

PNA

Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación
División Seguridad de la Navegación Pesquera

Reporte de Seguridad
Análisis Estadístico de Accidentes con
Lesiones - Flota Pesquera Nacional
Primer Trimestre 2020



Ministerio de Seguridad
Argentina



INTRODUCCIÓN

La actividad pesquera es una de las profesiones más riesgosas que existe en el mundo, anualmente se producen a bordo gran cantidad de accidentes, ocasionando altas tasas de lesiones, morbilidad y mortalidad.

Un buque en operaciones se encuentra en un ambiente de continuo movimiento, propio del medio en que se encuentra, el trabajo a bordo de buques pesqueros conlleva una carga física elevada con utilización de maquinaria pesada y en muchas ocasiones sobre cubiertas mojadas que se tornan resbaladizas. Además de las condiciones meteorológicas, los tripulantes están expuestos a ruidos y vibraciones propios del buque y factores físicos, químicos y biológicos.

La Prefectura Naval Argentina, como Autoridad Marítima Nacional, viene desarrollando un marco reglamentario para mejorar la seguridad operacional de los buques pesqueros y la prevención de la contamina-

ción de las aguas, con énfasis en el elemento humano, fomentando una mayor conciencia de los riesgos de la actividad de la pesca y generando herramientas de probada eficacia como son los sistemas de gestión de la seguridad, cuya implementación y cumplimiento por los propietarios, armadores, capitanes y tripulaciones, permite instalar a bordo un entorno de trabajo seguro, protegido y sostenible en el tiempo.

En ese contexto, y como parte del compromiso que asume la Institución de promover la constante mejora de las condiciones de seguridad de la flota pesquera, se ha realizado un análisis estadístico de los accidentes laborales en la flota pesquera argentina acaecidos durante el primer trimestre del año 2020, observándose un considerable número de incidentes con lesiones corporales sufridos por la tripulación, que en los casos más graves derivó, incluso, en la pérdida de vidas humanas.

RESULTADOS

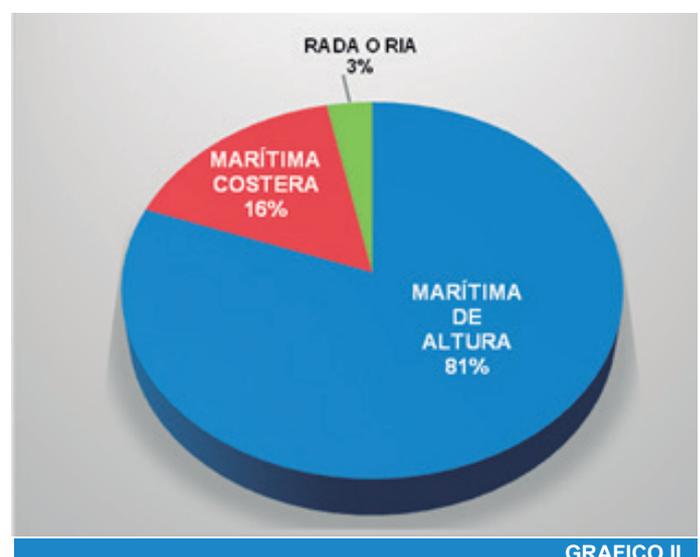
Esta primer etapa de análisis se basa en datos extraídos de la información suministrada por los capitanes de buques a las Estaciones Costeras de Seguridad de la Prefectura Naval Argentina que brindan cobertura en todo el mar jurisdiccional, reportándose accidentes que han originado operaciones SAR (búsqueda y rescate) o MAS (asistencia marítima), según los casos, durante el primer trimestre del año 2020.

En total, se reportaron durante este período:

43 accidentes laborales a bordo de 31 buques pesqueros, de los cuales 58,1% corresponde a tripulantes embarcados en buques Arrastreros y/o Tangoneros (25) y el 41,9 % en buques Poteros (18).

ACCIDENTE DE BUQUES PESQUEROS PRIMER TRIMESTRE 2020

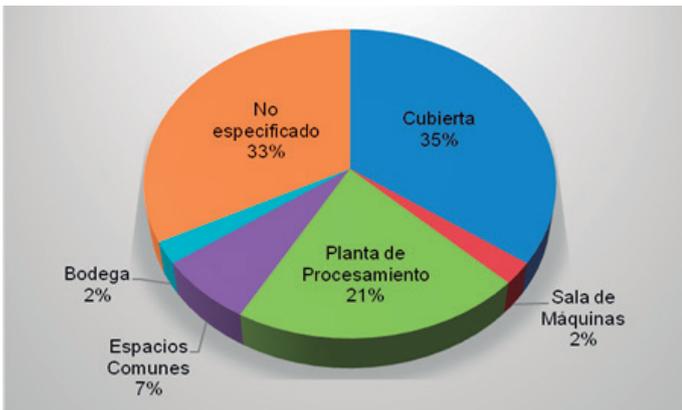
TIPO DE NAVEGACIÓN



Los datos del primer trimestre indican que los accidentes fueron en ascenso registrándose en enero 11 (26 %), febrero 15 (35%) y marzo 17 (39%) reportes (Gráfico 1), correspondiendo el 81% a buques de altura, el 16 % a costeros y el 3% a los de rada o ría (Gráfico II).

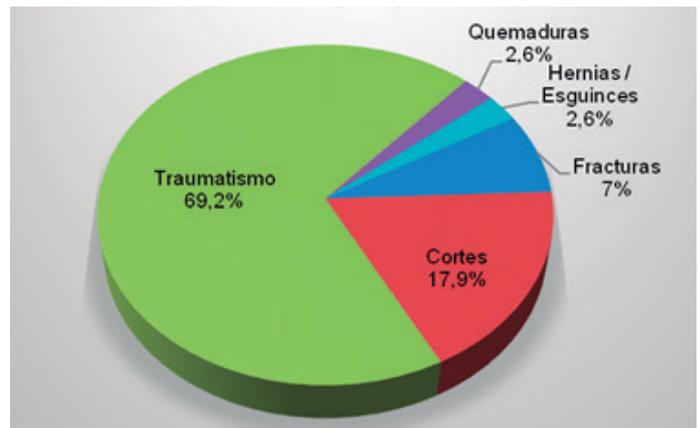
LUGAR DEL BUQUE DONDE SE INFORMÓ EL ACCIDENTE

De los reportes, se destaca que la mayoría de las lesiones/incidentes ocurrieron sobre cubierta (35%) y en planta de procesamiento (21%), por lo que se concluye que sobre cubierta ocurren la mayor cantidad de acontecimientos/accidentes.



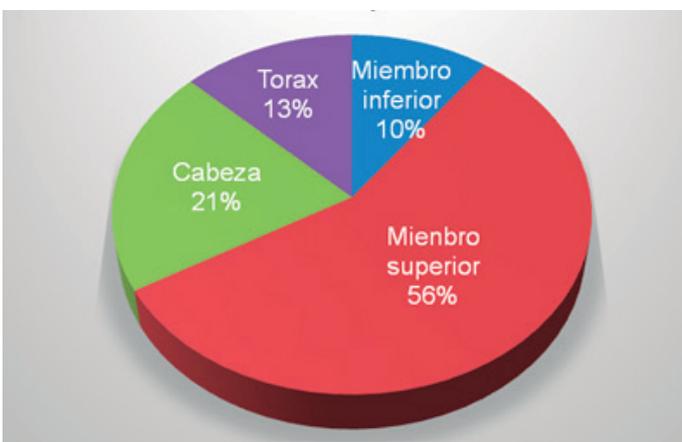
TIPO DE LESIONES

El tipo de lesiones más comunes relacionadas al trabajo a bordo fueron las siguientes: traumatismos 27 (68%), heridas cortantes 7 (18%), fracturas (expuestas/cerradas) 3 (7%), quemaduras 1 (2,5%) y esguinces/hernias 1 (2,5%) (Gráfico 5).



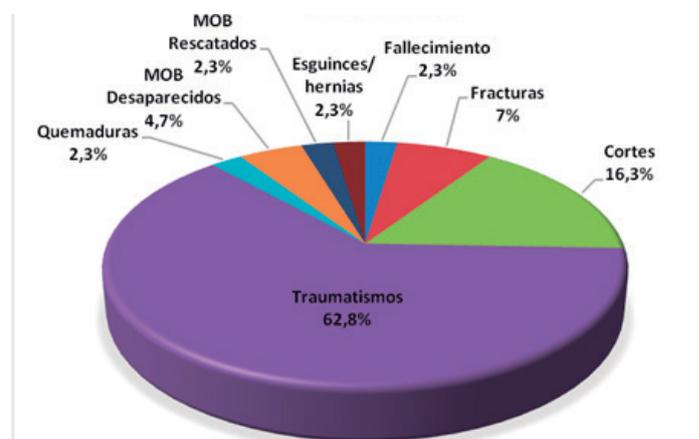
PARTE DEL CUERPO AFECTADA

Los miembros superiores (dedos/manos/brazos/hombros) representan el mayor grupo del cuerpo afectado con el 56% de las lesiones, seguido por golpes en la cabeza con el 21%, en tórax el 13% y en los miembros inferiores (pie/pierna/rodilla) el 10%.



Además de lo expresado en el párrafo anterior durante el período analizado, se registraron tres (3) eventos de hombre al agua (MOB), de los cuales uno (1) fue rescatado y los dos (2) restantes debido al tiempo transcurrido desde la caída al agua y a la búsqueda con resultados negativos, se determinó que no existen esperanzas razonables de supervivencia. También se produjo el fallecimiento de una persona en labores de alistamiento de la embarcación.

INCIDENTES



El Gráfico detalla los incidentes de hombre al agua separados (rescatado y desaparecidos) y el tripulante fallecido.

Otro dato de interés que surge del presente análisis, es que como consecuencia de las lesiones sufridas por los tripulantes y las recomendaciones de los facultativos a través de las consultas radiomédicas a las Estaciones Costeras de Seguridad de Prefectura, 23 de un total de 31 buques pesqueros que reportaron lesiones, debieron interrumpir sus tareas de pesca y regresar a puerto para el tratamiento adecuado de los tripulantes afectados.

Asimismo, y que resulta importante en el análisis, es que el tripulante accidentado estará inactivo por un período de tiempo que, conforme a la gravedad del incidente, puede ser prolongado, afectando la disponibilidad general de personal para cubrir los puestos de embarco.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del análisis realizado por parte de la División Seguridad de la Navegación Pesquera, de la Dirección de Policía de Seguridad de la Navegación, sobre los incidentes reportados a bordo de buques pesqueros durante el primer trimestre del año 2020, surgen tres (3) áreas de interés respecto de la causalidad por lesiones de la tripulación:

MANIPULACIÓN DE ARTES DE PESCA :

Estas incluyen lesiones de la tripulación que surgen de la falta de supervisión de la tarea, la inobservancia de las prácticas de seguridad y la no utilización de los equipos de protección personal.

RESBALAMIENTOS/TROPEZONES/CAÍDAS/SOBREESFUERZO :

Se trata de incidentes causados por cubiertas resbaladizas, tropezones con equipos desparramados en las zonas de trabajo y caídas (a bordo o por la borda) durante las faenas de pesca.

LESIONES GENERALES :

Incluyen lesiones de la tripulación que se produjeron durante las operaciones de amarre, golpes contra equipos como ganchos de grúa, golpes en planta de procesamiento, etc.

PRINCIPALES AREAS DE CAUSALIDAD DE LESIONES A BORDO DE BUQUES PESQUEROS ENERO/MARZO 2020



El estudio de estos incidentes demuestra que es muy probable que muchas lesiones personales podrían haberse evitado si se hubiera realizado una adecuada evaluación de riesgos para identificar y neutralizar los potenciales peligros.

Al respecto, las “NORMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN (NGS)”, previstas en la Ordenanza N° 5-18 (DPSN), establecen como requisito obligatorio para las compañías, evaluar todos los riesgos identificados para sus buques, su personal y el medio ambiente, y tomar las oportunas precauciones, adoptando los procedimientos para aplicar las correspondientes medidas correctivas, incluidas las destinadas a evitar que se repitan los problemas.

En ese sentido, considerando que la mayoría de los incidentes reportados se concentran en la flota pesquera

de altura (81% de los casos), se recomienda a los propietarios y armadores a evaluar los riesgos señalados a través del sistema de gestión de la seguridad y así poder brindar una respuesta para mitigar sus efectos y consecuencias. Como orientación a esa actividad, se anexa un ejemplo de Formulario de evaluación de riesgos para las faenas de pesca, en el cual se destacan varios peligros potenciales y se ofrecen posibles medidas de control. Quisiéramos subrayar que esto es sólo para fines de orientación y que es imperativo que los propietarios o armadores realicen sus propias evaluaciones de riesgos sobre la base de sus parámetros operativos particulares.

ANEXO



INSTRUCCIONES PARA EL USO DEL FORMULARIO DE EVALUACIÓN DE RIESGOS

1

Visualizar la tarea en cuestión e identificar los peligros asociados con su realización. Estos peligros deben enumerarse y abordarse individualmente en el formulario de evaluación de riesgos.

2

Una vez identificado el peligro, sobre la base de la combinación de la probabilidad y la gravedad/consecuencia del peligro, se asignará la puntuación de la evaluación de riesgos utilizando la matriz de evaluación de riesgos de la última página. Por ejemplo, para un peligro que tiene una probabilidad de “improbable” y una gravedad/consecuencia de “perjudicial”, la puntuación de la evaluación de riesgos sería 4 (riesgo moderado).

3

Con la determinación de la puntuación de la evaluación de riesgos, utilizando la tabla de respuesta recomendada en la última página, se deben planificar y aplicar las medidas adecuadas.

4

Utilizando el ejemplo anterior de una puntuación de 4 en la evaluación de riesgos (riesgo moderado), se deben aplicar controles apropiados al riesgo y éstos deben figurar en el formulario correspondiente junto con la persona responsable de aplicar el control y la fecha de finalización.

5

Una vez aplicados los controles, se debe reevaluar el riesgo en su conjunto teniendo en cuenta los controles aplicados y, una vez más, utilizando la matriz de evaluación de riesgos de la última página, se debe obtener una puntuación residual.

6

Si el riesgo residual de la reevaluación es “Trivial” o “Tolerable” (puntuaciones 1 y 2), entonces no se requieren controles adicionales y sólo es necesario un seguimiento efectivo de la tarea para garantizar el cumplimiento de los procedimientos.

7

Sin embargo, si la reevaluación del riesgo vuelve a ser “Moderada”, “Sustancial” o “Intolerable” y arroja una puntuación superior a 2, ello implica que los controles aplicados no son suficientes para hacer frente a los peligros asociados y, por lo tanto, no llevan el riesgo a un nivel seguro. Esto requeriría que se apliquen controles adicionales y que se sigan una vez más los pasos 4 y 5.

8

Este proceso continuaría hasta que el riesgo residual se reduzca finalmente a un nivel aceptable (puntuaciones 1 ó 2).

9

Es necesario supervisar eficazmente la tarea que se ha de llevar a cabo para garantizar que no se produzcan desviaciones no autorizadas e inseguras que puedan modificar efectivamente toda la evaluación del riesgo, haciéndola así inapropiada para la tarea en cuestión.

NOMBRE DEL BUQUE:	ACTIVIDAD:	PERSONAL INTERVINIENTE EN LA TAREA:
--------------------------	-------------------	--

CATEGORÍA DE PELIGRO	PELIGROS POTENCIALES IDENTIFICADOS	PUNTUACIÓN DE EVALUACIÓN DE RIESGOS	POSIBLES MEDIDAS DE CONTROL REQUERIDAS	PERSONA RESPONSABLE	FECHA DE FINALIZACIÓN	PUNTUACIÓN DE RIESGO RESIDUAL
LESIONES A MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	Lesiones/accidentes mortales de miembros de la tripulación al manipular artes de pesca como redes o al manipular la captura.	Probable (3) x Perjudicial (2) = 6 Substantial (solo ejemplo)	<ul style="list-style-type: none"> - Se dispondrá de procedimientos operativos estándar para el despliegue, funcionamiento y recuperación de artes de pesca específicas, tales como nasas de langosta, redes de arrastre, cestos, mallas, cabos, etc. - Tripulación adecuada para llevar a cabo la faena de manera segura. - La tripulación estará debidamente familiarizada y formada en el manejo de artes de pesca y la faena será debidamente supervisada. - La tripulación llevará equipo de protección personal (PPE) adecuado, incluidos guantes de seguridad apropiados para evitar que se produzcan lesiones por las espinas o dientes de los peces o que los peces o cangrejos los muerdan. - Los artes de pesca se inspeccionarán periódicamente, se mantendrán reparados y/o se sustituirán según sea necesario. - Las partes móviles de la maquinaria serán vigiladas según corresponda. - Las sogas/los cabos se manipularán adecuadamente para prevenir quemaduras. - Los operadores de cabestrantes y otras máquinas móviles tendrán la experiencia adecuada. - Los ganchos y otras partes del equipo de izado que puedan oscilar y causar lesiones se mantendrán sujetos o trincados según corresponda. - La tripulación se mantendrá alejada de la captura cuando ésta se descienda a la bodega/cámara de pescados. - Ventilación adecuada y continua en la bodega o cámara de pescados para garantizar una buena calidad del aire. - Se llevará a cabo una reunión de seguridad para hablar de la tarea con toda la tripulación. 	Capitán y totalidad de la tripulación		Improbable (2) x Levemente Perjudicial (1) = 2 Tolerable (solo ejemplo)

**MATRIZ DE EVALUACIÓN DE RIESGOS
PARA OBTENER LA PUNTUACIÓN**

	Gravedad/Consecuencia		
Probabilidad	Levemente perjudicial (1)	Perjudicial (2)	Extremadamente Perjudicial (3)
Altamente improbable (1)	Riesgo Trivial (Puntuación 1)	Riesgo Tolerable (Puntuación 2)	Riesgo Moderado (Puntuación 3)
Improbable (2)	Riesgo Tolerable (Puntuación 2)	Riesgo Moderado (Puntuación 4)	Riesgo Sustancial (Puntuación 6)
Probable (3)	Riesgo Moderado (Puntuación 3)	Riesgo Sustancial (Puntuación 6)	Riesgo Intolerable (Puntuación 9)

EL SIGUIENTE CUADRO INDICA LA RESPUESTA RECOMENDADA EN CADA CASO.

Trivial	No se requiere ninguna acción.
Tolerable	<ul style="list-style-type: none"> - No se requieren controles adicionales. - Se requiere una vigilancia para asegurar que se mantenga el control.
Moderado	<ul style="list-style-type: none"> - Se requieren esfuerzos para reducir el riesgo. - Los controles deben aplicarse dentro de un plazo determinado.
Sustancial	<ul style="list-style-type: none"> - La nueva labor no debe comenzar hasta que se reduzca el riesgo. - Si la labor está en curso, se deben adoptar medidas urgentes. - Es posible que se necesiten recursos considerables.
Intolerable	<ul style="list-style-type: none"> - No se iniciarán ni continuarán los trabajos hasta que se haya reducido el riesgo. - Si la reducción no es posible, se prohibirá la actividad.

Los formularios presentados sólo tiene carácter orientativo y no sustituye a ningún procedimiento de la compañía ni a las normas legales aplicables.