



BOLETIN ESTADISTICO MARITIMO
Análisis Accidentes Laborales
Trabajadores Marítimos - Portuarios
Año 2000

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.....	8
DIVISIÓN DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS.....	9
TRABAJADORES MARITIMOS	10
CUADRO 01: ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS AÑO 2000.....	11
CUADRO 02: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2000.....	12
CUADRO 03: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE LESIÓN. AÑO 2000.....	13
CUADRO 04: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2000.....	14
CUADRO 05: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2000.....	15
CUADRO 06: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2000.....	16
TRABAJADORES PORTUARIOS	17
CUADRO 07: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2000.....	18
CUADRO 08: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2000.....	19
CUADRO 09: ACCIDENTE OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2000.....	20
CUADRO 10: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2000.....	21

TRABAJADORES EMBARCADOS	22
CUADRO 11: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN. AÑO 2000	23
CUADRO 12: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2000	24
CUADRO 13: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2000	25
CUADRO 14: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESIÓN SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2000	26
CUADRO 15: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR ÁREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2000	27
CUADRO 16: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2000	28
 TRABAJADORES INDEPENDIENTES	 29
CUADRO 17: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTES. AÑO 2000	30
CUADRO 18: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2000	31
CUADRO 19: ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA. AÑO 2000	32
 OTROS TRABAJADORES	 33
CUADRO 20: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES SEGÚN MES DE OCURRENCIA. AÑO 2000	34
CUADRO 21: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE. AÑO 2000	35
CUADRO 22: ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA. AÑO 2000	36
 ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	 37-46

The logo of the Armada de Chile is centered in the background. It features a crown at the top with three towers. Below the crown is a shield with a blue and white design, including a sunburst and a ship. The text "ARMADA DE CHILE" is written above the shield, and "Provincia Marítima" is written below it. At the bottom of the shield, it says "Dirección General del Fomento Industrial y de Mareas Mercantes".

INTRODUCCIÓN

I.- INTRODUCCIÓN

1.1.- La idea básica y objetivo general de la seguridad y salud laboral es la reducción de los accidentes, produzcan o no daños personales y las enfermedades profesionales por medio de la prevención, incluyendo en ésta la reducción de las consecuencias, en el caso de la ocurrencia de éstos 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.

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, actividad e infraestructura portuaria y a las naves, con el propósito final de evitar las pérdidas a las vidas, lesionados y daños a los bienes que participan en el transporte y actividad marítima 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 2000, 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, lo que redundó en un alza de la tasa de accidentabilidad en comparación con el año 1999.

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) Horquillero: Opera tanto a bordo de naves, a costado de nave o sitios portuarios, equipos de movimiento de carga, sean estas grúas horquilleras o grúas portacontenedores.

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

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

c) Area 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) 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.

c) Alguero : Son aquellos trabajadores dedicados a la extracción de algas en el sector costero, ya sea desde la orilla o desde a bordo de una embarcación menor.

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 provocan 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. Ej: En contenedores, bodegas, etc.

3.2.10.- Sobre Esfuerzo

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 2000.

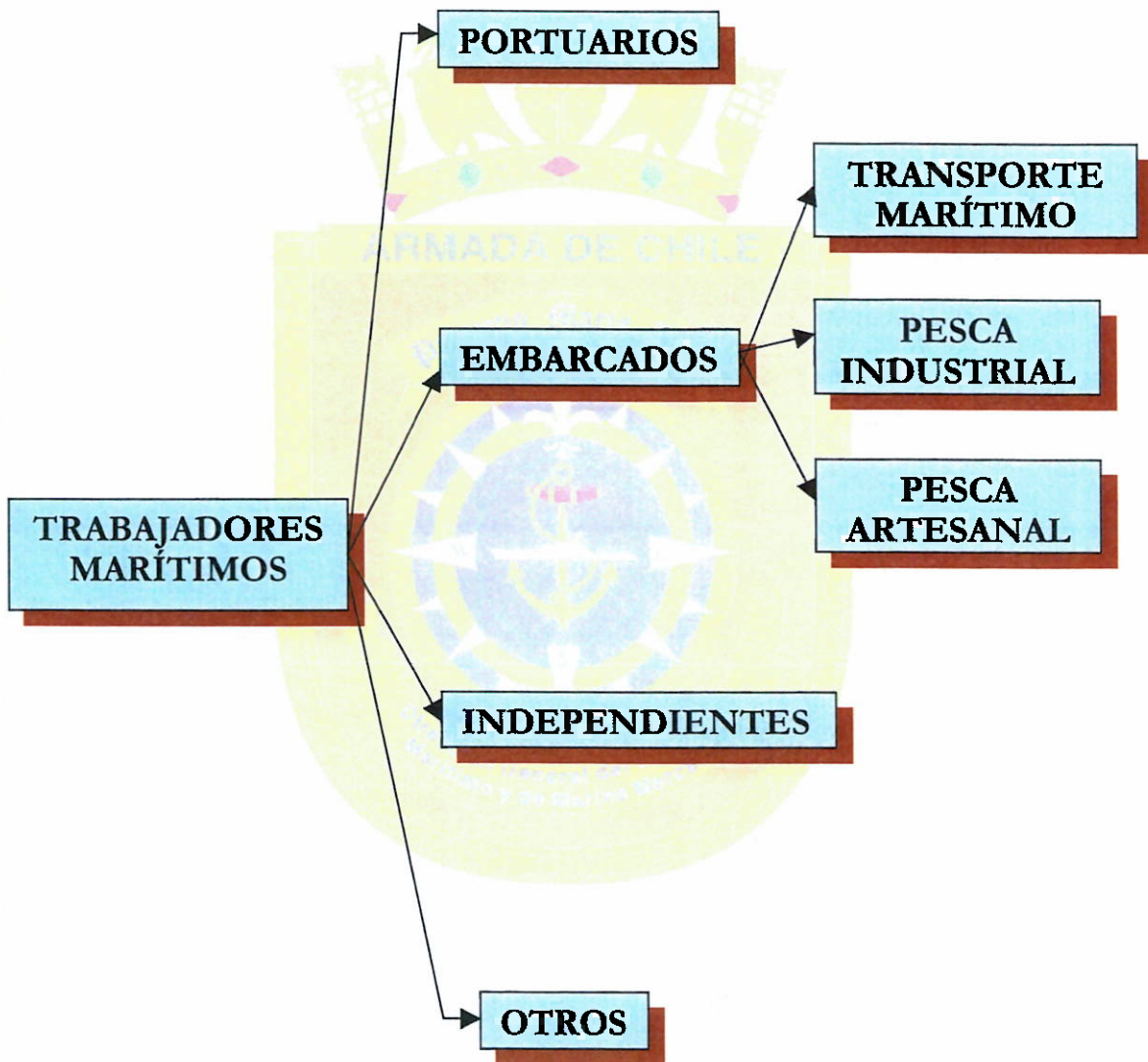
	<u>2000</u>
TRABAJADORES PORTUARIOS	15.789
TRABAJADORES EMBARCADOS	43.034
<u>TRABAJ. INDEPENDIENTES</u>	<u>14.789</u>
T O T A L	: 73.668

A su vez los Trabajadores Embarcados se subdividen en:

	<u>2000</u>
Transporte Marítimo	: 4.756
Pesca Industrial	: 13.005
<u>Pesca Artesanal</u>	<u>: 25.273</u>
T O T A L	: 43.034

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.

DIVISIÓN DE LOS TRABAJADORES MARÍTIMOS

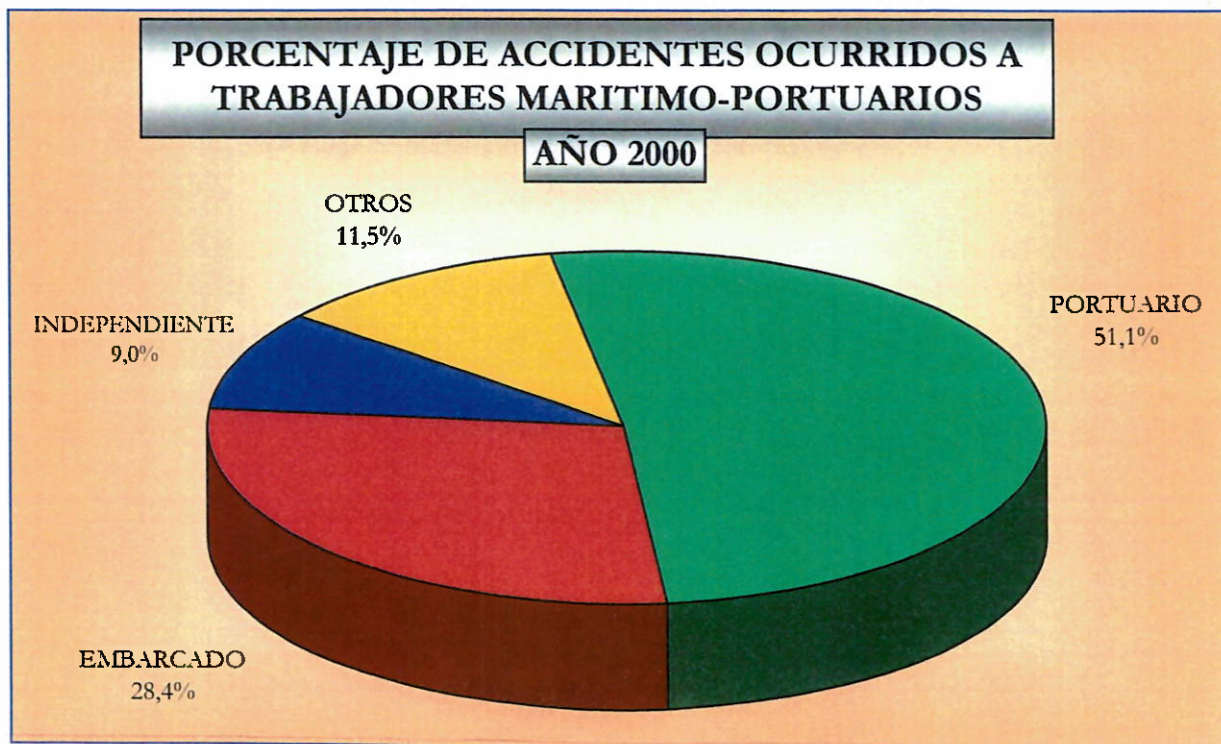
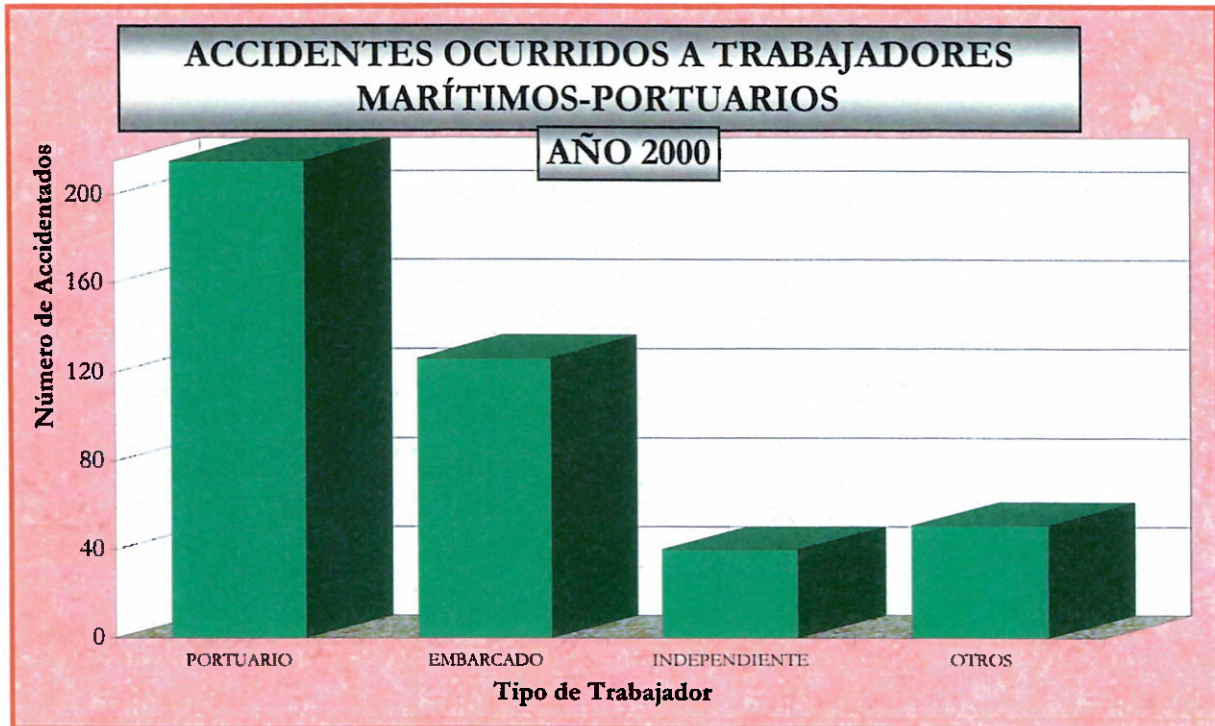




CUADRO 01

**ACCIDENTES A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
AÑO 2000**

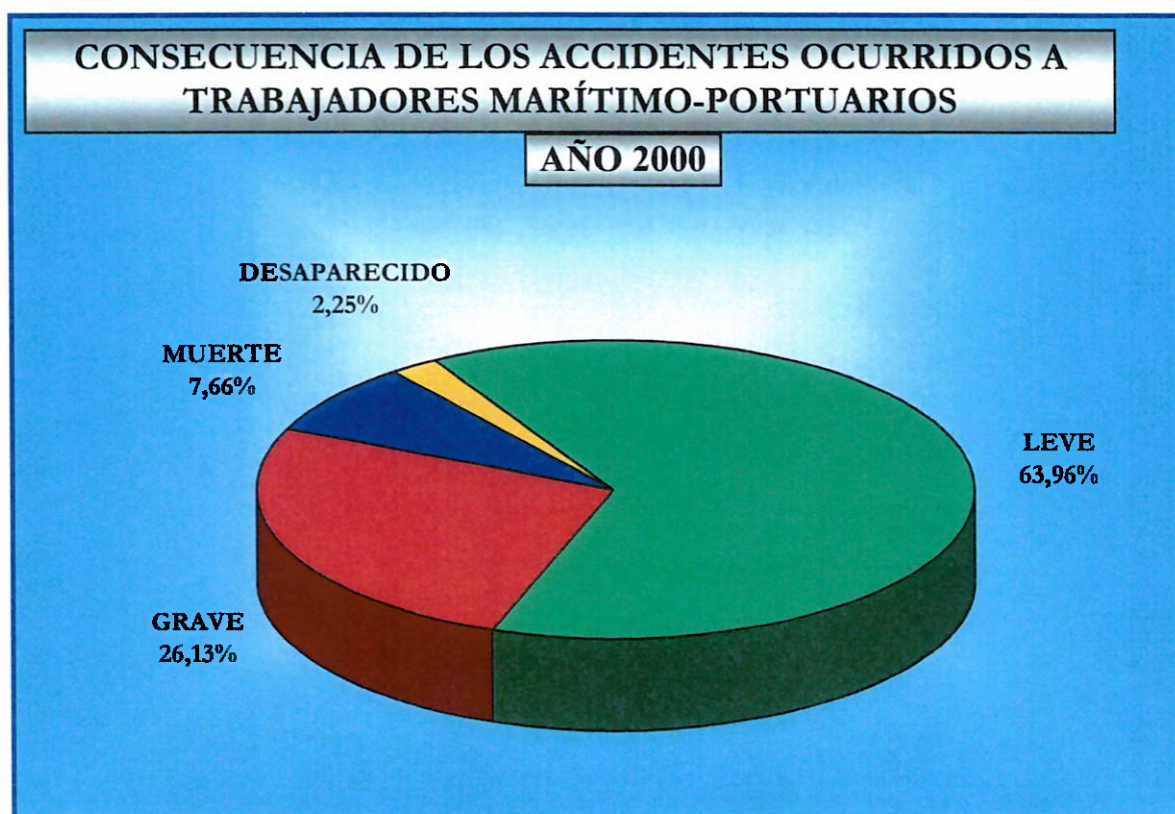
TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPENDIENTE	OTROS	
227	126	40	51	444



CUADRO 02

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
POR AREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN
AÑO 2000**

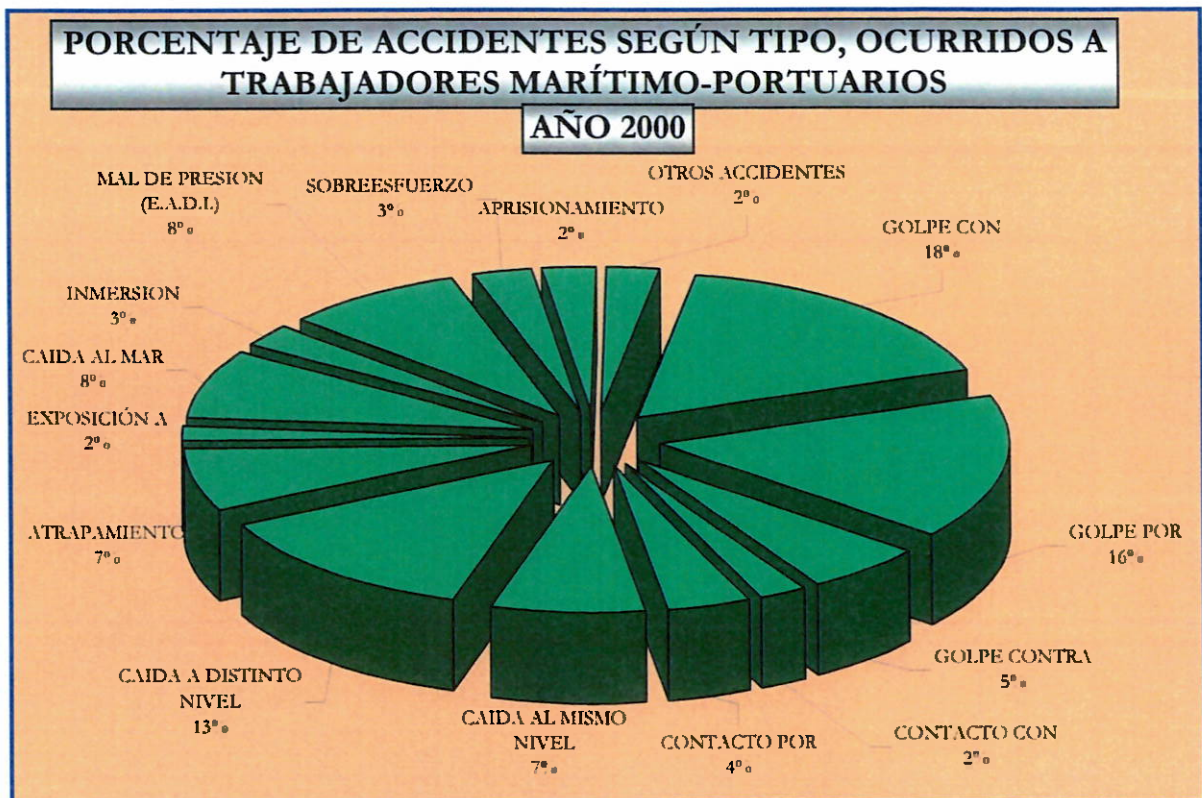
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
LEVE	183	66	11	24	284
GRAVE	38	38	22	18	116
MUERTE	5	15	7	7	34
DESAPARECIDO	1	7	0	2	10
TOTAL	227	126	40	51	444



CUADRO 03

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2000**

TIPO DE ACCIDENTE	TRABAJADOR PORTUARIO	TRABAJADOR EMBARCADO	TRABAJADOR INDEPENDIENTE O DE RIBERA	OTROS	TOTAL
GOLPE CON	44	22	1	8	75
GOLPE POR	45	22	0	5	72
GOLPE CONTRA	15	7	0	2	24
CONTACTO CON	5	3	0	2	10
CONTACTO POR	8	5	1	3	17
CAÍDA AL MISMO NIVEL	23	5	2	3	33
CAÍDA A DISTINTO NIVEL	41	8	0	8	57
ATRAPAMIENTO	19	10	1	2	32
EXPOSICIÓN A	3	2	1	1	7
CAÍDA AL MAR	3	19	1	11	34
INMERSIÓN	0	10	1	1	12
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	1	3	32	0	36
SOBRESFUERZO	11	1	0	1	13
APRISIONAMIENTO	6	5	0	0	11
OTROS ACCIDENTES	3	4	0	4	11
TOTAL	227	126	40	51	444



CUADRO 04

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
 POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
 AÑO 2000

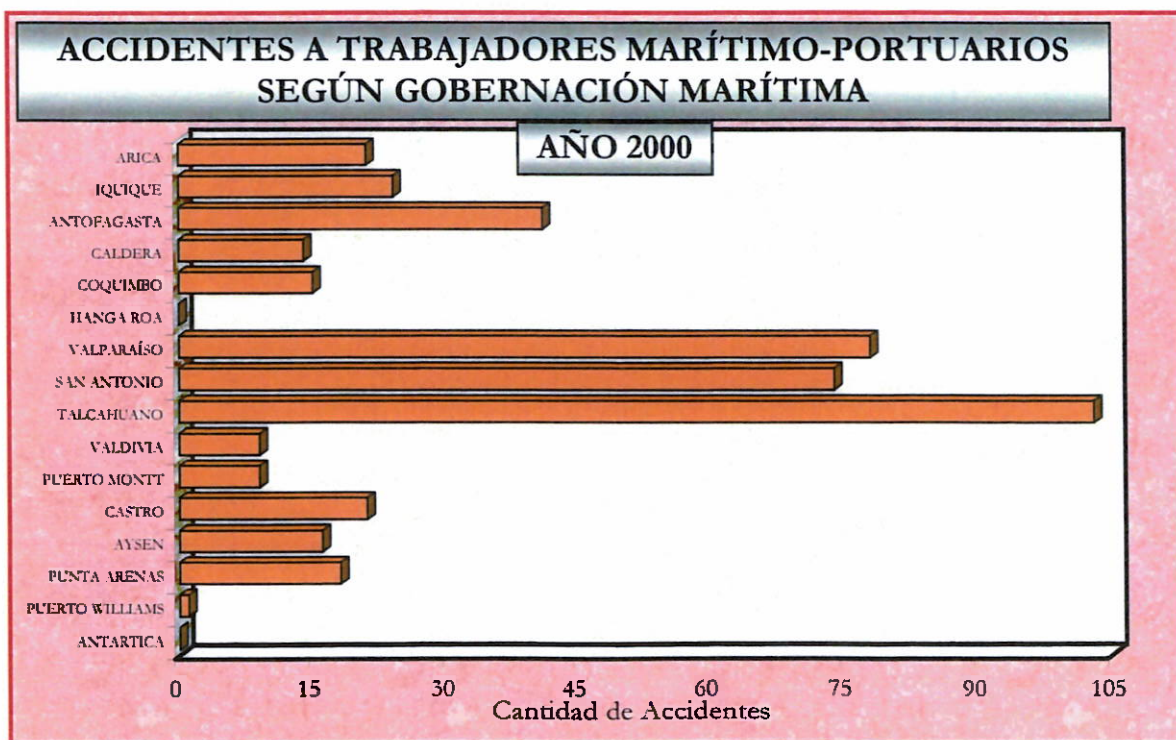
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIAS				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	57	16	2	0	75
GOLPE POR	49	23		0	72
GOLPE CONTRA	20	4	0	0	24
CONTACTO CON	5	5	0	0	10
CONTACTO POR	12	4	1	0	17
CAIDA AL MISMO NIVEL	30	3	0	0	33
CAIDA A DISTINTO NIVEL	41	15	1	0	57
ATRAPAMIENTO	20	12	0	0	32
EXPOSICIÓN A	1	6	0	0	7
CAIDA AL MAR	11	3	12	8	34
INMERSIÓN	2	0	8	2	12
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	11	19	6	0	36
SOBRESFUERZO	13	0	0	0	13
APRISIONAMIENTO	5	4	2	0	11
OTROS ACCIDENTES	7	2	2	0	11
TOTAL	284	116	34	10	444



CUADRO 05

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARÍTIMO-PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA SEGUN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2000**

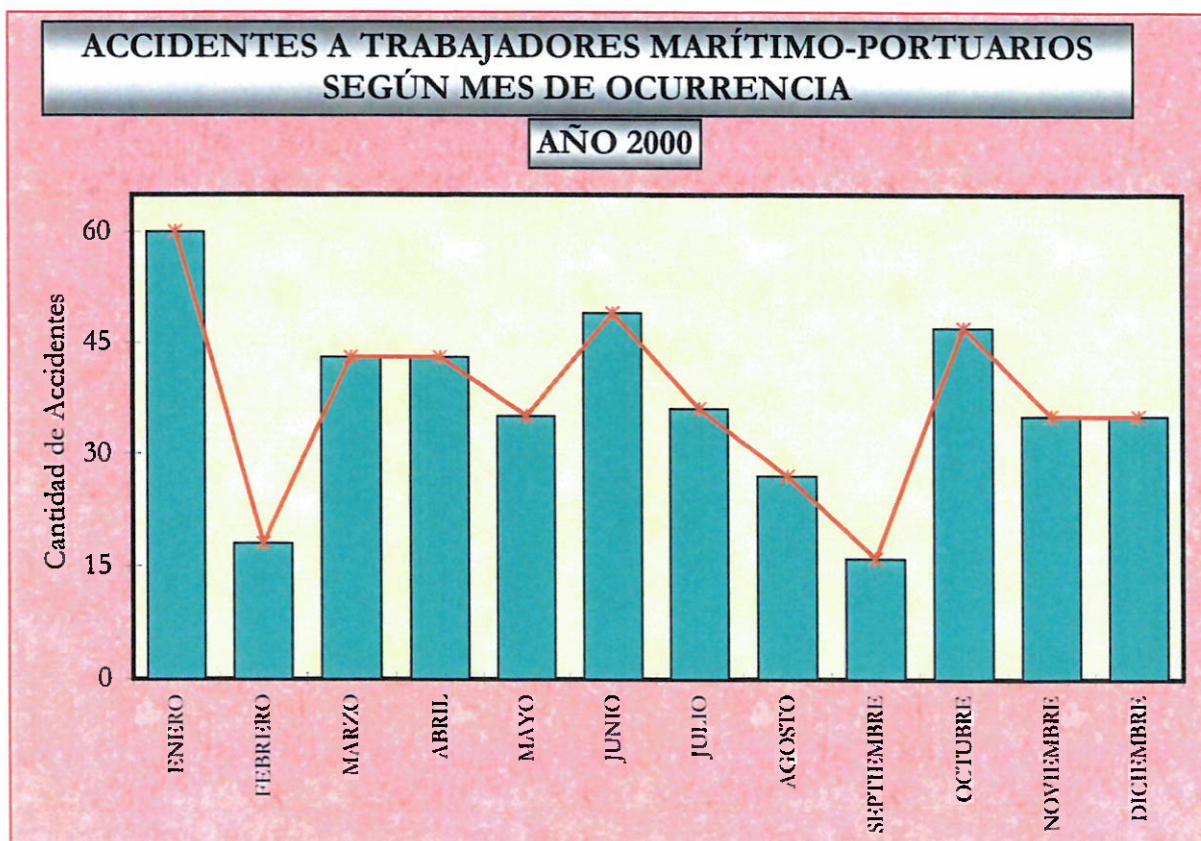
GOBERNACION MARITIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	13	8	0	0	21
IQUIQUE	16	4	2	2	24
ANTOFAGASTA	20	17	4	0	41
CALDERA	5	9	0	0	14
COQUIMBO	4	8	3	0	15
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	60	15	3	0	78
SAN ANTONIO	68	6	0	0	74
TALCAHUANO	68	26	6	3	103
VALDIVIA	7	2	0	0	9
PUERTO MONTT	2	4	1	2	9
CASTRO	2	8	9	2	21
AYSEN	10	2	3	1	16
PUNTA ARENAS	8	7	3	0	18
PUERTO WILLIAMS	1	0	0	0	1
ANTARTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	284	116	34	10	444



CUADRO 06

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARITIMO-PORTUARIOS
 POR AREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURRENCIA
 AÑO 2000

MES	TIPO DE TRABAJADOR				TOTAL
	PORTUARIO	EMBARCADO	INDEPEND. DE RIBERA	OTROS	
ENERO	29	16	9	6	60
FEBRERO	14	3	1	0	18
MARZO	26	11	3	3	43
ABRIL	23	7	4	9	43
MAYO	26	3	2	4	35
JUNIO	25	18	2	4	49
JULIO	18	11	5	2	36
AGOSTO	14	9	2	2	27
SEPTIEMBRE	5	6	1	4	16
OCTUBRE	17	21	3	6	47
NOVIEMBRE	13	15	4	3	35
DICIEMBRE	17	6	4	8	35
TOTAL	227	126	40	51	444



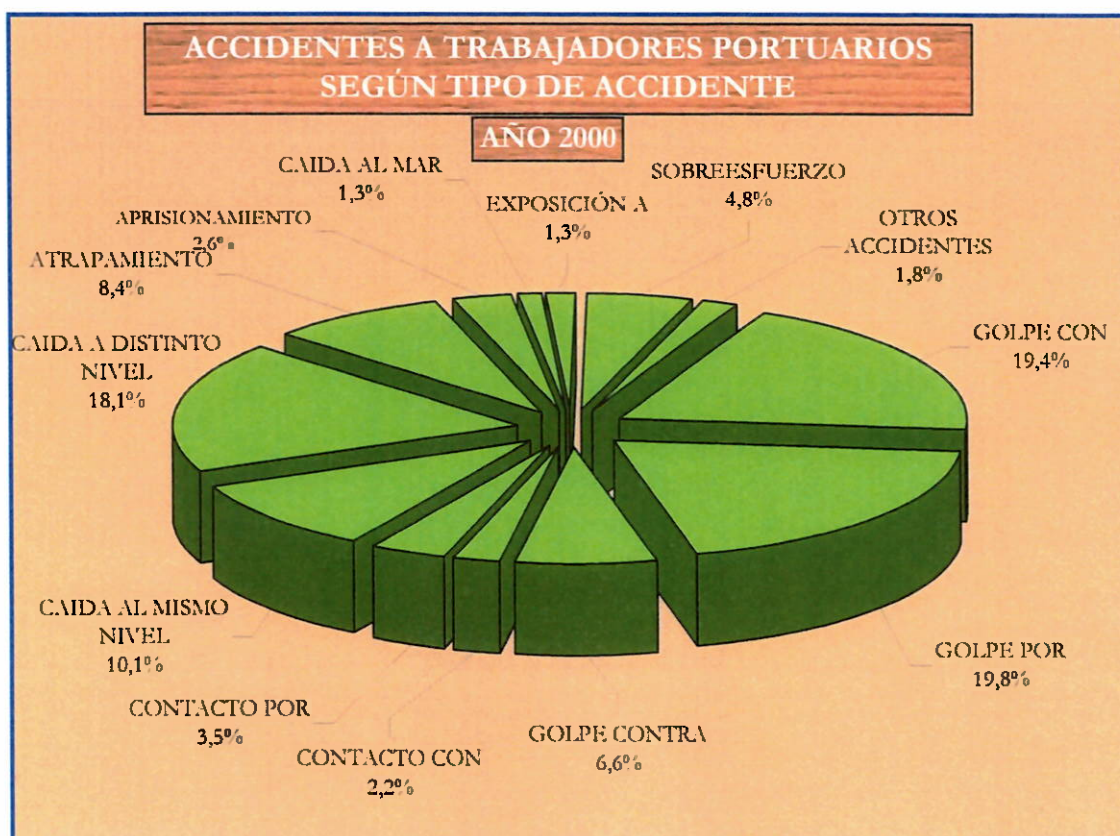


**TRABAJADORES
PORTUARIOS**

CUADRO 07

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
 POR CONSECUENCIA DE LA LESION SEGUN TIPO DE ACCIDENTE
 AÑO 2000

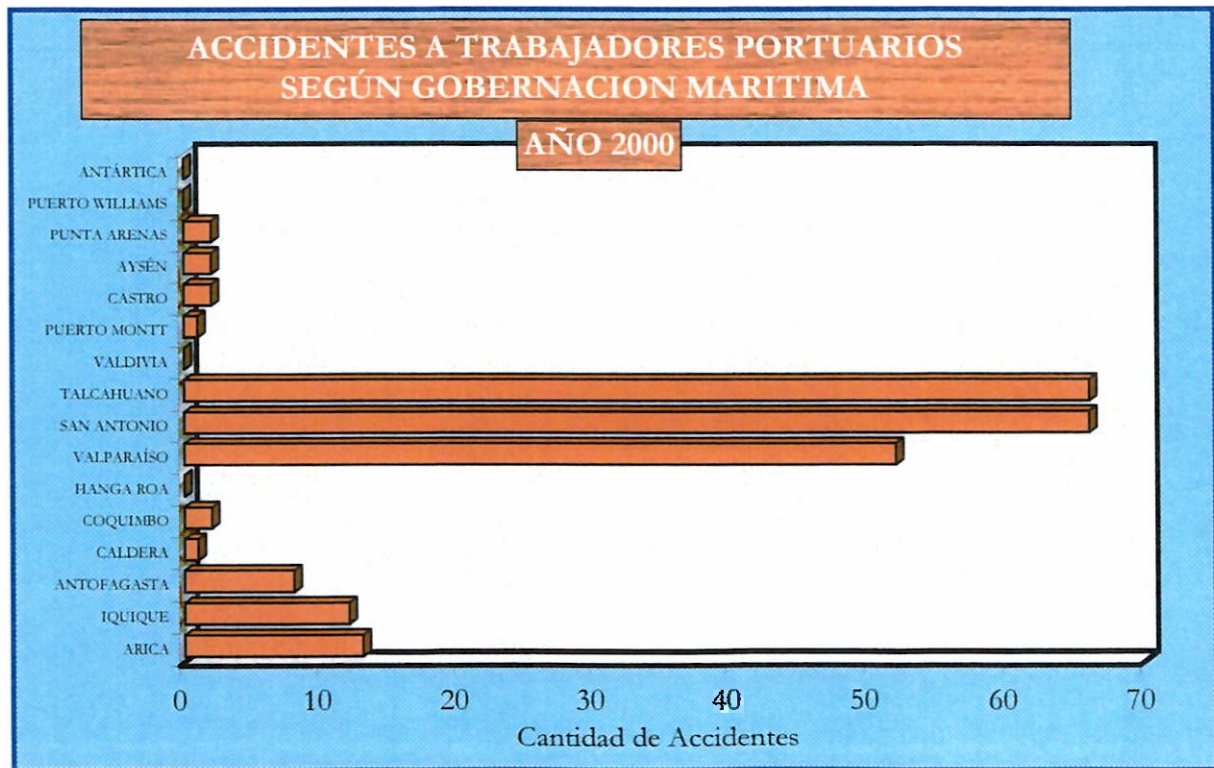
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
GOLPE CON	38	5	1	0	44
GOLPE POR	36	9	0	0	45
GOLPE CONTRA	14	1	0	0	15
CONTACTO CON	2	3	0	0	5
CONTACTO POR	7	1	0	0	8
CAIDA AL MISMO NIVEL	23	0	0	0	23
CAIDA A DISTINTO NIVEL	34	7	0	0	41
ATRAPAMIENTO	12	7	0	0	19
APRISIONAMIENTO	3	2	1	0	6
CAIDA AL MAR	0	0	2	1	3
EXPOSICIÓN A	0	3	0	0	3
SOBRESFUERZO	11	0	0	0	11
OTROS ACCIDENTES	3	0	1	0	4
TOTAL	183	38	5	1	227



CUADRO 08

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2000

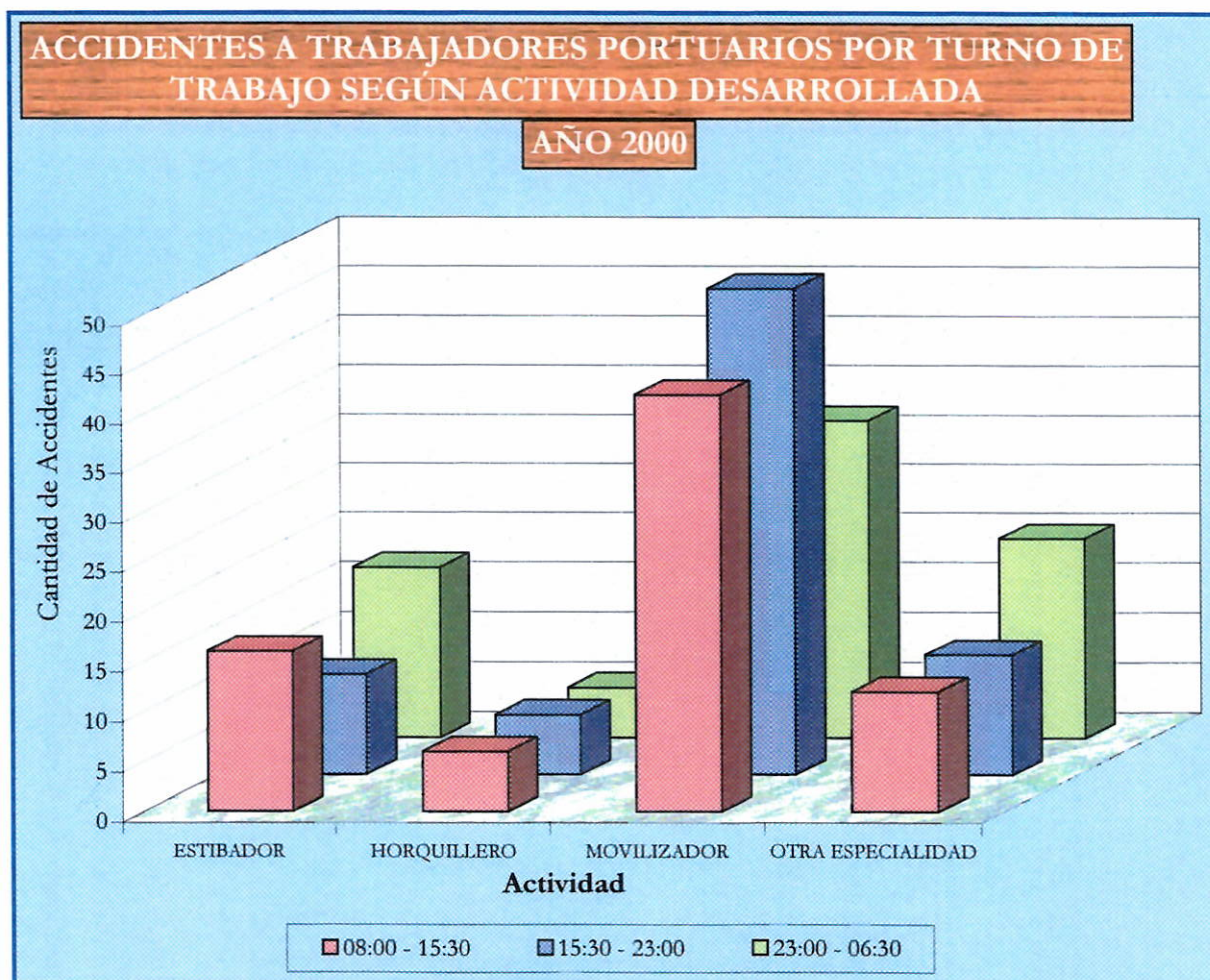
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	7	6	0	0	13
IQUIQUE	10	2	0	0	12
ANTOFAGASTA	6	1	1	0	8
CALDERA	0	1	0	0	1
COQUIMBO	0	1	1	0	2
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	45	6	1	0	52
SAN ANTONIO	62	4	0	0	66
TALCAHUANO	50	16	0	0	66
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	1	0	0	0	1
CASTRO	0	1	0	1	2
AYSÉN	1	0	1	0	2
PUNTA ARENAS	1	0	1	0	2
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	183	38	5	1	227



CUADRO 09

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR TURNO DE TRABAJO SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2000**

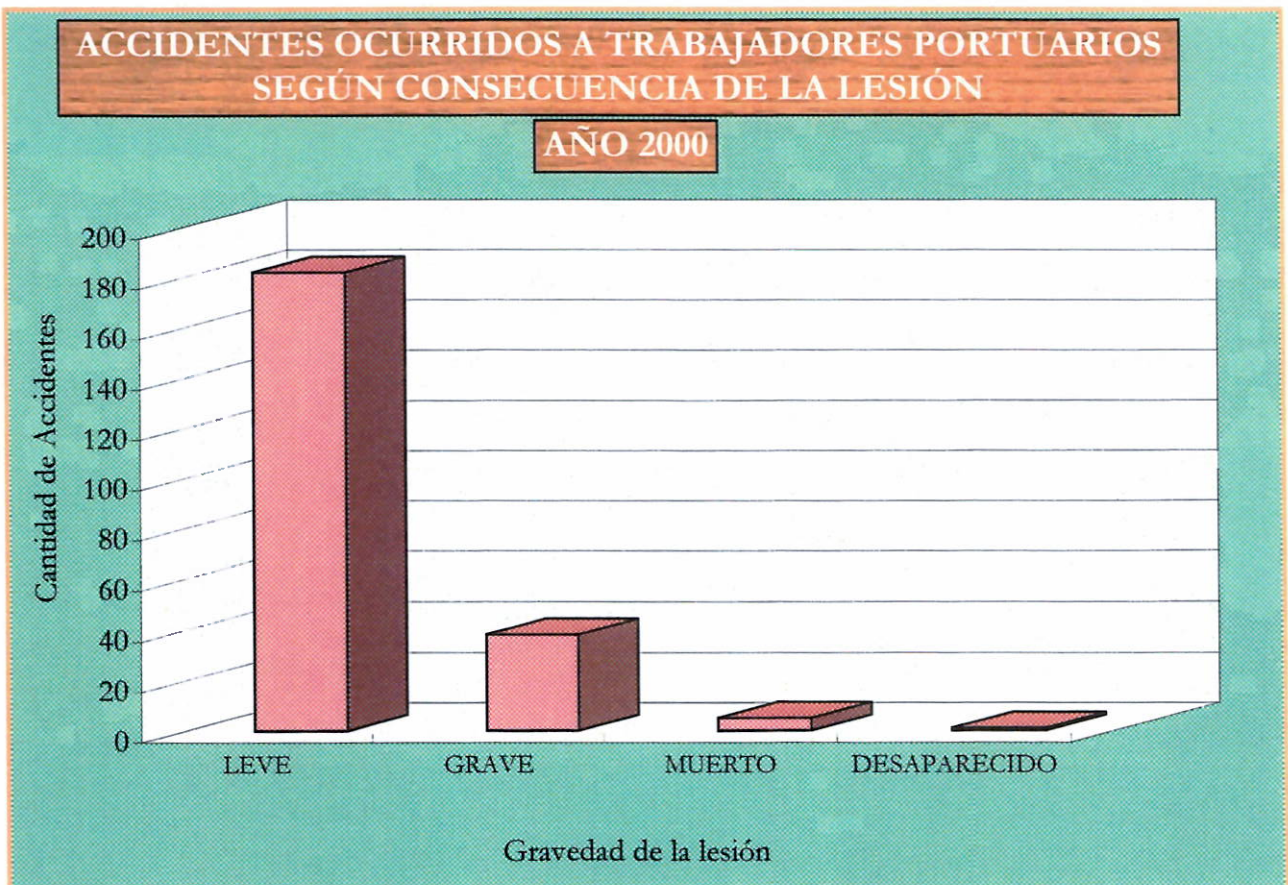
ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	HORARIO DE TURNOS			TOTAL
	1º TURNO 08:00 - 15:30	2º TURNO 15:30 - 23:00	3 TURNO 23:00 - 06:30	
ESTIBADOR	16	10	17	43
HORQUILLERO	6	6	5	17
MOVILIZADOR	42	49	32	123
OTRA ESPECIALIDAD	12	12	20	44
TOTAL	76	77	74	227



CUADRO 10

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES PORTUARIOS
POR CONSECUENCIA DE LA LESIÓN SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2000**

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAREC.	
ESTIBADOR	34	7	2	0	43
HORQUILLERO	15	2	0	0	17
MOVILIZADOR	108	15	0	0	123
OTRA ESPECIALIDAD	26	14	3	1	44
TOTAL	183	38	5	1	227



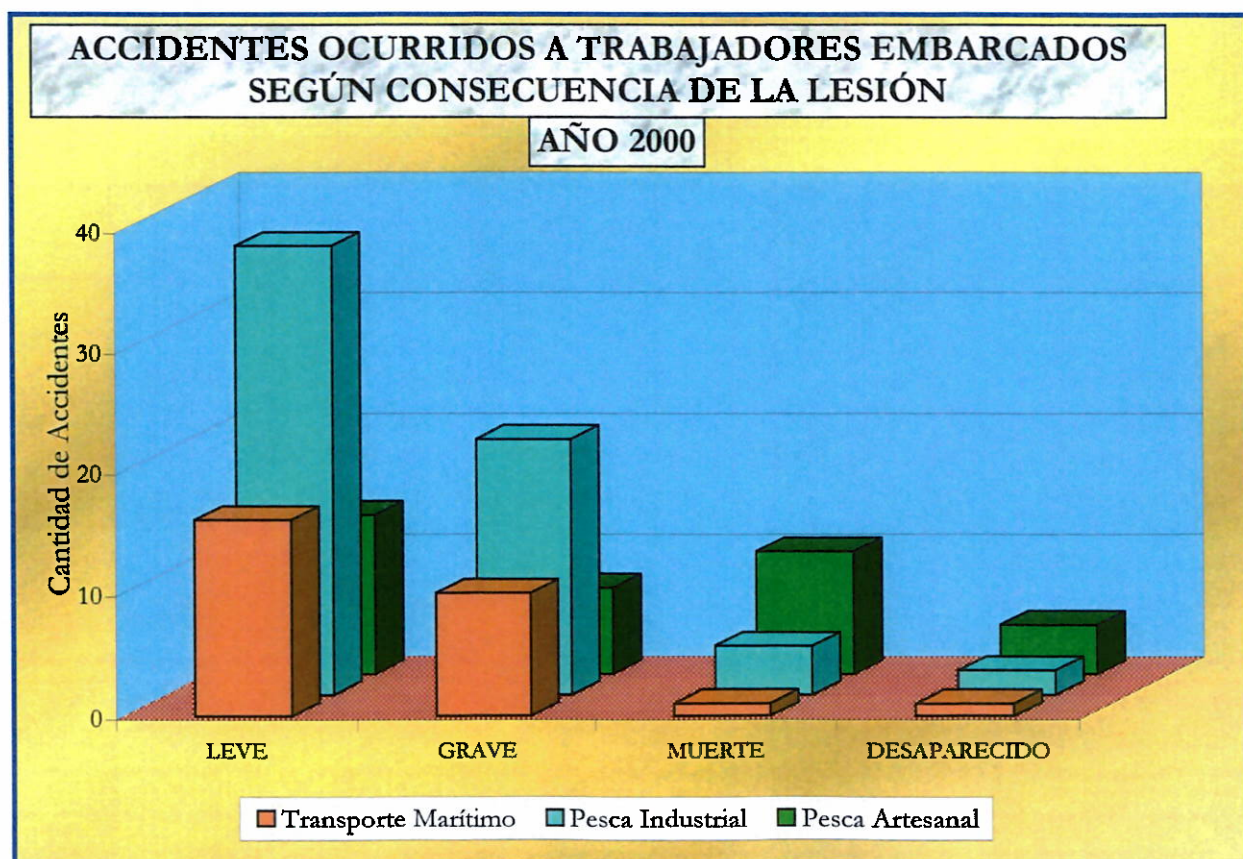


**TRABAJADORES
EMBARCADOS**

CUADRO 11

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
 POR ÁREA LABORAL SEGÚN CONSECUENCIA DE LA LESIÓN
 AÑO 2000

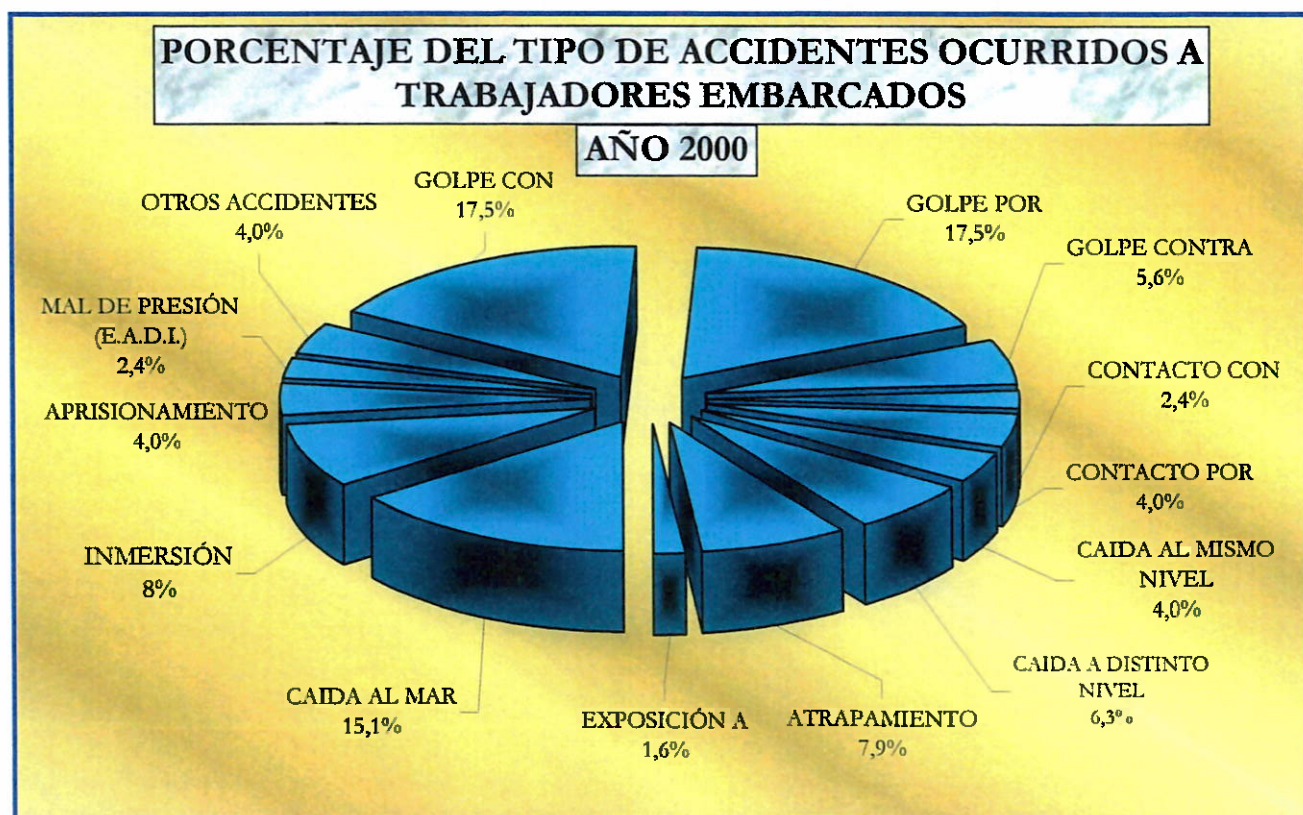
CONSECUENCIA DE LA LESIÓN	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
LEVE	16	37	13	66
GRAVE	10	21	7	38
MUERTE	1	4	10	15
DESAPARECIDO	1	2	4	7
TOTAL	28	64	34	126



CUADRO 12

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
POR ÁREA LABORAL SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2000**

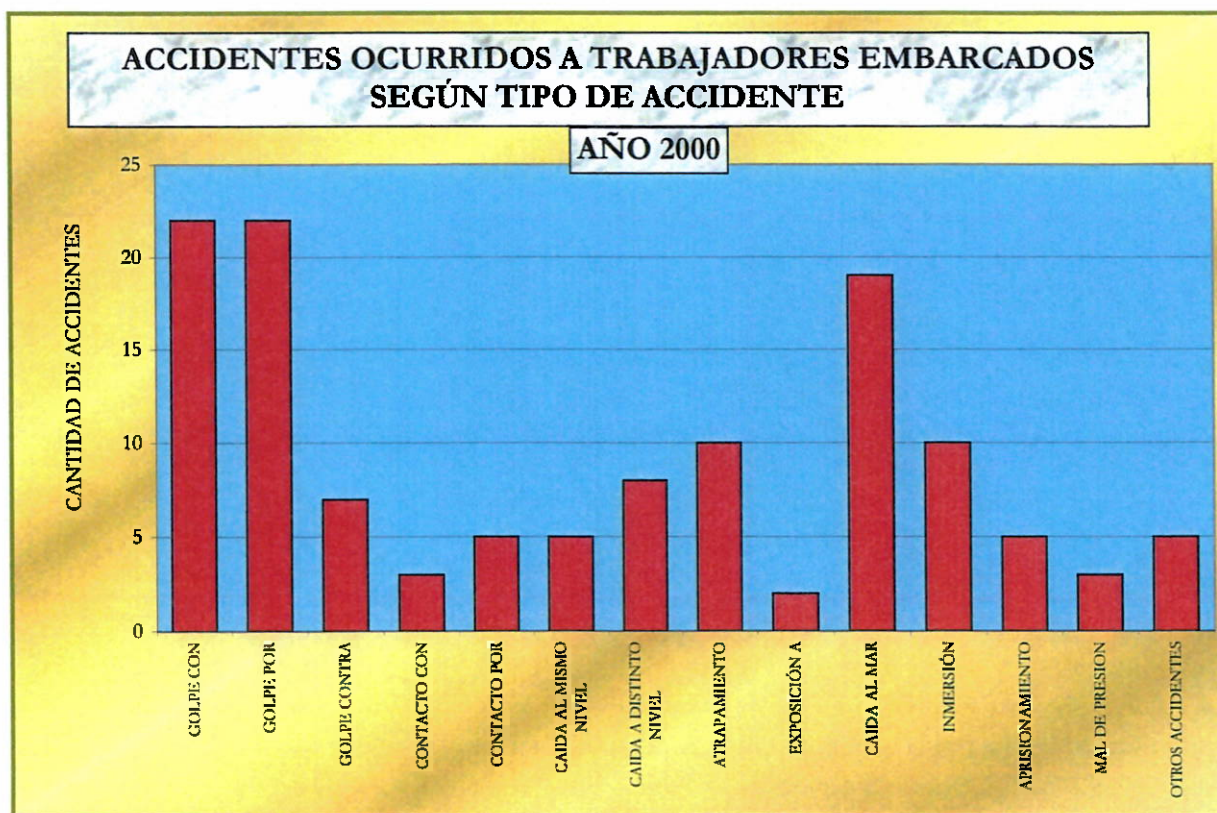
TIPO DE ACCIDENTE	ÁREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
GOLPE CON	5	17	0	22
GOLPE POR	8	14	0	22
GOLPE CONTRA	1	5	1	7
CONTACTO CON	1	2	0	3
CONTACTO POR	2	1	2	5
CAIDA AL MISMO NIVEL	1	4	0	5
CAIDA A DISTINTO NIVEL	2	5	1	8
ATRAPAMIENTO	3	5	2	10
EXPOSICIÓN A	2	0	0	2
CAIDA AL MAR	1	6	12	19
INMERSIÓN	0	0	10	10
APRISIONAMIENTO	0	4	1	5
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	0	0	3	3
OTROS ACCIDENTES	2	1	2	5
TOTAL	28	64	34	126



CUADRO 13

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2000**

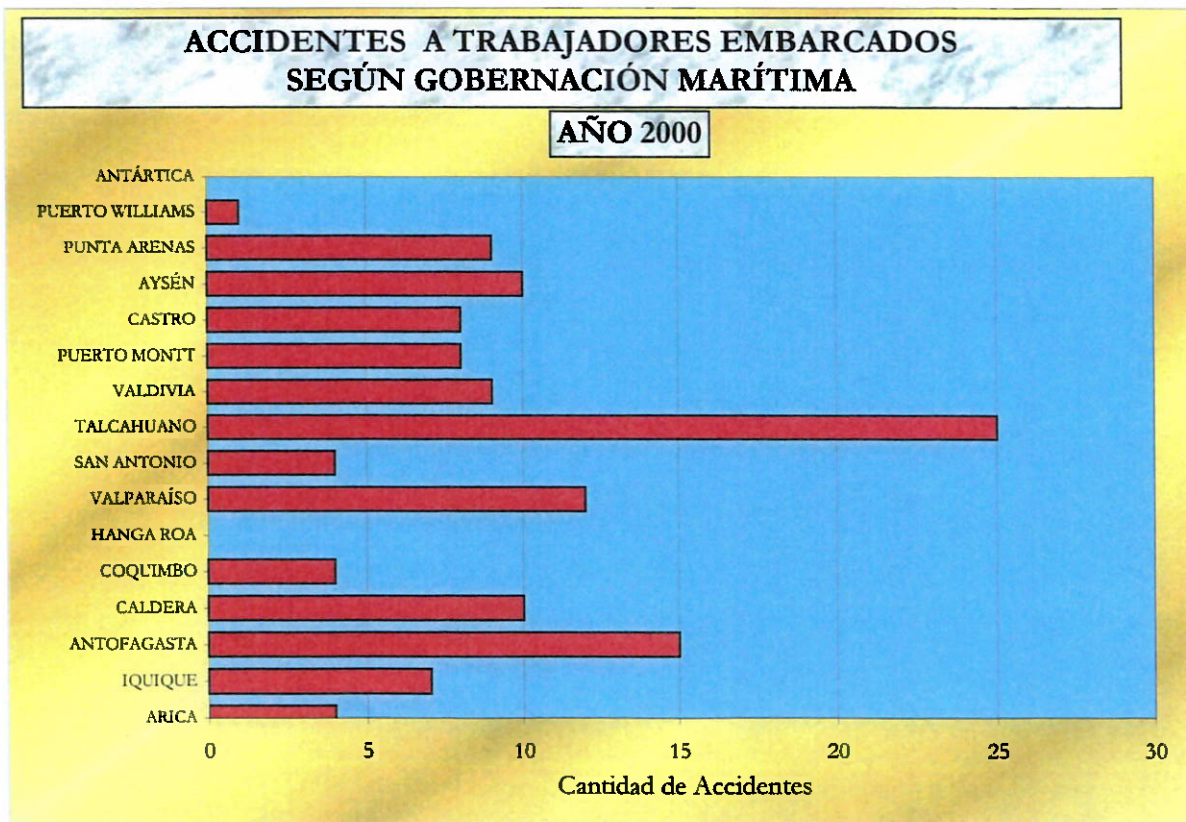
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	15	6	1	0	22
GOLPE POR	12	10	0	0	22
GOLPE CONTRA	5	2	0	0	7
CONTACTO CON	3	0	0	0	3
CONTACTO POR	3	2	0	0	5
CAIDA AL MISMO NIVEL	3	2	0	0	5
CAIDA A DISTINTO NIVEL	4	4	0	0	8
ATRAPAMIENTO	7	3	0	0	10
EXPOSICIÓN A	0	2	0	0	2
CAIDA AL MAR	5	3	5	6	19
INMERSIÓN	2	0	7	1	10
APRISIONAMIENTO	2	2	1	0	5
MAL DE PRESION	2	1	0	0	3
OTROS ACCIDENTES	3	1	1	0	5
TOTAL	66	38	15	7	126



CUADRO 14

ACCIDENTES OCURIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS POR GRAVEDAD DE LA LESION SEGÚN GOBERNACION MARITIMA AÑO 2000

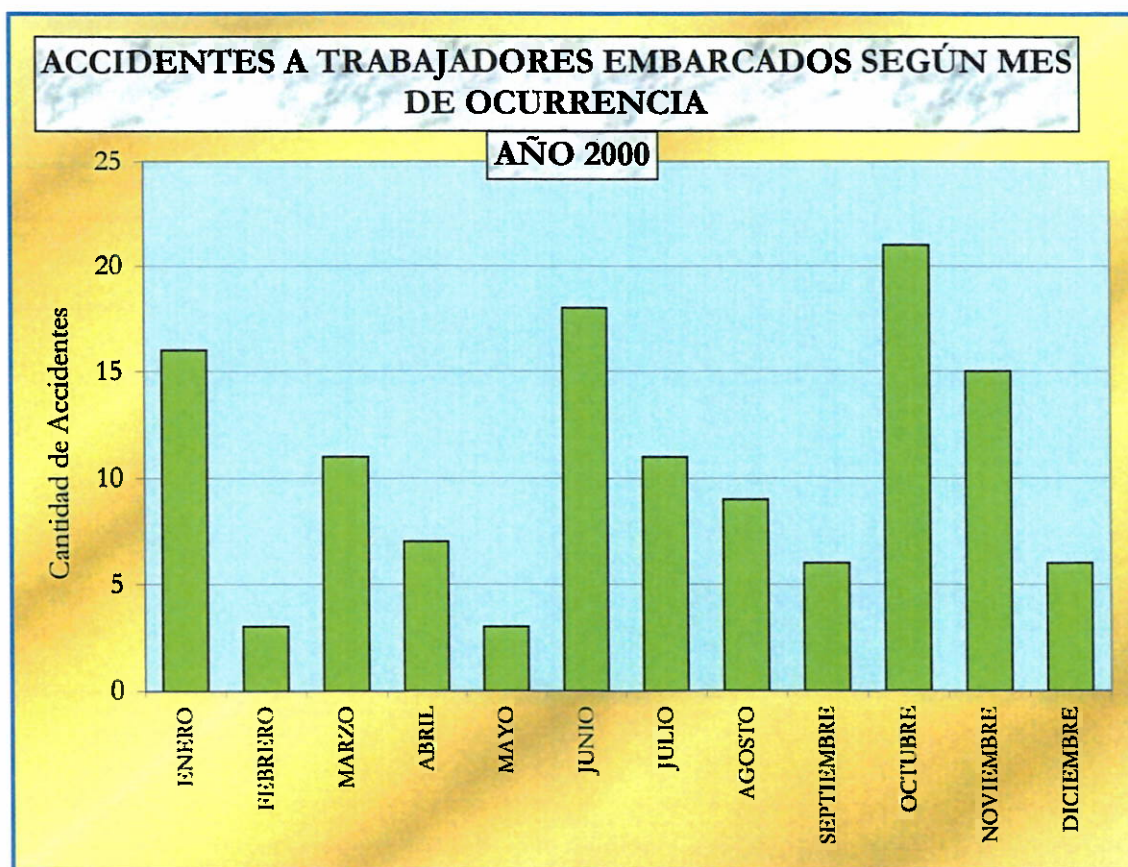
GOBERNACION MARITIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTO	DESAPARECIDO	
ARICA	3	1	0	0	4
IQUIQUE	3	1	2	1	7
ANTOFAGASTA	8	7	0	0	15
CALDERA	5	5	0	0	10
COQUIMBO	2	2	0	0	4
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	7	4	1	0	12
SAN ANTONIO	2	2	0	0	4
TALCAHUANO	16	3	3	3	25
VALDIVIA	7	2	0	0	9
PUERTO MONTT	1	4	1	2	8
CASTRO	1	2	5	0	8
AYSÉN	6	1	2	1	10
PUNTA ARENAS	4	4	1	0	9
PUERTO WILLIAMS	1	0	0	0	1
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	66	38	15	7	126



CUADRO 15

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADOS
POR AREA LABORAL SEGÚN MES DE OCURENCIA
AÑO 2000**

MES DE OCURENCIA	AREA LABORAL			TOTAL
	TRANSPORTE MARÍTIMO	PESCA INDUSTRIAL	PESCA ARTESANAL	
ENERO	3	9	4	16
FEBRERO	1	1	1	3
MARZO	5	5	1	11
ABRIL	2	4	1	7
MAYO	1	1	1	3
JUNIO	0	8	10	18
JULIO	2	5	4	11
AGOSTO	3	4	2	9
SEPTIEMBRE	0	1	5	6
OCTUBRE	4	14	3	21
NOVIEMBRE	4	9	2	15
DICIEMBRE	3	3	0	6
TOTAL	28	64	34	126



CUADRO 16

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES EMBARCADO POR
CONSECUENCIA DE LA LESION SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2000

ÁREA DE ACTIVIDAD	ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
		LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPAR.	
TRANSPORTE MARITIMO	OFICIAL	4	3	0	0	7
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	10	4	1	0	15
	TRIP. CBTA. CONTRAMAESTRE	1	0	0	0	1
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	0	2	0	1	3
	OTRA ESPECIALIDAD	1	1	0	0	2
	TOTAL	16	10	1	1	28
PESCA INDUSTRIAL	OFICIAL	4	1	1	0	6
	TRIP. GENERAL DE CUBIERTA	24	17	3	1	45
	TRIP. CBTA. CONTRAMAESTRE	3	2	0	1	6
	TRIP. GENERAL DE MÁQUINA	2	0	0	0	2
	OTRA ESPECIALIDAD	4	1	0	0	5
	TOTAL	37	21	4	2	64
PESCA ARTESANAL	PESCADOR ARTESANAL	11	5	10	4	30
	PATRON EMBARC. PESQ. ARTES.	2	1	0	0	3
	PATRON EMBARC. FLETERA	0	1	0	0	1
	TOTAL	13	7	10	4	34
TOTAL GENERAL		66	38	15	7	126

ANALISIS ACCIDENTES LABORALES 2000 SECTOR TRABAJADORES MARITIMOS

A.- Según Sector Laboral

1.- Trabajador Portuario.

Durante el año 2000 la accidentabilidad registrada por los Trabajadores Portuarios fue del 51% con respecto al total de accidentados en el sector Marítimo Portuario. De aquí se puede concluir que de 10 accidentes ocurridos en este período, 5 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 a golpes, ya que el 20% de los accidentes se clasificaron como “Golpe por”, mientras que el 19% se clasificó como “Golpe con”.

Ambos tipos de accidentes repiten anualmente su alta ocurrencia, debido a las labores propias de esta categoría de trabajador; golpes con herramientas, o algún tipo de elemento que golpea al trabajador.

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 durante 2000, el mayor porcentaje de ocurrencia. Entre ambas Gobernaciones acumularon el 58% de los trabajadores portuarios accidentados en el país, mostrando con esto, un alto índice de accidentabilidad. No obstante lo anterior, se debe considerar que más del 60% de los trabajadores portuarios del país, se encuentran laborando dentro de los recintos portuarios bajo la jurisdicción de estas Gobernaciones Marítimas.

2.- Trabajador Embarcado.

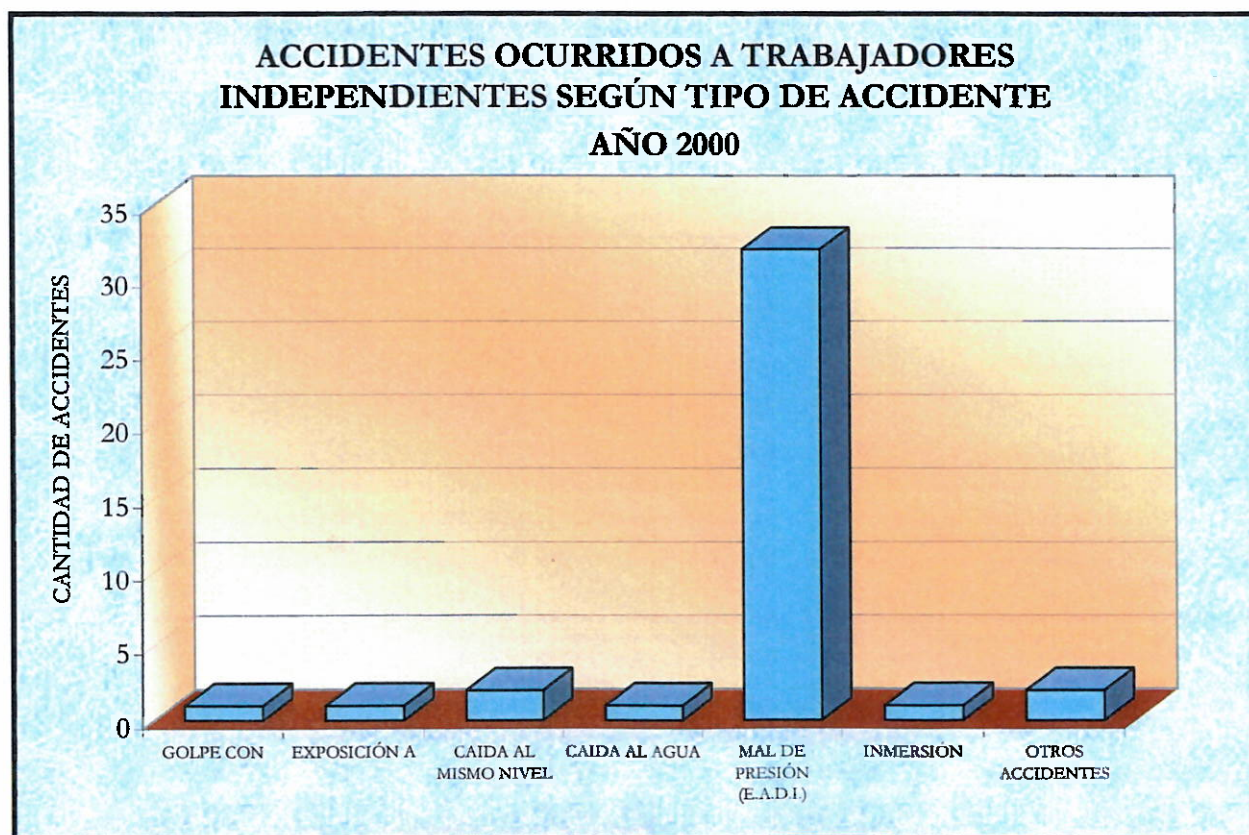
El personal embarcado obtuvo en el año 2000 el 28,4% de los accidentes acaecidos a los trabajadores de este sector laboral.



CUADRO 17

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2000**

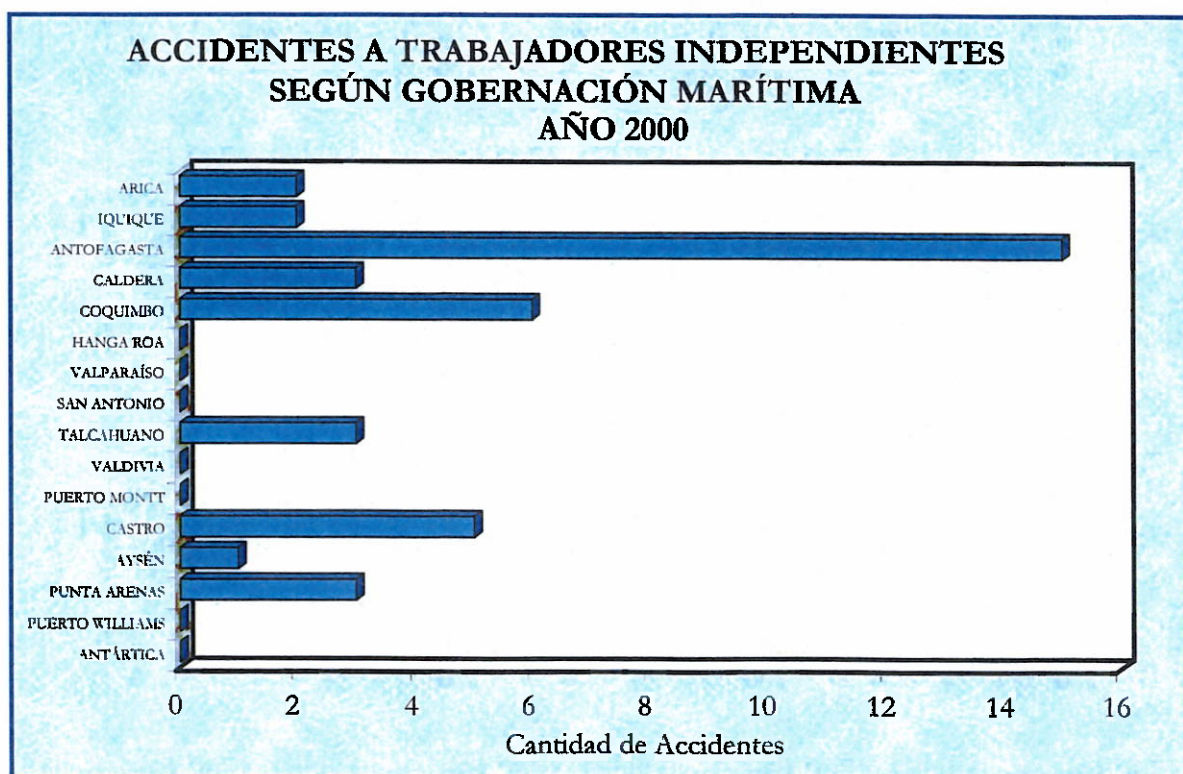
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	0	1	0	0	1
EXPOSICIÓN A	0	1	0	0	1
CAIDA AL MISMO NIVEL	1	1	0	0	2
CAIDA AL AGUA	1	0	0	0	1
MAL DE PRESIÓN (E.A.D.I.)	8	18	6	0	32
INMERSIÓN	0	0	1	0	1
OTROS ACCIDENTES	1	1	0	0	2
TOTAL	11	22	7	0	40



CUADRO 18

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2000**

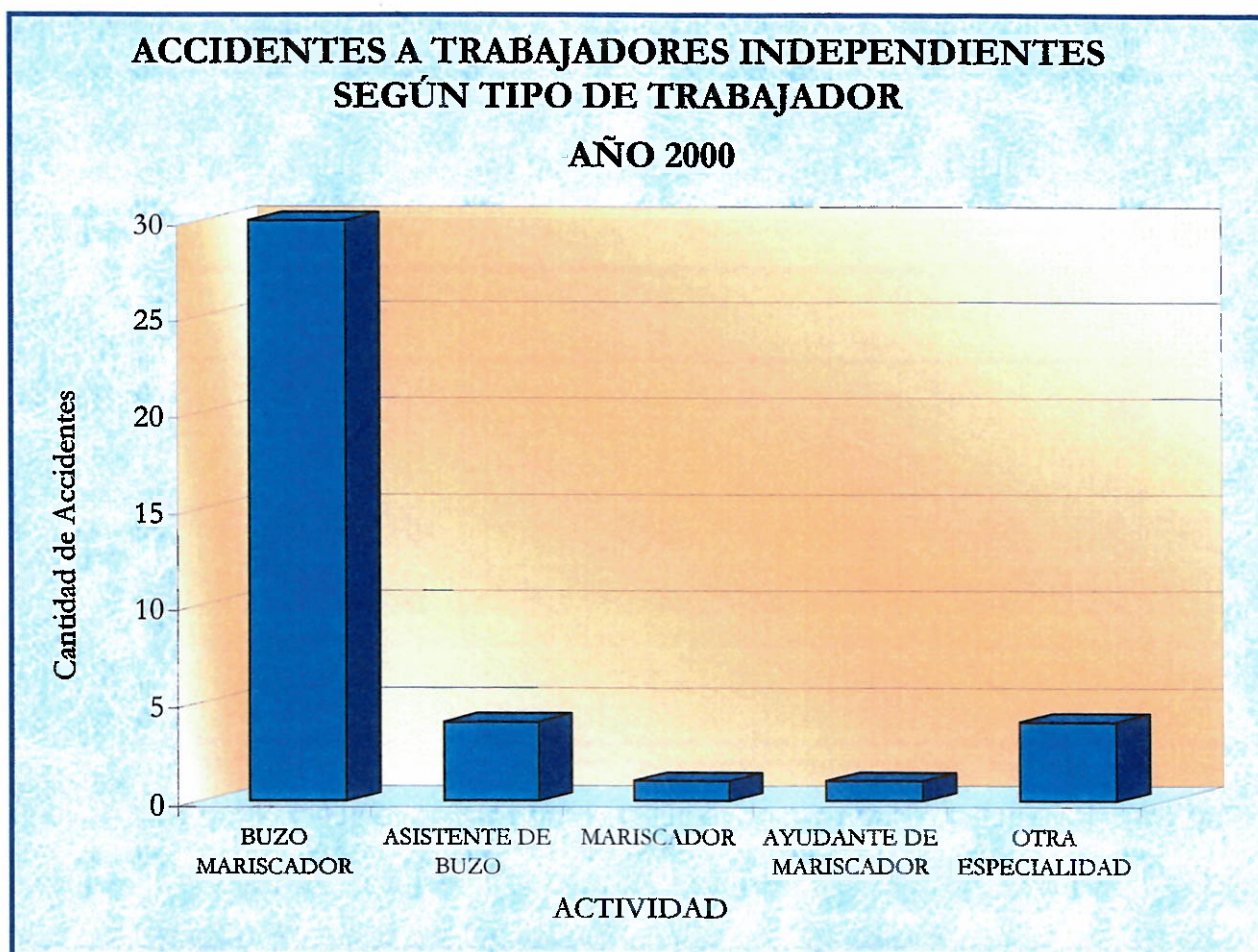
GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	2	0	0	0	2
IQUIQUE	1	1	0	0	2
ANTOFAGASTA	4	9	2	0	15
CALDERA	0	3	0	0	3
COQUIMBO	1	4	1	0	6
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	0	0	0	0	0
SAN ANTONIO	0	0	0	0	0
TALCAHUANO	0	1	2	0	3
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	0	0	0	0	0
CASTRO	1	2	2	0	5
AYSÉN	0	1	0	0	1
PUNTA ARENAS	2	1	0	0	3
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	11	22	7	0	40



CUADRO 19

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
POR CONSECUENCIA SEGÚN ACTIVIDAD DESARROLLADA
AÑO 2000**

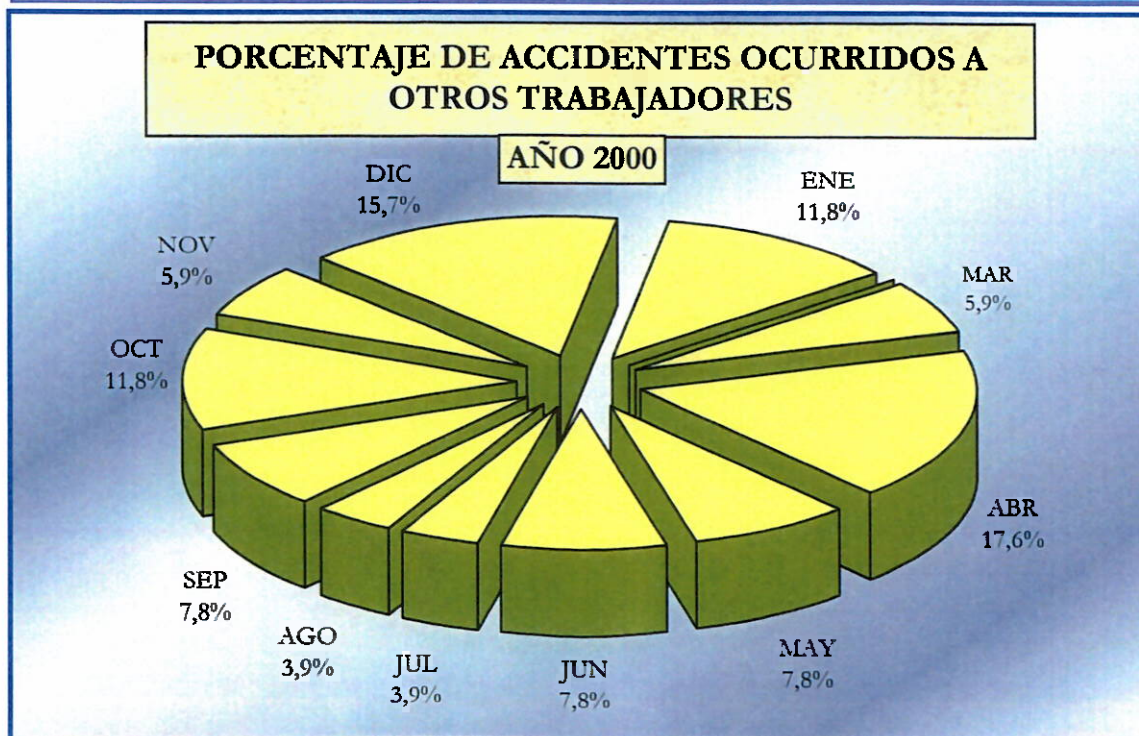
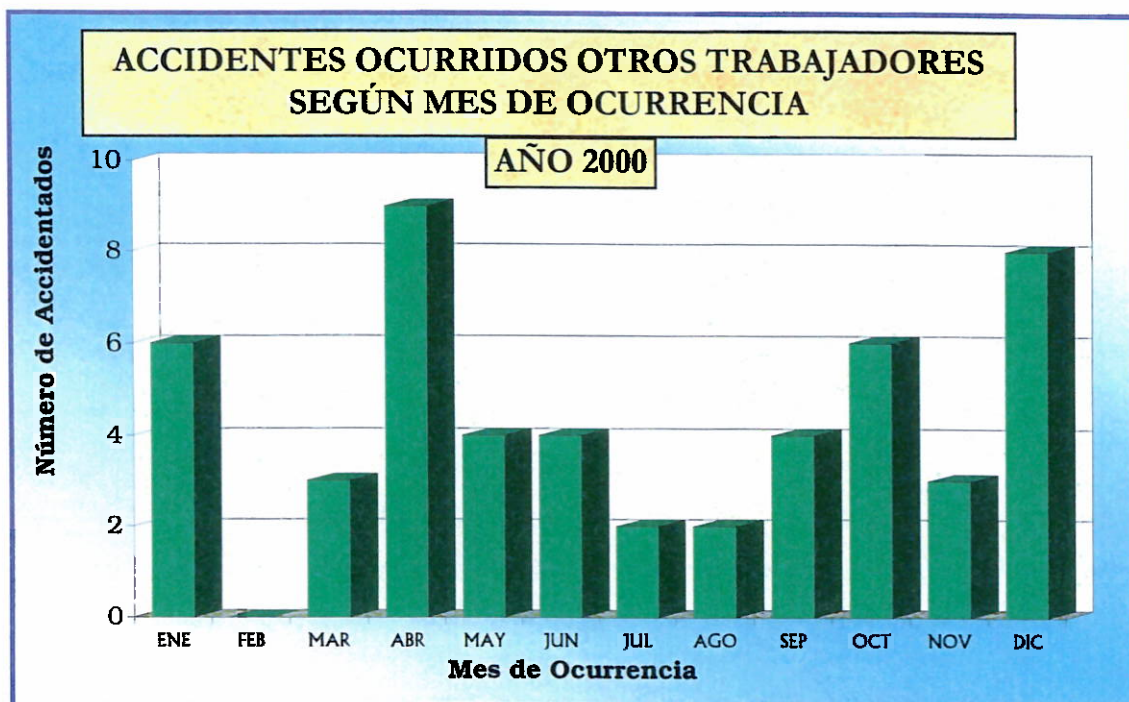
ACTIVIDAD DESARROLLADA EN EL MOMENTO DEL ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
BUZO MARISCADOR	5	19	6	0	30
ASISTENTE DE BUZO	2	2	0	0	4
MARISCADOR	1	0	0	0	1
AYUDANTE DE MARISCADOR	1	0	0	0	1
OTRA ESPECIALIDAD	2	1	1	0	4
TOTAL	11	22	7	0	40





CUADRO 20
ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
SEGÚN MES DE OCURRENCIA
AÑO 2000

MES DE OCURRENCIA											
ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC
6	0	3	9	4	4	2	2	4	6	3	8



CUADRO 21

**ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
POR CONSECUENCIA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE
AÑO 2000**

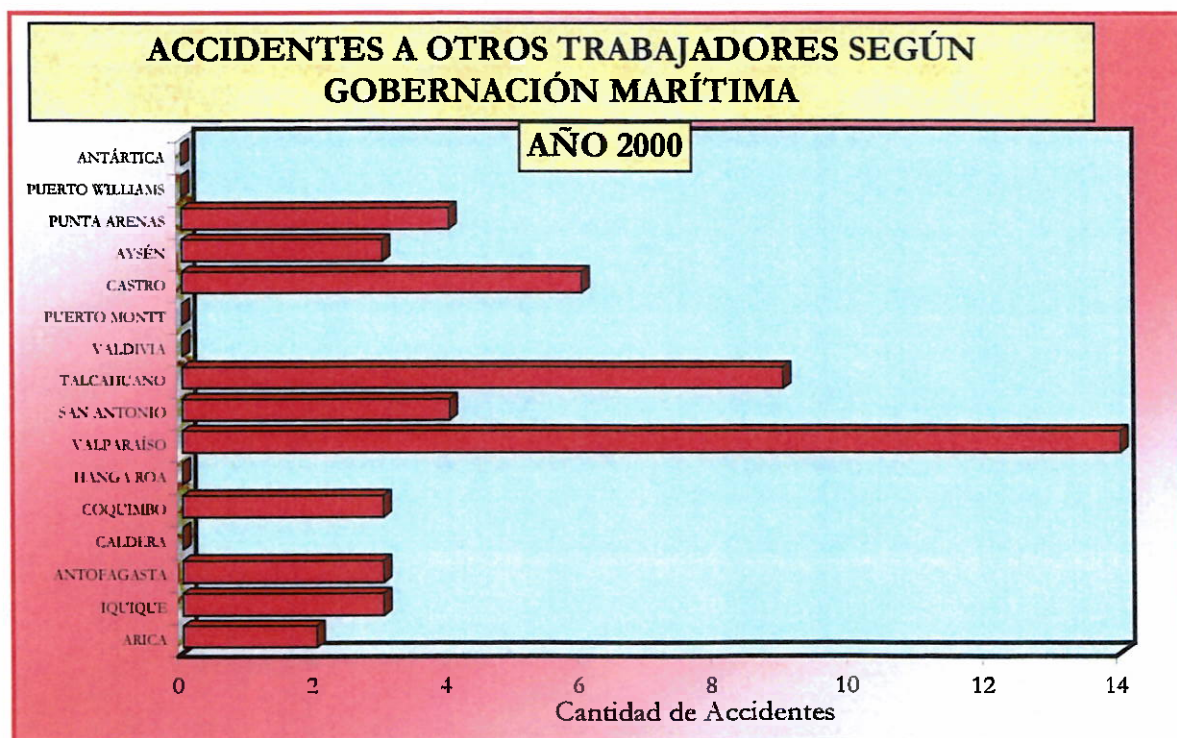
TIPO DE ACCIDENTE	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
GOLPE CON	4	4	0	0	8
GOLPE POR	1	4	0	0	5
GOLPE CONTRA	1	1	0	0	2
CONTACTO POR	1	1	1	0	3
CONTACTO CON	0	2	0	0	2
CAIDA A DISTINTO NIVEL	3	4	1	0	8
CAIDA AL MISMO NIVEL	3	0	0	0	3
CAIDA AL AGUA	5	0	5	1	11
INMERSION	0	0	0	1	1
OTROS ACCIDENTES	6	2	0	0	8
TOTAL	24	18	7	2	51



CUADRO 22

**ACCIDENTES OCURRIDOS A OTROS TRABAJADORES
POR CONSECUENCIA SEGUN GOBERNACIÓN MARÍTIMA
AÑO 2000**

GOBERNACIÓN MARÍTIMA	CONSECUENCIA				TOTAL
	LEVE	GRAVE	MUERTE	DESAPARECIDO	
ARICA	1	1	0	0	2
IQUIQUE	2	0	0	1	3
ANTOFAGASTA	2	0	1	0	3
CALDERA	0	0	0	0	0
COQUIMBO	1	1	1	0	3
HANGA ROA	0	0	0	0	0
VALPARAÍSO	8	5	1	0	14
SAN ANTONIO	4	0	0	0	4
TALCAHUANO	2	6	1	0	9
VALDIVIA	0	0	0	0	0
PUERTO MONTT	0	0	0	0	0
CASTRO	0	3	2	1	6
AYSÉN	3	0	0	0	3
PUNTA ARENAS	1	2	1	0	4
PUERTO WILLIAMS	0	0	0	0	0
ANTÁRTICA	0	0	0	0	0
TOTAL	24	18	7	2	51





Con relación a los trabajadores embarcados, con matrícula vigente al 31 de diciembre del 2000, los accidentados fueron del orden del 0,29% del universo laboral de este sector.

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 0,59% de accidentados, la pesca industrial un 0,49% y la pesca artesanal un 0,13%.

Del total de accidentes denunciados durante el 2000, los trabajadores del área Transporte Marítimo tuvieron una incidencia del 6,3%, los de Pesca Industrial un 14,4% y los de Pesca Artesanal un 7,7%.

Se debe notar que los trabajadores embarcados tienen una baja probabilidad de sufrir accidentes con consecuencias fatales, manifestándose durante 2000, con una frecuencia del 17% de los accidentados dentro de esta área laboral.

Además, los Tripulantes General de Cubierta, es la actividad con mayor riesgo de accidente, llegando durante 2000 a una proporción mayor al 35,7% de todos los accidentados considerados como trabajadores embarcados. Es decir, de cada 5 trabajadores embarcados accidentados, 2 de ellos cumplen funciones como Tripulante General de Cubierta.

3.- Trabajador Independiente.

Los trabajadores independientes accidentados durante el 2000, fueron 40 personas, alcanzando en este período una participación del 9%, 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 75% de los accidentes ocurridos a los trabajadores independientes del país durante el 2000.

La principal causa de accidente fue el "Mal de Presión", que alcanzó una frecuencia del 80% 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) un 9,9% tuvo consecuencias fatales (muertos y desaparecidos) y un 26% fueron lesiones de carácter grave.

De los muertos y desaparecidos ocurridos durante el 2000, el 50% pertenecía al área trabajador embarcado, un 15,9% a los trabajadores independientes, un 13,6% correspondió a los trabajadores portuarios, y un 20,5% para otros trabajadores.

C.- Según tipo de accidente

El 40,8% de los accidentes, son producto de golpes en sus distintas categorías, le siguen en orden descendente las caídas, con 20,3%, y "Mal de Presión" con 8,1%.

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 20,5% de ocurrencia entre todos los trabajadores marítimos accidentados.

La causa de accidente que provoca la mayor cantidad de accidentes fatales fue la de "Caída al mar", siendo éste del 45,5% de todos los accidentes fatales ocurridos durante 2000.

ANALISIS COMPARATIVO

Los accidentes ocurridos a los trabajadores marítimos, aumentaron en un 1,8%, lo que significa que se registraron 8 casos más de accidentes en el año 2000 con respecto a 1999.

Como puede apreciarse en el cuadro adjunto, el área laboral que muestra una mayor variación nominal, es aquella clasificada como Trabajadores Portuarios, en donde hubo 105 accidentes más que en 1999, representando un aumento del 46,3%.

ACCIDENTES LABORALES OCURRIDOS A TRABAJADORES MARITIMOS POR GRAVEDAD DE LA LESION

1999-2000

Gravedad de la lesión	Total		Trabajador Embarcado		Trabajador Portuario		Trabajador Independiente		Otros Trabajadores	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Leve	283	284	86	66	98	183	37	11	62	24
Grave	107	116	43	38	20	38	38	22	6	18
Muerto	46	34	22	15	4	5	12	7	8	7
Desaparecido	0	10	0	7	0	1	0	0	0	2
Total	436	444	151	126	122	227	87	40	76	51

Los accidentados con consecuencias fatales registrados durante el 2000 (muertos y desaparecidos) experimentaron una disminución del 4,3%, con respecto a 1999, lo que significó que se registrara 2 casos menos.

Los casos de accidentes leves y graves, experimentaron una variación positiva del 2,5%, lo que nominalmente significa que hubo 10 casos más de accidentes informados con estas características en el año 2000.

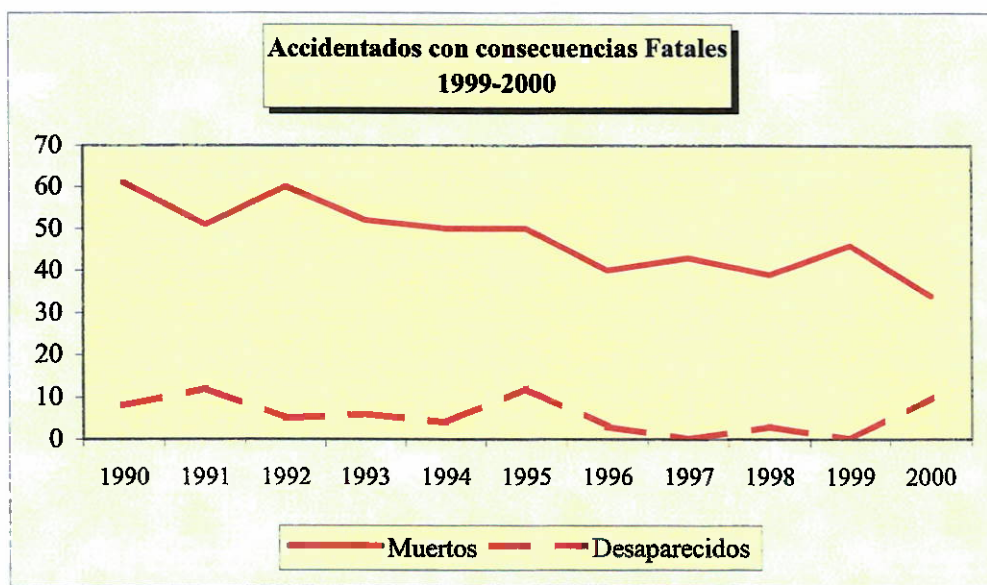
La siguiente tabla muestra los porcentajes de muertos y desaparecidos según tipo de trabajador

**Porcentaje de muertos y desaparecidos según tipo de Trabajador
1997-1998-1999-2000**

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

En este cuadro, se aprecia claramente que la categoría Trabajadores Portuarios presentan la menor participación porcentual de accidentados con consecuencias fatales, mientras que los Trabajadores Embarcados e Independiente, mostraron una considerable disminución de los muertos y desaparecidos.

Estos accidentes, ocurridos durante el período 1990-2000, nos muestran una tendencia que permita inferir si existirá un aumento o disminución para el 2001, indicando lo anterior, que los muertos como también los desaparecidos, mantienen un índice de ocurrencia constante.



De acuerdo a lo anterior, las predicciones pueden ser bastante confiables, debido a la poca variabilidad que muestran los datos.

Así, se estima que los muertos para 2001, serán entre 46 a 50 personas y los desaparecidos por su parte estarán entre 5 y 7 personas. Lo anterior con un margen de error del 5%.

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 1999 y 2000 los muertos y desaparecido en la Pesca Artesanal son un poco mas de un tercio de todos los pescadores artesanales accidentados.

ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES DEL AREA PESCA ARTESANAL E INDUSTRIAL Y PORCENTAJE DE VARIACION SEGUN GRAVEDAD DE LA LESION 1999-2000

Gravedad de la lesión	Pesca Artesanal			Pesca Industrial		
	1999	2000	% Variación	1999	2000	% Variación
Leve	20	13	-35%	46	37	-19,6%
Grave	6	7	16,7%	26	21	-19,2%
Muerto	15	10	-33,3%	3	4	33,3%
Desaparecido	0	4	0%	0	2	0%
Total	41	34	-17,1%	75	64	-14,7%

Según se aprecia en el precedente cuadro, existe una disminución de 14,7% de los accidentados en el área Pesca Industrial y un 17,1% en el área Pesca Artesanal.

Por otra parte, en el área Pesca Artesanal, a pesar de presentar casos de desaparecidos, a diferencia del año 1999 donde no se registraron víctimas con esta consecuencia, la cantidad de accidentados con consecuencias fatales, en conjunto (muertos y desaparecidos) disminuyó en 6,7%., mientras que en el área Pesca Industrial, aumentó un 100% aunque sólo se presentaron 3 casos más que en 1999.

Con respecto a los trabajadores independientes o de ribera, el número de personas accidentadas tuvo una disminución del 41,7%, debido a la menor participación de accidentes que tuvieron otro tipo de trabajadores de esta área laboral, según se puede apreciar en el siguiente cuadro.

**ACCIDENTES OCURRIDOS A TRABAJADORES INDEPENDIENTES
O DE RIBERA SEGUN CLASIFICACION
1999-2000**

Clasificación	1999	2000	% de Variación
Buzo Mariscador	81	30	-63%
Asistente de Buzo	2	4	100%
Mariscador	3	1	-67%
Otros	1	5	400%
Total	87	40	-54%

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 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 un alza de éstos en comparación con el año 1999.

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 permita 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 permita 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.