



DIRECCIÓN DE POLICÍA DE SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

Reporte de Seguridad Análisis Estadístico de Accidentes con Lesiones - Flota Pesquera Nacional

PRIMER CUATRIMESTRE 2022/2023

Actualmente se reconoce que la actividad pesquera se encuentra entre los primeros lugares a nivel mundial de causa de muertes y lesiones graves de distintas magnitudes, resultando necesario que se continúen adoptando medidas para salvaguardar la vida humana y las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima.

La Prefectura Naval Argentina, como Autoridad Marítima Nacional, se encuentra trabajando en la recopilación y el análisis de datos de accidentes relacionados con la pesca, como una herramienta importante al momento de tomar una mayor concientización del sector (propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones) y elaborar nuevas estrategias tendientes a minimizar los riesgos y proponer, de ser necesario, modificaciones a la legislación vigente.

Esta información proviene de las comunicaciones efectuadas por los capitanes de buques a las Estaciones Costeras de Seguridad de la Prefectura Naval Argentina, que brindan cobertura en todo el mar jurisdiccional, originándose operaciones SAR (búsqueda y rescate) o MAS (asistencia marítima).

Como parte del compromiso que asume la Institución de difundir las condiciones de seguridad de la flota pesquera, se ha realizado un análisis estadístico comparativo de los accidentes laborales durante el primer semestre de los años 2020 y 2021.

ACCIDENTES REPORTADOS PRIMER CUATRIMESTRE

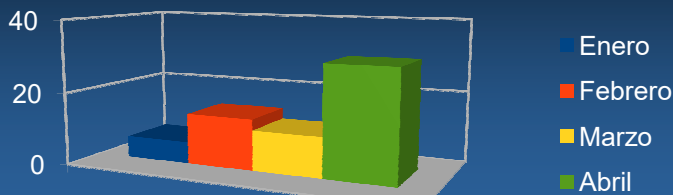
Año 2022

40 accidentes laborales a bordo de 37 buques pesqueros, de los cuales 22 corresponde a tripulantes embarcados en buques Arrastreros, 3 Tangoneros y 15 en buques Poteros.

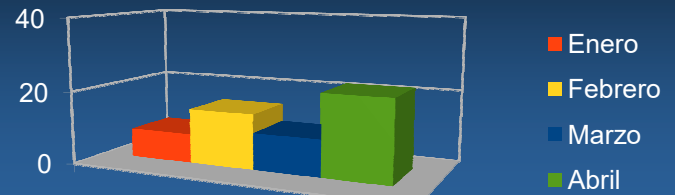
Año 2023

61 accidentes laborales a bordo de 40 buques pesqueros, de los cuales 59 corresponden a tripulantes embarcados en buques Arrastreros y el 2 en buques de Rada o Ría.

Accidentes Buques Pesqueros
1° Cuatrimestre
Año 2022

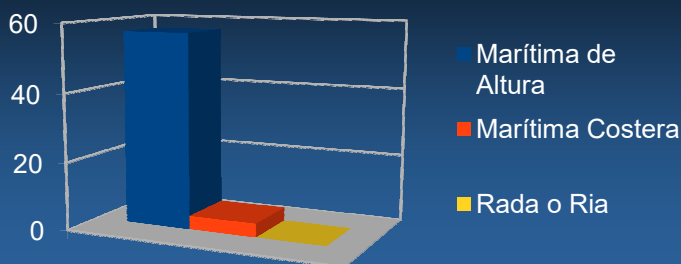


Accidentes Buques Pesqueros
1° Cuatrimestre
Año 2023

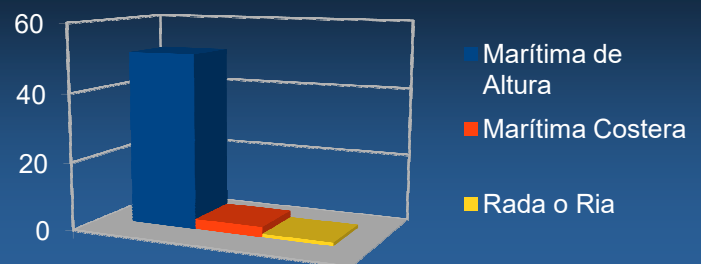


TIPO DE NAVEGACIÓN

Tipo de Navegación
Año 2022



Tipo de Navegación
Año 2023



Durante el año 2020 se registraron el 87,6% de ellos en buques de navegación marítima de altura, el 10,3 % en marítima costera y el 2,1% en rada o ría. Si observamos el año 2021 el 74,6% corresponde a navegación marítima de altura, el 20,9 % marítima costera y el 4,5% a los de rada o ría, entendiéndose que si bien los porcentajes difieren la tendencia general se mantiene.

LUGAR DEL BUQUE EN DONDE SE INFORMARON LOS ACCIDENTES

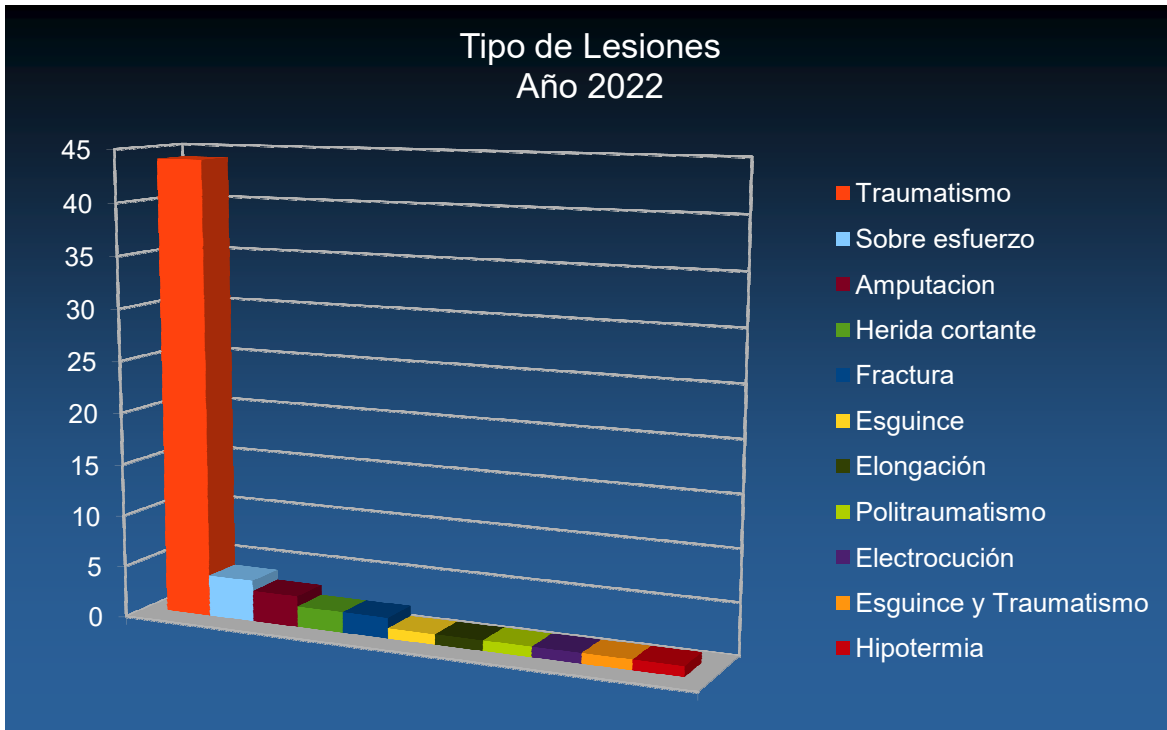


De los informes del año 2022, se destaca que la mayoría de las lesiones/incidentes ocurrieron sobre Cubierta (27), seguido por la Bodega (22), Planta de Proceso (04), Baño, Camarote y Cocina (02), Parque de pesca y Sala de máquinas (01).

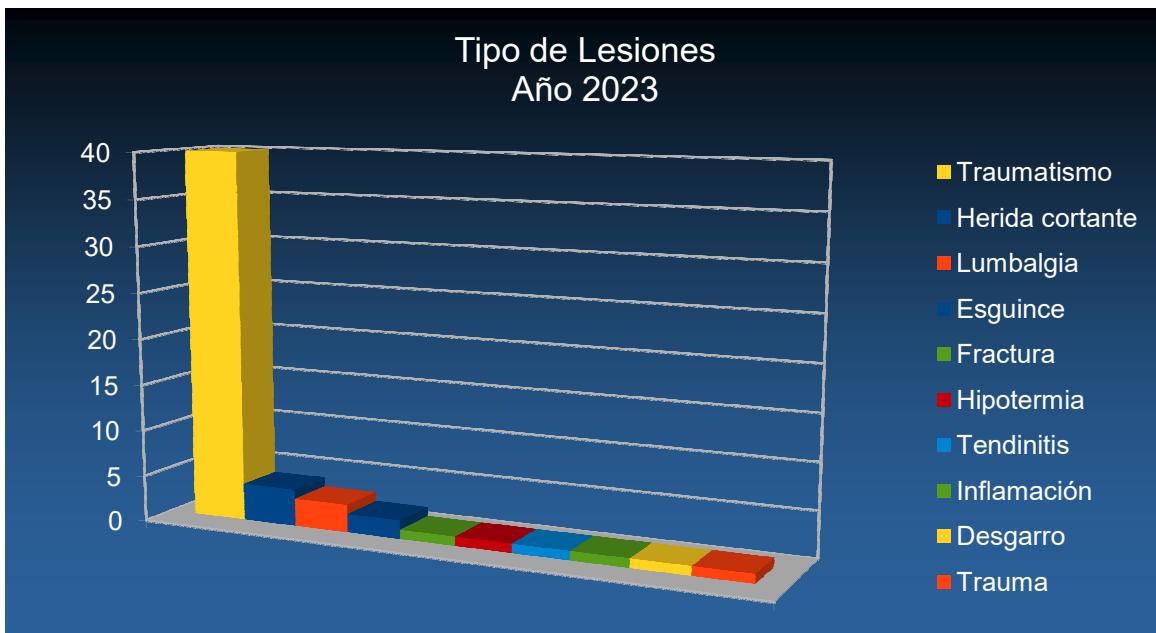


Durante el recuento efectuado en el año 2023, se puede apreciar una disminución en los infortunios: Cubierta (24), Bodega (13), Planta de Proceso (09), Baño (04), Camarote, Cocina, Sala de Máquinas y Puente (1). Esta tendencia indica que se tomó más conciencia referente a las medidas de seguridad a la hora de la manipulación de los elementos de pesca y la actividad en sí, ya que de esta manera sucedieron menos percances que el año anterior.

TIPOS DE LESIONES

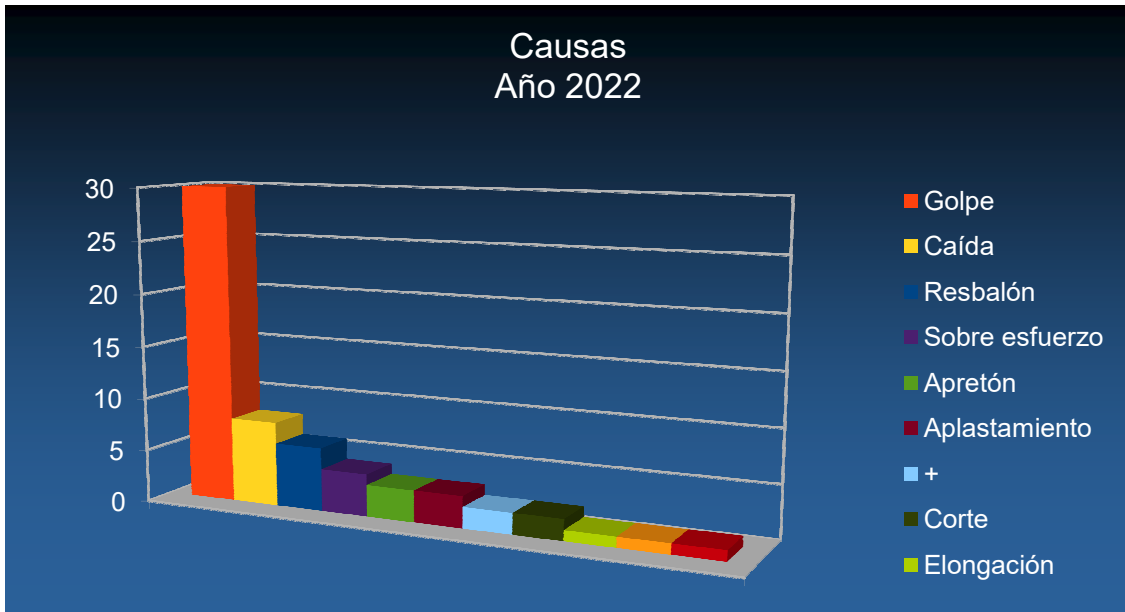


Durante el 2022 los tipos de lesiones más comunes relacionadas al trabajo a bordo fueron las siguientes: Traumatismos (44), Sobre esfuerzo (04), Amputación (03), Herida Cortante y Fractura (02), Esguince, Elongación, Politraumatismo, Electrocución, Hipotermia (01). Además se registró un (01) evento de hombre al agua (MOB), en el cual, mediante una rápida acción de la tripulación se logro salvaguardar su vida.

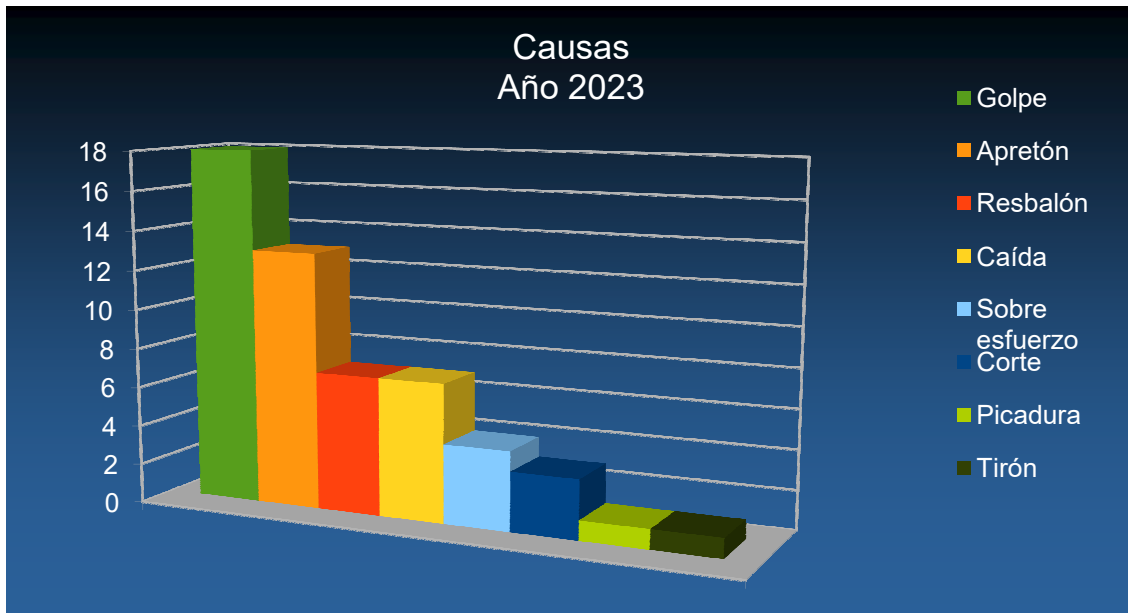


En el año 2023, se puede apreciar la decreciente variedad de tipos de lesiones y a su vez, la disminución de los como tipo de lesiones: Traumatismo (40), Herida cortante (04), Lumbalgia (04), Esguince (02), Fractura, Hipotermia, Tendinitis, Desgarro, Trauma (01). Además se registró un (01) evento de hombre al agua (MOB), en el cual, luego de unos 10 minutos aproximadamente, mediante acción de la tripulación se logro salvaguardar su vida.

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES



2022: Golpe (30), Caída (08), Resbalón (06), Apretón y Aplastamiento (03), Corte (02), Elongación, Electrocción y Tropezón (01).



2023: Golpe (18); Apretón (13), Resbalón (07), Caída (07), Sobre Esfuerzo (04), Corte (03), Picadura y Tirón (01).

Se puede apreciar que los accidentes fueron decreciendo de manera favorable este primer cuatrimestre del año 2023, respectivo del anterior, teniendo en cuenta las mismas condiciones, siendo los más frecuentes como: las condiciones hidrometeorológicas, mal mantenimiento, mala limpieza, falta de elementos de protección personal y/o error humano.

CONCLUSIONES

Del análisis efectuado por parte de la División Seguridad de la Navegación Pesquera, de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, sobre las diversas situaciones reportadas a bordo de buques pesqueros durante el primer cuatrimestre de los años 2022 y 2023, surgen tres (3) áreas de interés respecto de la causalidad por lesiones de la tripulación:

Las labores sobre:

Cubierta: se deben a la falta de supervisión de la tarea asignada, el olvido de las prácticas de seguridad y la falta de utilización de equipos de protección personal.

Parque de Pesca/Planta de Procesamiento: incidentes causados por caídas (a bordo o por la borda), durante las faenas de pesca, golpes en las bodegas con pastillas de hielo o recipientes, cubiertas resbaladizas, tropezones con equipos desparramados en las zonas de trabajo.

Operaciones de Carga/Descarga de Bodega: incluyen lesiones que se produjeron durante las operaciones de amarre, golpes contra equipos como ganchos de grúa, golpes en planta de procesamiento, etc.

Otros factores a considerar son:

Condiciones climáticas adversas: se pueden presentar como fuertes vientos, olas altas y tormentas que puedan dificultar el labor de los embarcados

Equipos defectuosos: el equipo y arte de pesca en malas condiciones. Si el mismo no está en condiciones puede aumentar el riesgo de los que manipulen dichos elementos.

Falta de capacitación: toda la tripulación tendrá que estar capacitada en medidas de seguridad para prevenir y manejar situaciones de emergencia.

Como resultado final se puede apreciar una baja de los accidentes en embarcaciones pesqueras, debido a la concientización y capacitación de sus tripulantes, siendo en muchos casos más cuidadosos.

Para su mayor control, siguen llevando a cabo los constantes controles por medio las Campañas de Inspecciones Concentradas, las auditorías de gestión y la toma de conciencia por parte de capitanes y armadores sobre los riesgos en la pesca.