86	89	73	240



CUADRO 11

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGUN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2003**

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAREC.	
MOVILIZADOR	123	6	1	0	130
ESTIBADOR	46	10	0	0	56
OTRA ESPECIALIDAD	25	3	0	0	28
HORQUILLERO	13	1	0	0	14
JEFE DE TURNO	8	0	0	0	8
SOLDADOR	3	1	0	0	4
TOTAL	218	21	1	0	240



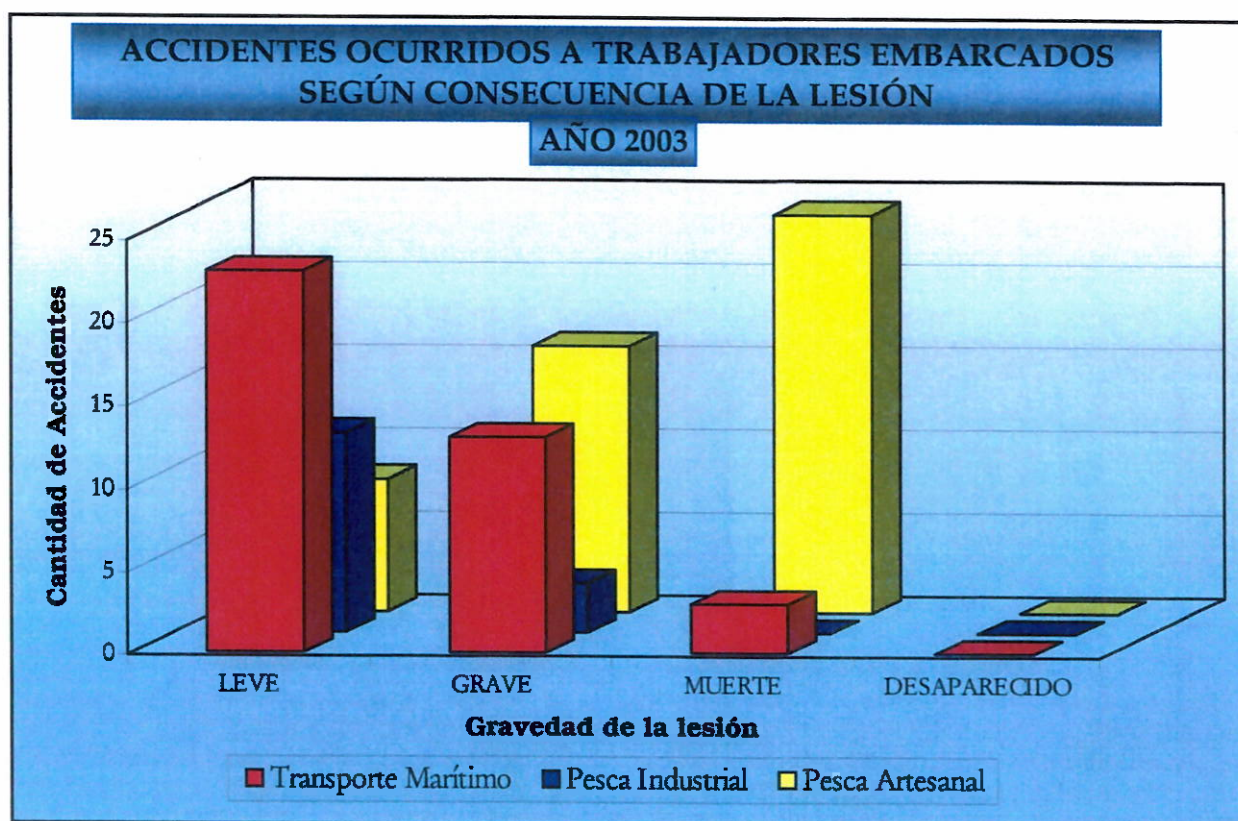


trabajadores
embarcados

CUADRO 12

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN
AÑO 2003**

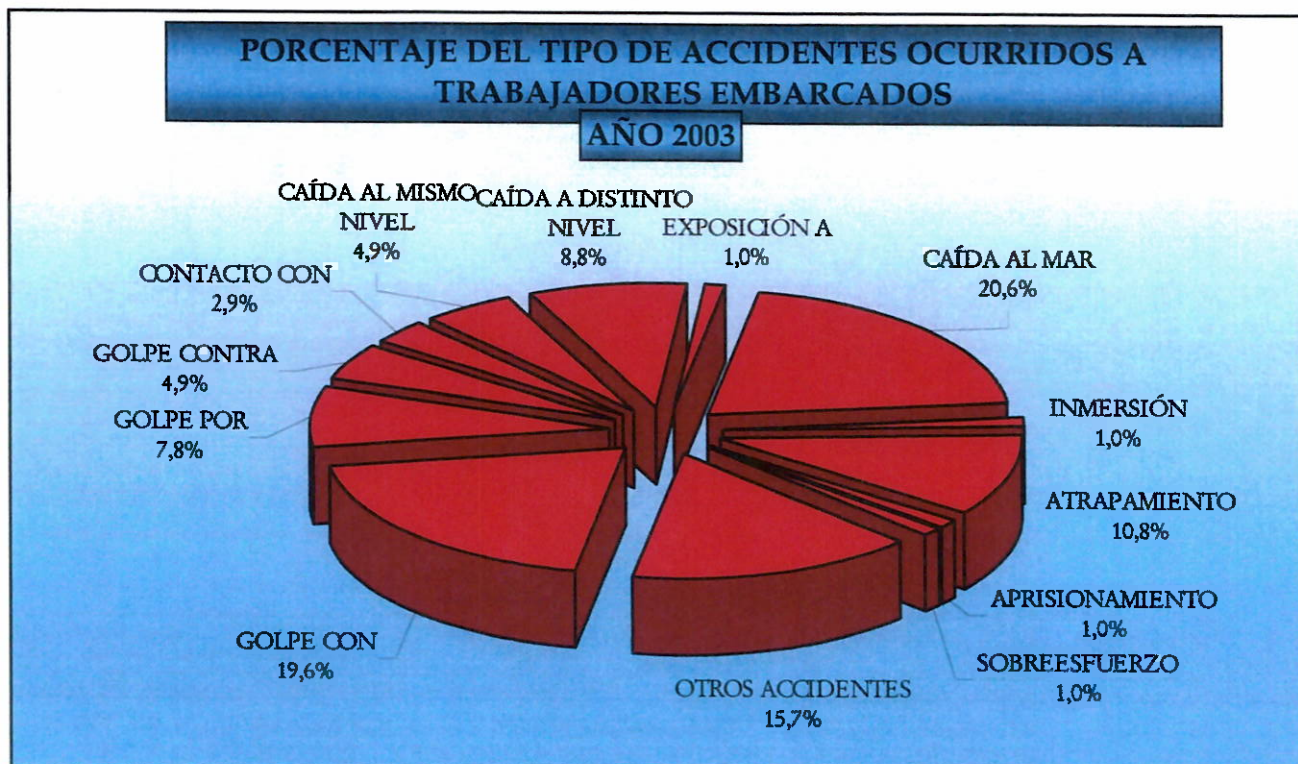
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
LEVE	23	12	8	43
GRAVE	13	3	16	32
MUERTE	3	0	24	27
DESAPARECIDO	0	0	0	0
TOTAL	39	15	48	102



CUADRO 13

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
 POR ÁREA LABORAL SEGUN TIPO DE ACCIDENTE
 AÑO 2003

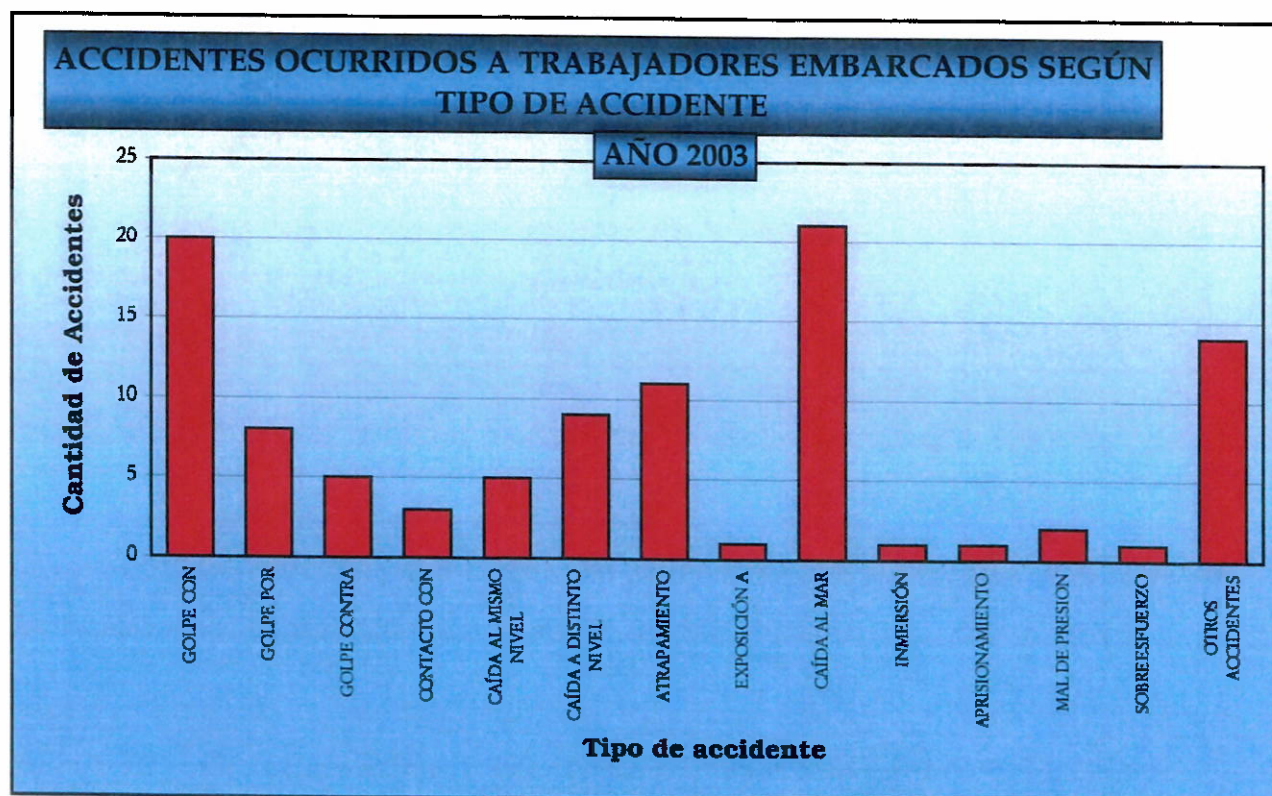
TIPO DE ACCIDENTE	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
GOLPE CON	12	4	4	20
GOLPE POR	4	1	3	8
GOLPE CONTRA	2	2	1	5
CONTACTO CON	1	0	2	3
CAÍDA AL MISMO NIVEL	4	1	0	5
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	4	4	1	9
EXPOSICIÓN A	0	0	1	1
CAÍDA AL MAR	2	1	18	21
INMERSIÓN	0	0	1	1
ATRAPAMIENTO	5	0	6	11
APRISIONAMIENTO	0	0	1	1
SOBRESFUERZO	0	0	1	1
OTROS ACCIDENTES	5	2	9	16
TOTAL	39	15	48	102



CUADRO 14

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
 POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
 AÑO 2003

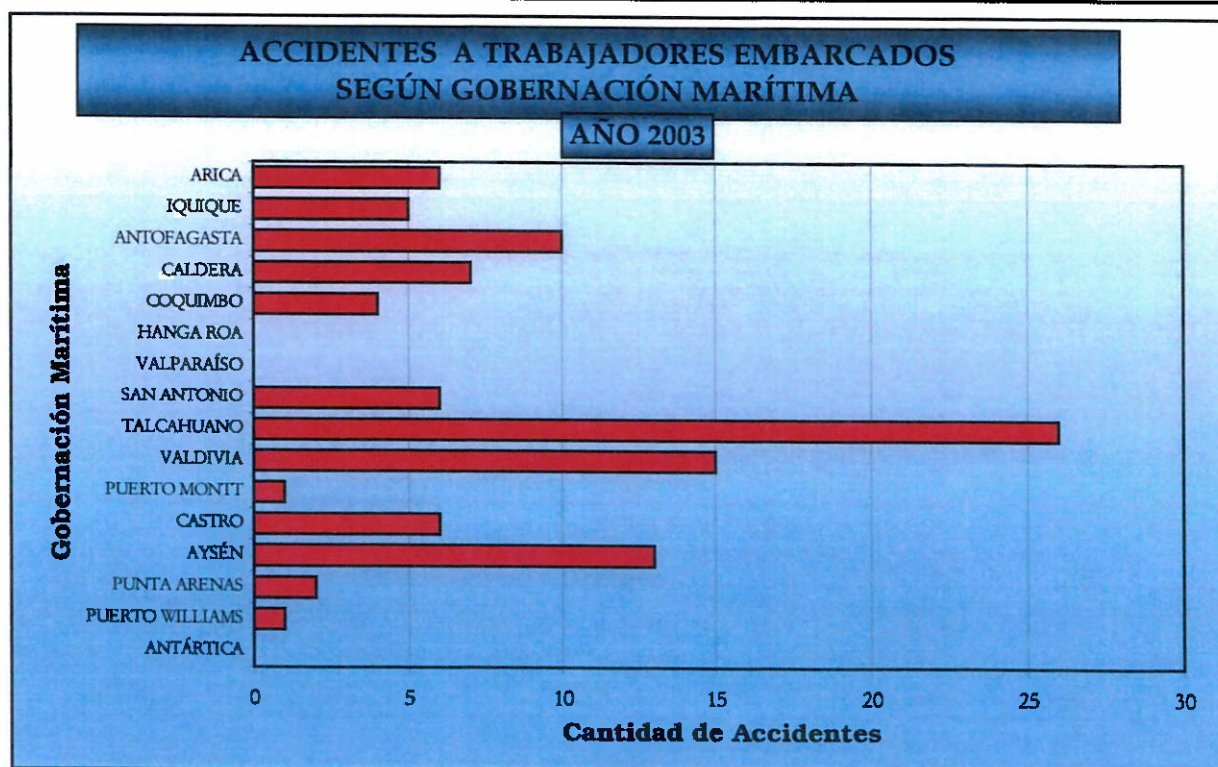
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	9	11	0	0	20
GOLPE POR	3	3	2	0	8
GOLPE CONTRA	3	2	0	0	5
CONTACTO CON	1	2	0	0	3
CAÍDA AL MISMO NIVEL	5	0	0	0	5
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	7	2	0	0	9
ATRAPAMIENTO	3	4	4	0	11
EXPOSICIÓN A	0	1	0	0	1
CAÍDA AL MAR	6	2	13	0	21
INMERSIÓN	0	0	1	0	1
APRISIONAMIENTO	1	0	0	0	1
MAL DE PRESION	0	0	2	0	2
SOBRESFUERZO	1	0	0	0	1
OTROS ACCIDENTES	4	5	5	0	14
TOTAL	43	32	27	0	102



CUADRO 15

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA AÑO 2003

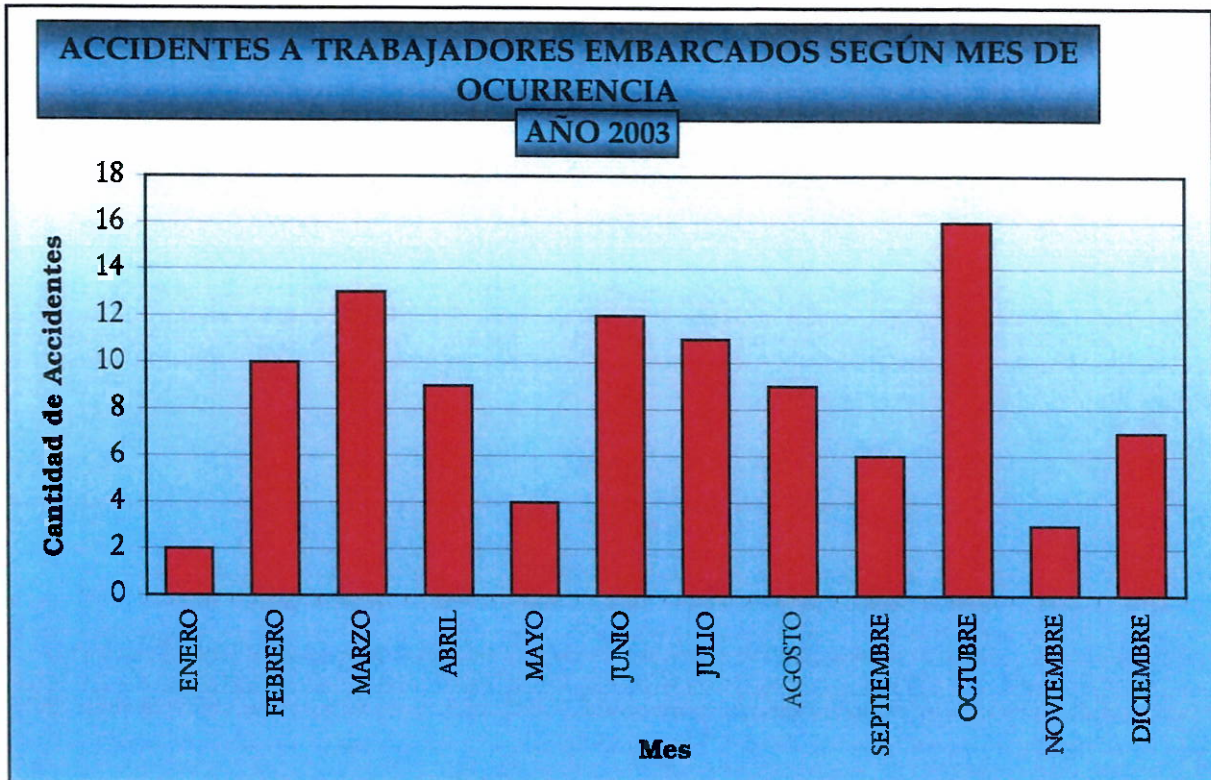
GOBERNACION MARITIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
ARICA	6	0	0	0	6
IQUIQUE	2	1	2	0	5
ANTOFAGASTA	3	5	2	0	10
CALDERA	3	2	2	0	7
COQUIMBO	0	3	1	0	4
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	0	0	0	0
SAN ANTONIO	5	1	0	0	6
TALCAHUANO	7	13	6	0	26
VALDIVIA	4	3	8	0	15
PUERTO MONTT	0	1	0	0	1
CASTRO	1	2	3	0	6
AYSÉN	9	1	3	0	13
PUNTA ARENAS	2	0	0	0	2
PUERTO WILLIAMS	1	0	0	0	1
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	43	32	27	0	102



CUADRO 16

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
 POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA
 AÑO 2003

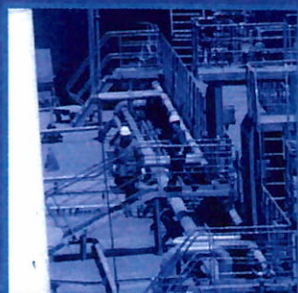
MES DE OCURRENCIA	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
ENERO	1	1	0	2
FEBRERO	5	1	4	10
MARZO	8	1	4	13
ABRIL	1	2	6	9
MAYO	2	0	2	4
JUNIO	9	2	1	12
JULIO	4	2	5	11
AGOSTO	2	2	5	9
SEPTIEMBRE	3	0	3	6
OCTUBRE	3	1	12	16
NOVIEMBRE	1	0	2	3
DICIEMBRE	0	3	4	7
TOTAL	39	15	48	102



CUADRO 17

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2003**

AREA DE ACTIVIDAD	ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
		LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
TRANSPORTE MARÍTIMO	OFICIAL	2	0	0	0	2
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	16	10	3	0	29
	TRIP. CBTA. CONTRAMAESTRE	0	2	0	0	2
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	4	1	0	0	5
	OTRA ESPECIALIDAD	1	0	0	0	1
	TOTAL	23	13	3	0	39
PESCA INDUSTRIAL	OFICIAL	1	0	0	0	1
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	8	2	0	0	10
	TRIP. CBTA. CONTRAMAESTRE	1	0	0	0	1
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	1	1	0	0	2
	OTRA ESPECIALIDAD	1	0	0	0	1
	TOTAL	12	3	0	0	15
PESCA ARTESANAL	PESCADOR ARTESANAL	7	13	18	0	38
	PATRON EMBARC. PESQ. ARTES.	1	3	6	0	10
	TOTAL	8	16	24	0	48
TOTAL GENERAL		43	32	27	0	102



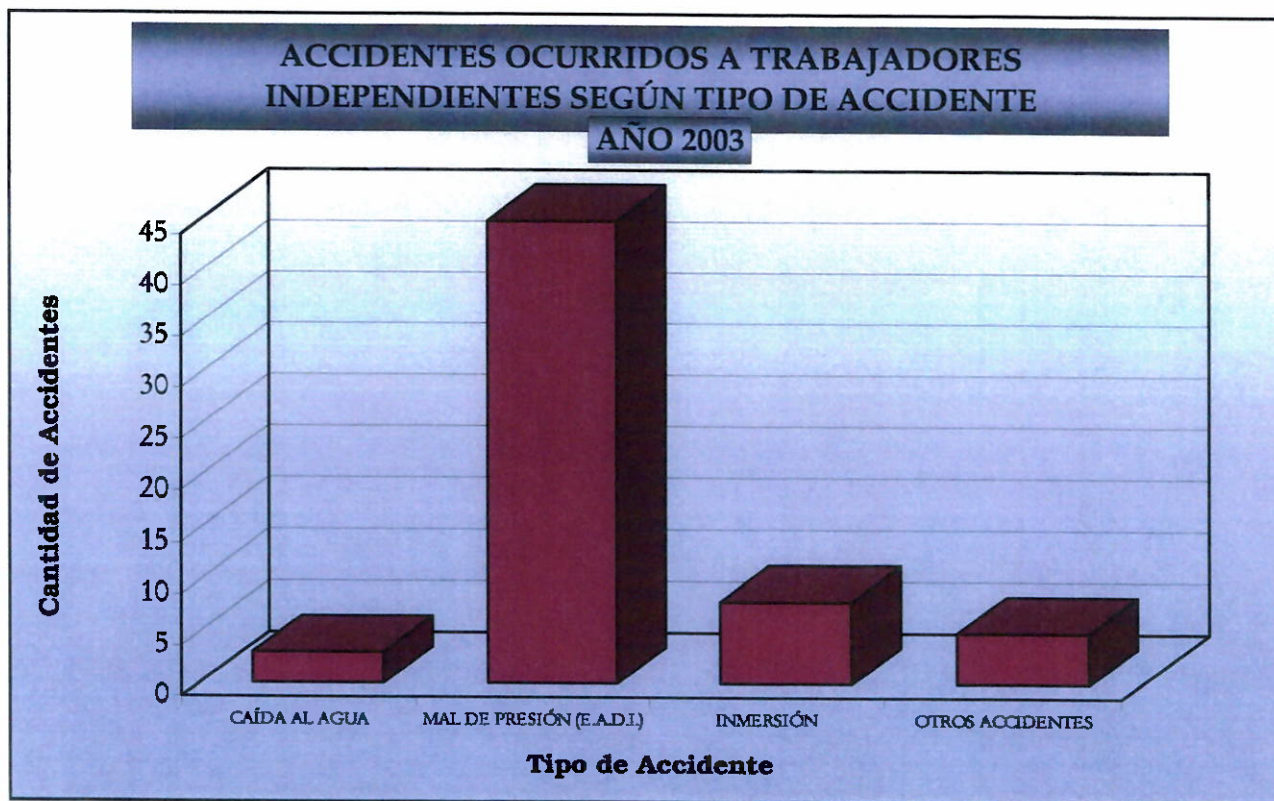
trabajadores
independientes



CUADRO 18

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2003**

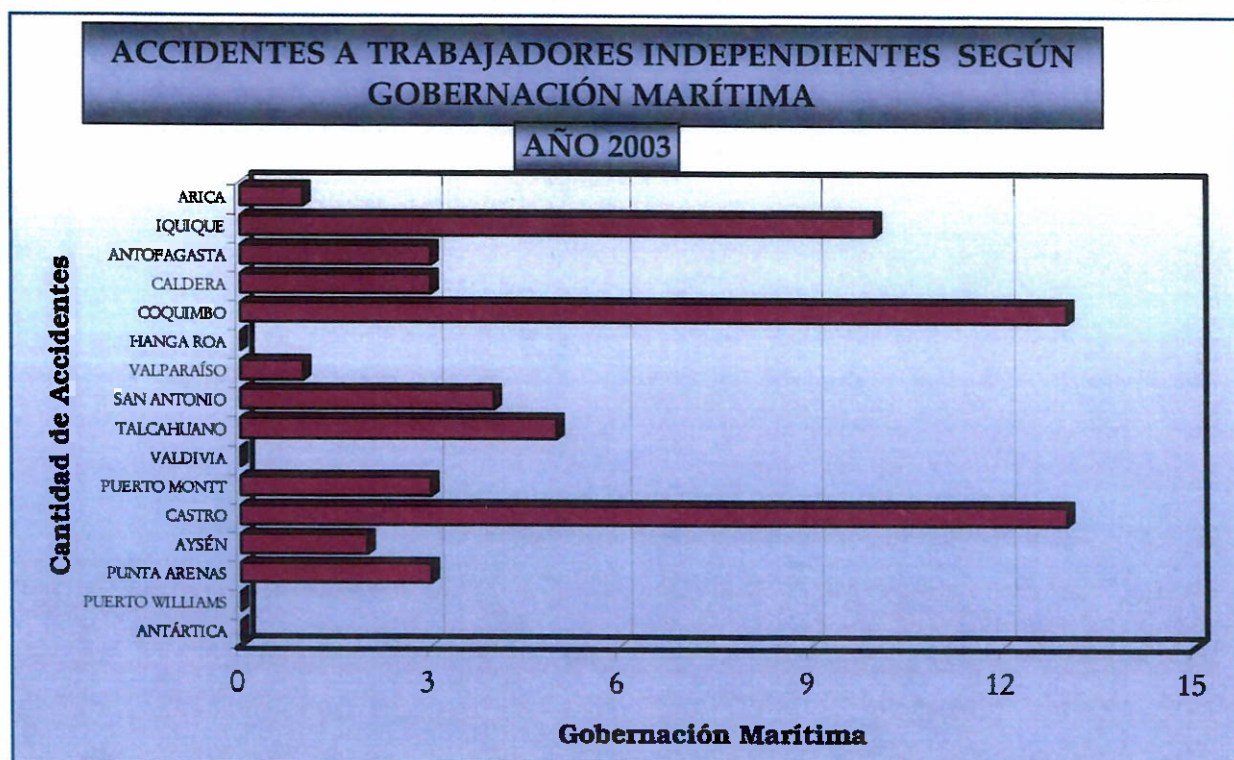
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
CAÍDA AL AGUA	1	0	2	0	3
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	12	30	3	0	45
INMERSIÓN	2	0	6	0	8
OTROS ACCIDENTES	2	3	0	0	5
TOTAL	17	33	11	0	61



CUADRO 19

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2003**

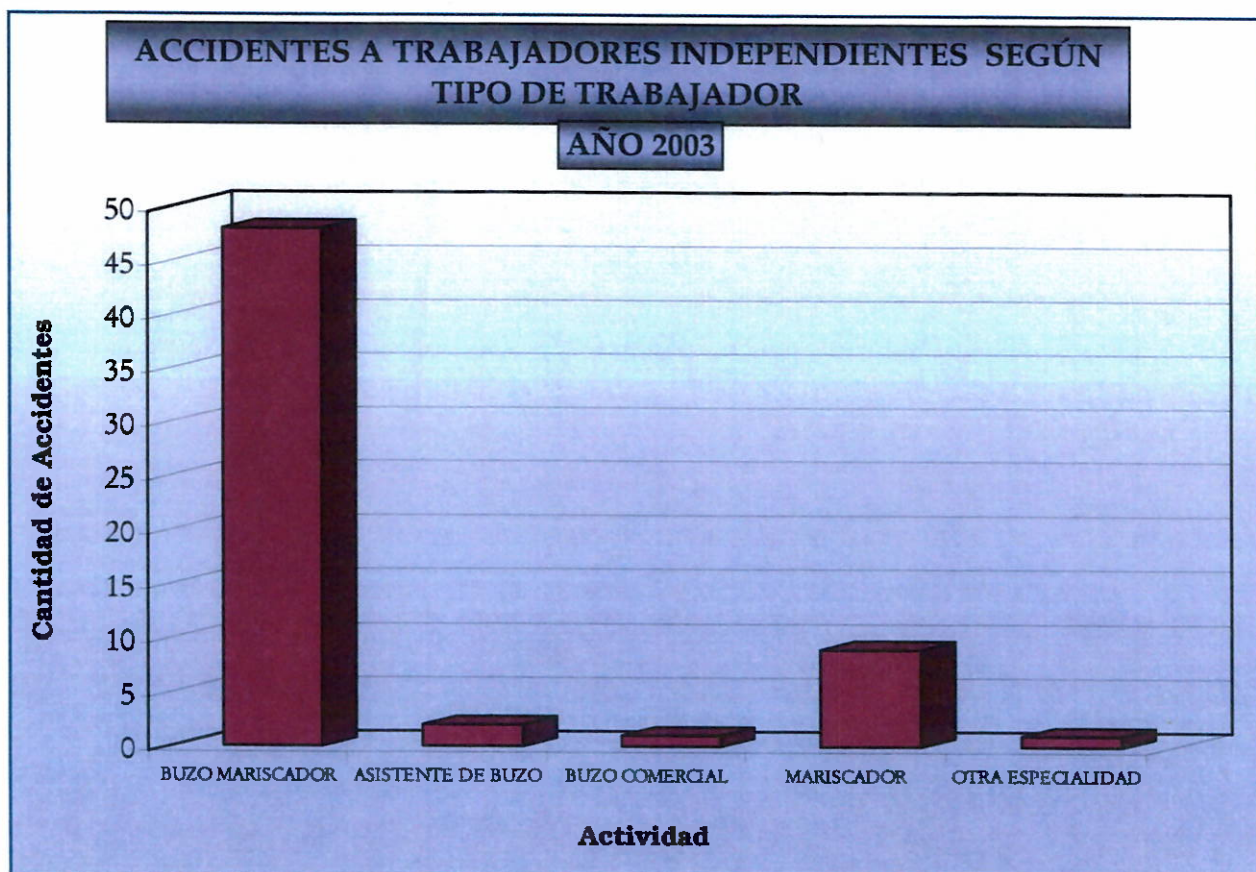
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	0	1	0	0	1
IQUIQUE	2	7	1	0	10
ANTOFAGASTA	0	3	0	0	3
CALDERA	0	2	1	0	3
COQUIMBO	5	7	1	0	13
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	1	0	0	1
SAN ANTONIO	1	1	2	0	4
TALCAHUANO	2	2	1	0	5
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	0	1	2	0	3
CASTRO	5	6	2	0	13
AYSÉN	2	0	0	0	2
PUNTA ARENAS	0	2	1	0	3
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	17	33	11	0	61

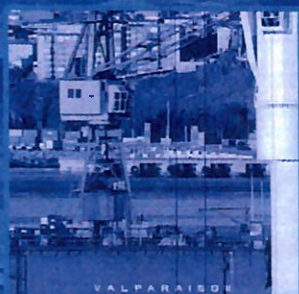
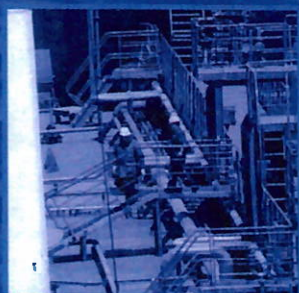


CUADRO 20

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2003**

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
BUZO MARISCADOR	15	25	8	0	48
ASISTENTE DE BUZO	0	0	2	0	2
BUZO COMERCIAL	0	1	0	0	1
MARISCADOR	2	6	1	0	9
OTRA ESPECIALIDAD	0	1	0	0	1
TOTAL	17	33	11	0	61





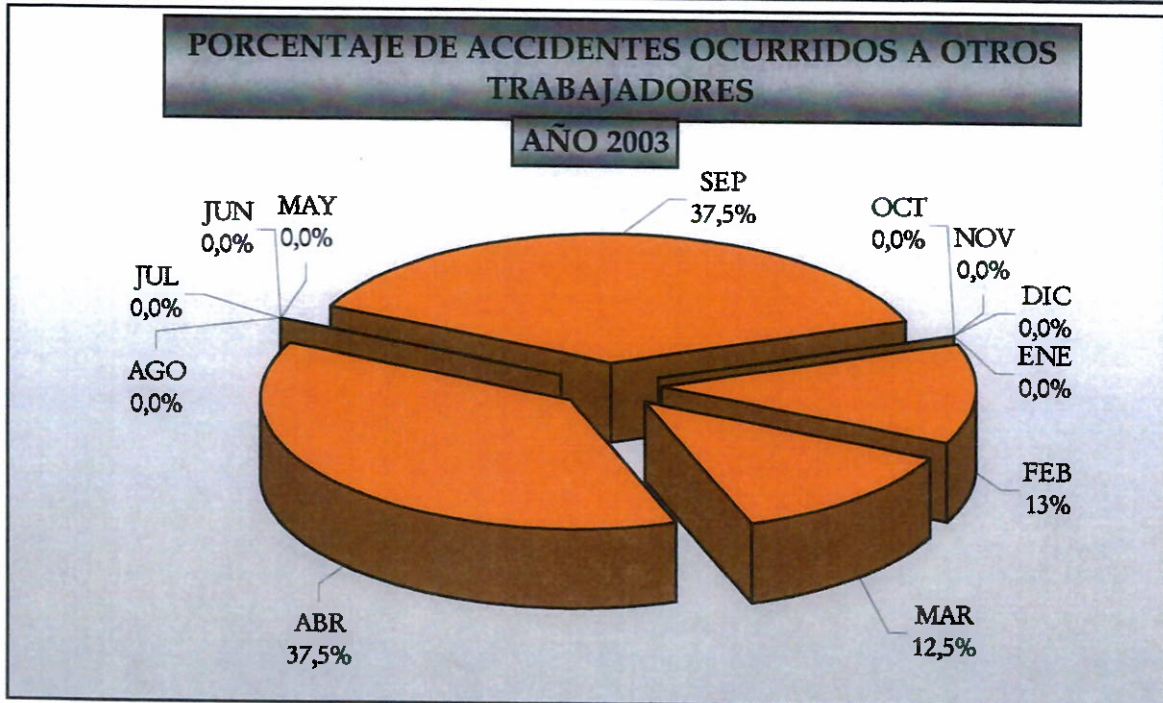
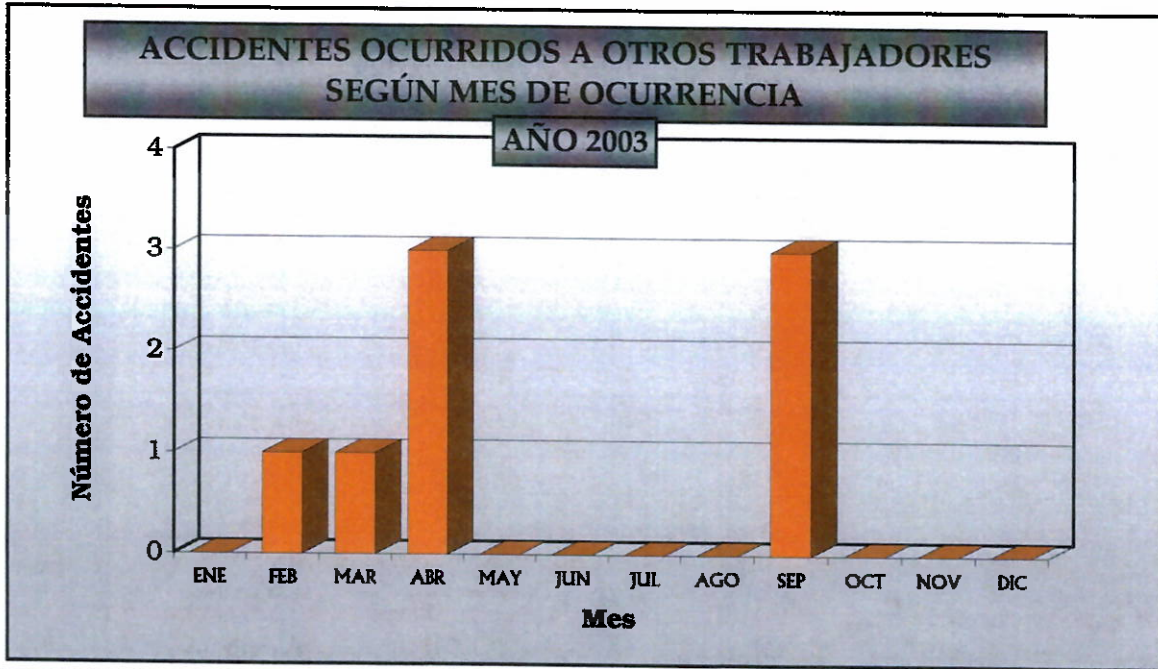
o t r o s
t r a b a j a d o r e s



CUADRO 21

ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
SEGÚN MES DE OCURRENCIA
AÑO 2003

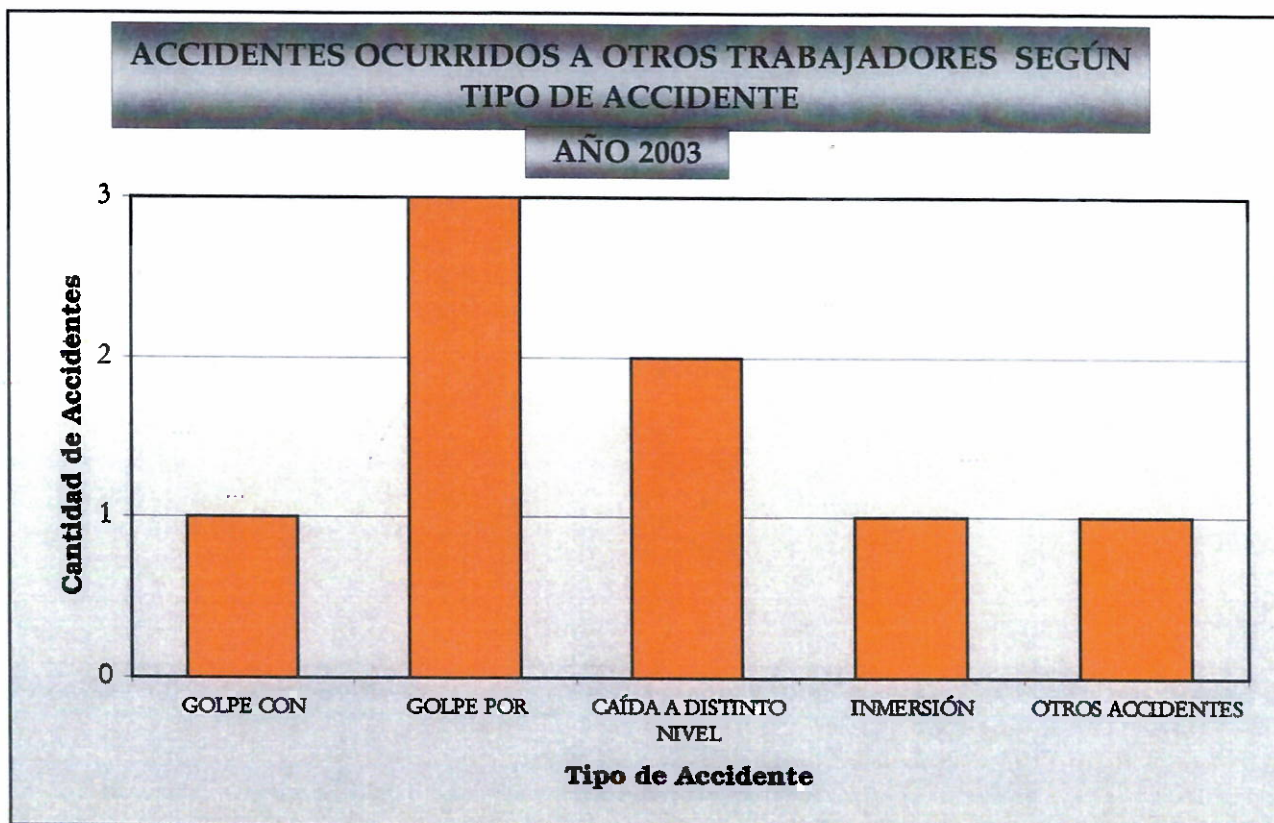
MES DE OCURRENCIA											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
0	1	1	3	0	0	0	0	3	0	0	0



CUADRO 22

**ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2003**

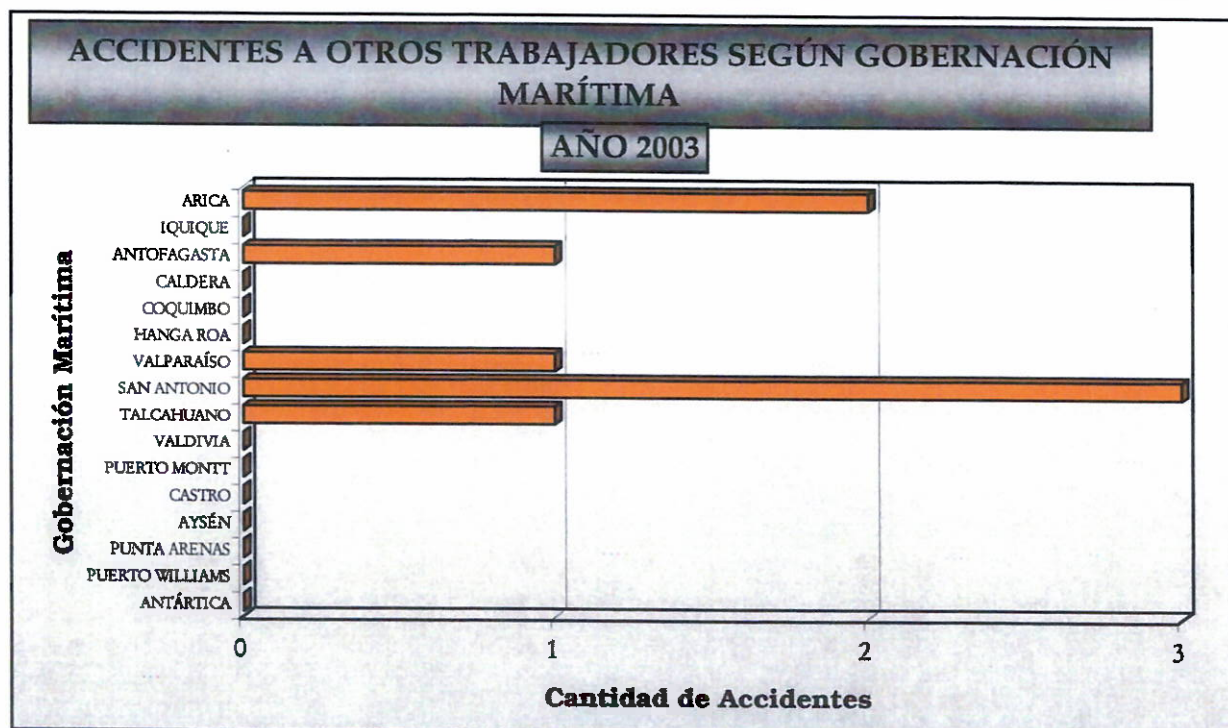
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	1	0	0	0	1
GOLPE POR	1	2	0	0	3
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	0	2	0	0	2
INMERSIÓN	1	0	0	0	1
OTROS ACCIDENTES	1	0	0	0	1
TOTAL	4	4	0	0	8

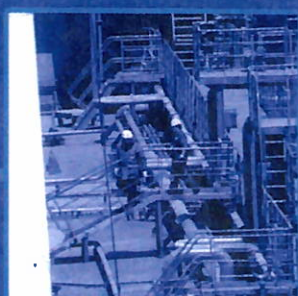
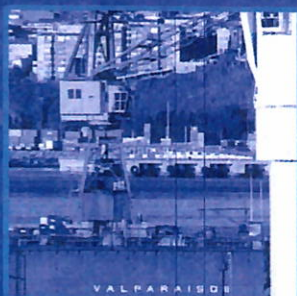


CUADRO 23

ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACION MARÍTIMA
AÑO 2003

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





análisis y conclusiones

ANÁLISIS DE ACCIDENTES LABORALES
SECTOR TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
AÑO 2003

A.- Según Sector Laboral

1.- Trabajador Portuario.

Durante el año 2003 la accidentabilidad registrada por los Trabajadores Portuarios fue del 58,4% con respecto al total de accidentados en el sector Marítimo-Portuario. De aquí se puede concluir que de 5 accidentes ocurridos en este período, 3 de ellos ocurrió en los recintos portuarios.

El tipo de accidente que se repitió con mayor frecuencia dentro de los recintos portuarios, fue el relacionado con golpes, ya que el 17,9% de los accidentes se clasificaron como “Golpe con”, mientras que el 16,7% se clasificó como “Golpe por”.

Con respecto a los lugares donde ocurren los accidentes a los trabajadores portuarios, se puede mencionar que las Gobernaciones Marítimas de San Antonio y Talcahuano, presentaron el mayor porcentaje de ocurrencia. Entre ambas Gobernaciones acumularon el 75,8% de los trabajadores portuarios accidentados en el país, mostrando con esto, un alto índice de accidentabilidad. Del total de personas que trabajaron en los recintos portuarios de San Antonio y Talcahuano, el 3,9% y el 1,1% sufrió accidentes, respectivamente.

2.- Trabajador Embarcado.

El personal embarcado obtuvo el 24,8% 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 0,55% de accidentados, la Pesca Industrial un 0,17% y la Pesca Artesanal un 0,11%.

De los 411 accidentes denunciados, los trabajadores del área Transporte Marítimo tuvieron una incidencia del 9,5%, los de Pesca Industrial un 3,6 % y los de Pesca Artesanal un 11,7%.

Se debe tener presente que los trabajadores embarcados tienen una baja probabilidad de sufrir accidentes con consecuencias fatales, manifestándose, con una frecuencia del 26,5% 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 38% de todos los accidentados considerados como trabajadores embarcados.

3.- Trabajador Independiente.

Los trabajadores independientes accidentados, fueron 61 personas, alcanzando en este período una participación del 14,8%, 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 78,7% 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 73,8% 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 9,5% tuvo consecuencias fatales (muertos, desaparecidos no hubo) y un 21,9% fueron lesiones de carácter grave.

De los muertos, el 69,2 % pertenecía al área trabajador embarcado, un 28,2% a los trabajadores independientes y un 2,6% para trabajadores portuarios. La clasificación otras trabajadores no registró accidentes con consecuencia fatal.

C.- Según tipo de accidente

El 31,9% de los accidentes, son producto de golpes en sus distintas categorías, le siguen en orden descendente las caídas, con 18,2%, "Mal de Presión" con el 11,4% y atrapamiento con 10,5%.

Se debe tener presente, que como se definió en la "Introducción", el accidente "Caída al Mar" es de cierta manera, el tipo de accidente "Caída a distinto nivel", pero por ser propio de la actividad marítima se consideró aparte, de tal forma que si no se hubiese realizado este desglose, la "Caída a distinto nivel", tendría un alto porcentaje de participación, con un 24,3% de ocurrencia entre todos los trabajadores marítimos accidentados.

La causa de accidente que provoca la mayor cantidad de casos fatales fue la de "Caída al mar", siendo éste del 38,5% de todos los accidentes fatales ocurridos.

ANÁLISIS COMPARATIVO

Los accidentes ocurridos a los trabajadores marítimos, disminuyeron en un 19,6%, lo que significa que se registraron 100 casos menos de accidentes con respecto al año 2002.

Esta disminución del total de accidentes marítimos, se manifestó en las áreas Trabajadores Embarcados, Trabajadores Portuarios y Otros Trabajadores, que registraron 41, 68 y 6 casos menos de accidentados que el año 2002, representando una disminución del 28,7%, 22,1% y 42,8% respectivamente.

ACCIDENTES LABORALES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN 2002-2003

Gravedad de la lesión	Total		Trabajador Embarcado		Trabajador Portuario		Trabajador Independiente		Otros Trabajadores	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Leve	364	282	74	43	267	218	16	17	7	4
Grave	95	90	36	32	40	21	16	33	3	4
Muerto	45	39	27	27	1	1	14	11	3	0
Desaparecido	7	0	6	0	0	0	0	0	1	0
Total	511	411	143	102	308	240	46	61	14	8

Los accidentados con consecuencias fatales registrados (muertos y desaparecidos) experimentaron una disminución del 25%, con respecto al año 2002, lo que significó que se registrara 13 casos menos.

Los casos de accidentes leves y graves, experimentaron una variación negativa del 18,9 %, lo que nominalmente significa que hubo 87 casos menos de accidentes informados con estas características.

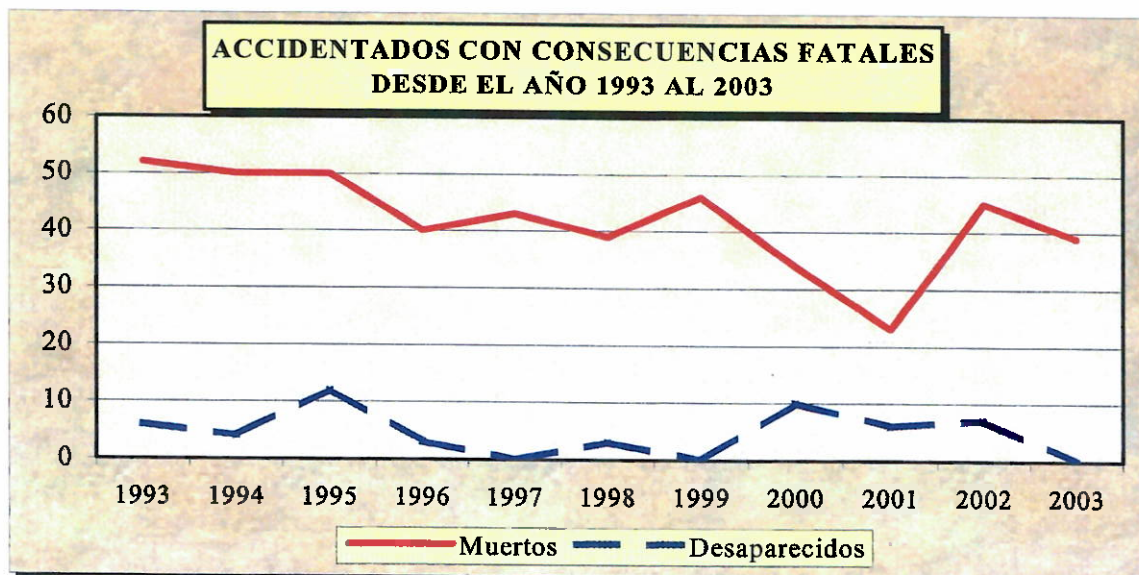
La siguiente tabla muestra los porcentajes de muertos y desaparecidos según tipo de trabajador:

**PORCENTAJE DE MUERTOS Y DESAPARECIDOS SEGÚN TIPO DE TRABAJADOR
DESDE EL AÑO 1997 AL 2003**

AÑO	PORTUARIOS	EMBARCADOS	INDEPENDIENTES	OTROS
1997	9,3	30,2	32,5	27,9
1998	2,4	42,9	45,2	9,5
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

En este cuadro, se aprecia que la categoría Trabajadores Portuarios junto con Otros Trabajadores, presentan la menor participación porcentual de accidentados con consecuencias fatales, mientras que los Trabajadores Embarcados, mostraron un aumento de los muertos, estos dos últimos años.

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 al año 2002. El año 2003 sigue 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 2003 los muertos en el área Pesca Artesanal son la mitad de todos los pescadores artesanales accidentados.

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES DEL ÁREA PESCA ARTESANAL E INDUSTRIAL Y PORCENTAJE DE VARIACIÓN SEGÚN GRAVEDAD DE LA LESIÓN AÑOS 2002 Y 2003

GRAVEDAD DE LA LESIÓN	PESCA ARTESANAL			PESCA INDUSTRIAL		
	2002	2003	% VARIACIÓN	2002	2003	% VARIACIÓN
Leve	12	8	-33,3%	35	12	-65,7%
Grave	12	16	33,3%	14	3	-78,6%
Muerto	16	24	50%	3	0	-100%
Desaparecido	6	0	-100%	0	0	0%
TOTAL	46	48	4,8%	52	15	-71,2%

Según se aprecia en el cuadro, existe un aumento del 4,8% de los accidentados en el área Pesca Artesanal y en el área Pesca Industrial, se registra una disminución del 71,2%, respecto al año 2002.

En el área Pesca Artesanal, la cantidad de accidentados con consecuencias fatales, en conjunto (muertos y desaparecidos) tuvo un aumento del 9,1% mientras que en el área Pesca Industrial, disminuyó en un 100%, ya que en este caso no se registraron accidentados con consecuencias fatales.

Con respecto a los trabajadores independientes o de ribera, el número de personas accidentadas tuvo un aumento del 32,6%. 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 2002 Y 2003**

CLASIFICACIÓN	2002	2003	% DE VARIACIÓN
Buzo Mariscador	35	48	37,1%
Asistente de Buzo	3	2	-33,3%
Mariscador	3	9	200%
Otros	5	2	-60%
TOTAL	46	61	32,6%

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 Marítima 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 2002.

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. 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.