

89.2:22

CARACTERIZACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN LA ACTIVIDAD PESQUERA

DOCUMENTOS
SOCIALES



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL

CARACTERIZACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD EN LA ACTIVIDAD PESQUERA

Título:

Caracterización de la siniestralidad en la actividad pesquera.

Autor:

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

Elaborado por:

Esther Duque Casas

Esperanza Valero Cabello

José Manuel Fernández Hernando

Pilar Hervás Rivero

Edita:

Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST), O.A., M.P.

C/ Torrelaguna, 73 - 28027 Madrid.

Tel. 91 363 41 00, fax 91 363 43 27

www.insst.es

Composición:

Servicio de Ediciones y Publicaciones del INSST

Edición:

Madrid, marzo 2022

NIPO (en línea): 118-22-031-4

Hipervínculos:

El INSST no es responsable ni garantiza la exactitud de la información en los sitios web que no son de su propiedad. Asimismo la inclusión de un hipervínculo no implica aprobación por parte del INSST del sitio web, del propietario del mismo o de cualquier contenido específico al que aquel redirija.

Agradecimientos:

El INSST manifiesta su agradecimiento más sincero al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social (OE ITSS). La información estadística suministrada por la OE ITSS relativa a los accidentes investigados en la pesca durante el periodo ha contribuido, sin duda, a mejorar la caracterización de los accidentes laborales que se producen en la actividad pesquera.

**Catálogo de publicaciones de la
Administración General del Estado:**

<http://cpage.mpr.gob.es>

Catálogo de publicaciones del INSST:

<http://www.insst.es/catalogo-de-publicaciones>



ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO	6
2. SINIESTRALIDAD LABORAL EN PESCA. ACCIDENTES DE TRABAJO	9
2.1. Partes de accidentes de trabajo. Sistema DELTA.....	9
2.1.1. Datos globales	10
2.1.2. Índices de incidencia	11
2.1.3. Comparativa 2019-2020 y COVID-19.....	15
2.1.4. Datos sociodemográficos de las personas accidentadas	17
2.1.5. Gravedad de los accidentes en pesca	25
2.1.6. Tipología de los accidentes en pesca: forma de contacto.....	27
2.2. Investigación de accidentes realizada por la ITSS.....	31
2.2.1. Principales formas de contacto en los accidentes operacionales investigados por la ITSS.....	34
2.2.2. Accidentes operacionales graves y mortales según modalidad pesquera	36
2.2.2.1. Pesca de Arrastre.....	37
2.2.2.2. Pesca de Cerco	39
2.2.2.3. Pesca de Palangre	41
2.2.2.4. Pesca con Artes Menores.....	43
2.2.3. Otros accidentes investigados por la ITSS	45
2.3. Investigación de accidentes realizada por la CIAIM	46
3. SINIESTRALIDAD LABORAL EN PESCA. ENFERMEDADES PROFESIONALES	53
FUENTES DE INFORMACIÓN	57

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVO

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) califica a la pesca marina como una de las ocupaciones más arduas y peligrosas. Según sus datos, más de 58 millones de personas trabajan en el sector primario de la pesca y la acuicultura y más de 15 millones lo hacen a tiempo completo en buques pesqueros.

En España son más de 40.000 las personas que trabajan en el sector y, como en otros países, presenta unos elevados índices de incidencia de accidentes de trabajo que, además, tienen una gravedad mayor que en otros sectores y también unos elevados niveles de mortalidad. El estudio de la siniestralidad nos acerca a la causa de los accidentes y este conocimiento permite definir las medidas preventivas, así como su priorización para alcanzar el objetivo final de disminuir dicha siniestralidad.

Los trabajadores y trabajadoras del sector marítimo pesquero están expuestos a riesgos de muy diversa índole: riesgos de la propia navegación; riesgos de trabajar en una plataforma en continuo movimiento y en un ambiente, a menudo, hostil; riesgos de trabajar con maquinaria peligrosa; exposición continua a ruido y vibraciones y a las inclemencias climáticas; carga física elevada; riesgos con agentes físicos, químicos y biológicos, etc.

El lugar de trabajo, en el caso de la actividad pesquera, tiene además unas características especiales. Se trata de embarcaciones diseñadas y equipadas para realizar labores de pesca con distintos tipos de arte, en función de las especies a capturar, y que desarrollan su actividad en el mar, a distintas distancias de la costa, lo cual se puede convertir en un grave problema ya que, si se produce algún accidente a bordo, la atención médica puede retrasarse.

Por sus propias características, el buque es un lugar de trabajo inestable, ya que se encuentra flotando en un medio – el mar – que, según las condiciones, puede incrementar los riesgos para la seguridad y salud. En todo caso, está sometido a un movimiento continuo y cuenta con espacios limitados. Por otra parte, los incidentes que afectan a la

flotabilidad del buque pueden conducir a accidentes con múltiples víctimas.

En un contexto como el citado en el párrafo anterior, la evaluación de riesgos juega un papel fundamental. La realización de una adecuada identificación y evaluación de los riesgos, especialmente de aquellos relacionados con las maniobras de pesca, así como la adopción de unas medidas preventivas certeras, contribuirán, sin duda, a eliminar o minimizar los riesgos de sufrir accidentes y enfermedades profesionales durante el trabajo en la actividad pesquera.

El objetivo de este documento es ofrecer información sobre los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales más frecuentes en el sector pesquero, incluyendo la acuicultura, de manera que esta pueda servir de ayuda a los procesos de identificación y evaluación de los riesgos y a la eficaz planificación de las actividades preventivas en esta actividad.

**SINIESTRALIDAD LABORAL
EN PESCA. ACCIDENTES
DE TRABAJO**

2. SINIESTRALIDAD LABORAL EN PESCA. ACCIDENTES DE TRABAJO

En este apartado se ofrece información cuantitativa y cualitativa sobre los accidentes laborales más frecuentes en la pesca y acuicultura. Para ello se han tenido en cuenta las siguientes fuentes de información:

1. Anuario de estadísticas y Fichero informatizado de los partes de accidentes de trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES).
2. Estadísticas respecto de los accidentes laborales graves y mortales que investiga la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS).
3. Informes de accidentes de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El hecho de utilizar distintas fuentes responde a que, tanto los accidentes investigados por la ITSS como los investigados por la CIAIM, ofrecen más y mejor información en relación con las causas de los accidentes y permiten realizar un análisis mejor de las mismas permitiendo, por tanto, establecer medidas preventivas más eficaces.

Sin embargo, hay que considerar que, en ambos casos, se trata de un subgrupo del total de accidentes y pueden pertenecer a ámbitos temporales diferentes; por tanto, el análisis de determinados factores no siempre será comparable entre las tres fuentes de datos, debiendo analizarlos siempre por separado.

2.1. Partes de accidentes de trabajo. Sistema DELTA

El INSST analiza anualmente la información contenida en los partes de accidentes de trabajo que han sido notificados (Sistema Delt@) junto con los datos publicados por el MITES.

En los últimos años, se han producido modificaciones importantes que afectan a estas estadísticas:

- A partir de la publicación anual de 2020, como actividad económica se pasa a considerar la del centro de trabajo en el que el trabajador o trabajadora está dado de alta en la Seguridad Social. El MITES ofrece series recalculadas para poder disponer de la evolución en años anteriores, según este nuevo criterio.
- A partir del 1 de enero de 2019 la cobertura específica de accidentes de trabajo por la Seguridad Social para los afiliados al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) pasó a ser obligatoria con carácter general, lo que supuso de hecho la incorporación de más de 2,5 millones de personas en la población de referencia de esta estadística en España, para el total de actividades económicas. Por este motivo, los datos de 2019 no son comparables a los de 2018 y anteriores, salvo los que se refieran exclusivamente a personas asalariadas.
- A partir de 2016 se incluyen como accidentes mortales todos los fallecimientos a consecuencia del accidente de trabajo en el plazo de un año desde la fecha del accidente, independientemente de la gravedad inicial. Por tanto, existe una ruptura metodológica de la serie entre los años 2015 y 2016.

2.1.1. Datos globales

En el año 2020 se registraron en el sector pesquero un total de 1884 accidentes de trabajo con baja en jornada. Estos accidentes se concentran en un 76% en la pesca, correspondiendo el 24% restante a la acuicultura. El desglose por actividad y gravedad es el que aparece en la tabla 1:

Tabla 1.
Accidentes de trabajo con baja en jornada de trabajo, 2020.

Actividad	Leve	Grave	Mortal	Total
031 - Pesca	1372	44	15	1431
032 - Acuicultura	441	11	1	453
Total general	1813	55	16	1884

Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario de estadísticas (MITES).

Por gravedad, un 96,2% del total de accidentes fueron calificados como leves, un 2,9% como graves y un 0,9% resultaron mortales.

Los datos de 2020 suponen una disminución global del 10% respecto a los datos del año 2019, con la excepción de las cifras de accidentes mortales, que experimentaron un aumento significativo, como se verá en los siguientes apartados. En ellos se ofrece información detallada sobre la evolución de la siniestralidad en la pesca durante la última década, incluyendo un análisis comparativo de las cifras de siniestralidad de los años 2019 y 2020, este último marcado por la pandemia por COVID-19. Asimismo, se caracteriza el perfil sociodemográfico de las personas accidentadas y las formas de accidentes más frecuentes en el sector.

2.1.2. Índices de incidencia

El índice de incidencia (II) relaciona el número de accidentes de trabajo en jornada de trabajo con baja, excluyendo los accidentes in itinere (en adelante, ATJT), con el número medio de personas expuestas al riesgo¹.

La pesca (incluyendo acuicultura) se sitúa entre las actividades económicas con mayores índices de incidencia de ATJT con baja. En la tabla 2 se observan algunas de las divisiones de actividad de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009), ordenadas de mayor a menor índice de incidencia y, como se puede observar, la Pesca y acuicultura (CNAE 03) ocupa el puesto 12º con un II de 5392, duplicando la media para el total de actividades (2455,10). El primer lugar corresponde de forma destacada a la actividad de Extracción de antracita, hulla y lignito con un II de 26753,2 y el listado lo cierra la Programación, consultoría y otras actividades relacionadas, ocupando el puesto 87º. Para facilitar la comprensión y poner en contexto este dato, se muestra también el II de Construcción de edificios, que ocupa el 5º lugar.

¹ Índice de incidencia (II): número de accidentes que se producen en un periodo determinado por cada 100.000 personas trabajadoras afiliadas con las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional específicamente cubiertas.

Tabla 2.
Clasificación de índices de incidencia de ATJT con baja, 2020.

Clasificación	División de actividad	Índice de incidencia
1	Extracción de antracita, hulla y lignito	26753,2
5	Construcción de edificios	6364,5
12	Pesca y acuicultura	5392,8
	Total actividades (media nacional)	2455,1
87	Programación, consultoría y otras actividades	102,3

Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario de estadísticas (MITES).



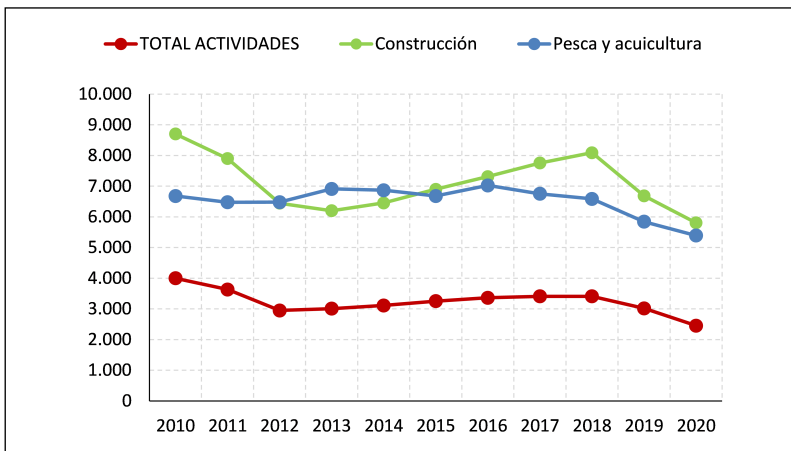
Por sexos, según el *Informe Anual de Accidentes de Trabajo 2020* elaborado por el Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo (OECT) del INSST, en la pesca el valor del II calculado para los hombres duplicó el calculado para las mujeres (5984 frente a 2267,30). La pesca ocupa el décimo lugar en las divisiones de actividad con mayor tasa de incidencia en los hombres y el decimocuarto en las mujeres.

Un aspecto de interés es analizar la evolución de los valores del II a lo largo del tiempo. Así, el Gráfico 1 muestra el comportamiento del II para el total de actividades, para la construcción y para la pesca en la última década.

Se observa que, en este periodo, los II para las actividades de construcción y pesca se encuentran en valores similares, que duplican el índice calculado para el total de las actividades económicas.

Sin embargo, la evolución de la siniestralidad en la pesca tiene unas características particulares. Mientras que en el conjunto de actividades económicas y también en la de construcción, hasta 2012 los II mantienen una tendencia descendente iniciada en 2006 (relacionada con la crisis económica) y a partir de 2012 inician un lento ascenso hasta 2018, el descenso de los valores de II a lo largo del tiempo ha sido menor en pesca, destacándose que estos permanecieron prácticamente estables hasta 2018.

Gráfico 1.
Evolución del índice de incidencia de ATJT con baja (2010-2020).



Fuente: Elaboración propia a partir del Anuario de Estadísticas (MITES).

Posteriormente, en las tres series, se observa un descenso derivado de la incorporación de las personas trabajadoras autónomas a la cobertura específica de accidentes de trabajo a partir del 1 de enero de 2019, lo que supuso un incremento sustancial de la población de referencia para el cálculo del II.

Además, durante el año 2020, la pandemia originada por el virus del SARS-CoV-2 conllevó la adopción de diversas restricciones laborales y sociales en España, que han repercutido sobre la población trabajadora y sobre la siniestralidad, como veremos.

En cuanto a mortalidad por accidente, la pesca es, con diferencia, una de las actividades económicas con mayores índices de incidencia de accidentes de trabajo mortales (Tabla 3).

Los valores de índice de incidencia de accidentes *mortales* en pesca se encuentran, a lo largo de los años, muy por encima de los del conjunto de actividades y los de la construcción. Cabe destacar la irregularidad que presenta la línea de evolución del II de los accidentes

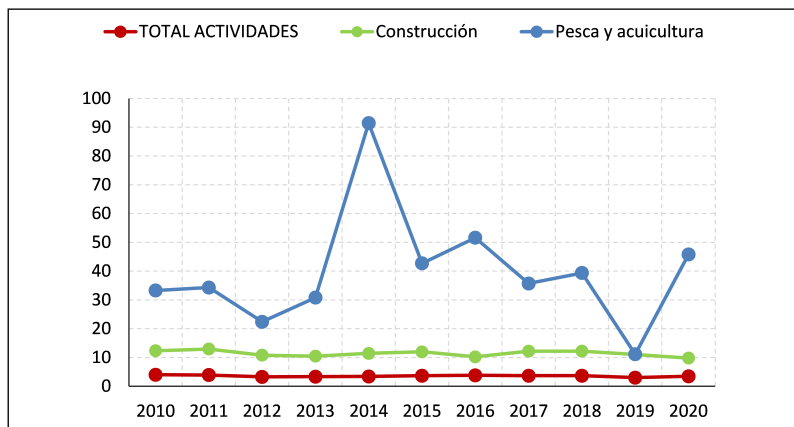
Tabla 3.
Clasificación de índices de incidencia de ATJT mortales, 2020.

Clasificación	Sección / división de actividad	Índice de incidencia
1	Pesca y acuicultura	45,80
2	Industrias extractivas	23,25
3	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	12,41
4	Transporte y almacenamiento	11,42
5	Construcción	9,81
	Total actividades (media nacional)	3,49
20	Educación	0,42

Fuente: elaboración propia a partir del Anuario de Estadísticas (MITES).

mortales, consecuencia de accidentes marítimos como vuelcos, colisiones, abordajes, hundimientos-inundaciones e incendios de los buques que, en ocasiones, se cobran un número elevado de víctimas mortales y generan picos significativos (Gráfico 2).

Gráfico 2.
Evolución del índice de incidencia de ATJT mortales (2010-2020).



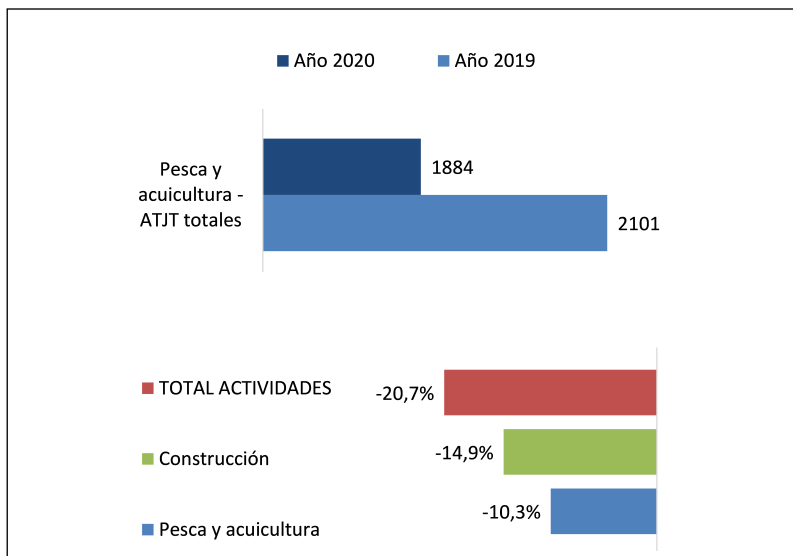
Fuente: elaboración propia a partir del Anuario de Estadísticas (MITES).

2.1.3. Comparativa 2019-2020 y COVID-19

Durante el año 2020 se produce una situación excepcional derivada de la pandemia por el virus del SARS-CoV-2 y la consiguiente adopción de diversas restricciones laborales y sociales en España. Aunque la pesca y acuicultura se consideraron “actividades esenciales”, la COVID-19 ha producido un impacto sobre las condiciones de trabajo y la siniestralidad laboral y por ello es interesante realizar una comparación entre los datos de los años 2019 y 2020.

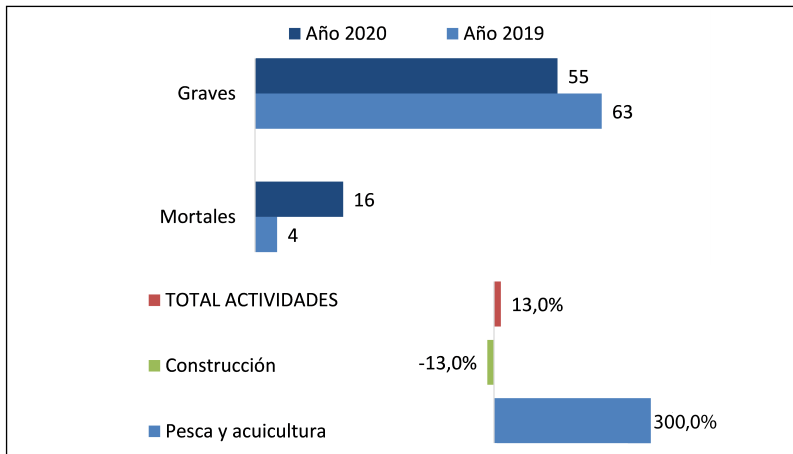
Durante el año 2020 se produjeron 1884 accidentes con baja en jornada, de los cuales 55 accidentes fueron graves y 16 mortales. Comparando estos datos con los del año anterior, se produjeron 217 accidentes menos, pero con 12 accidentes mortales más (Ver gráficos 3 y 4).

Gráfico 3.
Accidentes de trabajo con baja 2019-2020
y variación respecto al año anterior.



Fuente: elaboración propia a partir del Anuario de Estadísticas y del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

Gráfico 4.
Accidentes de trabajo graves y mortales 2019-2020
y variación respecto al año anterior.



Fuente: elaboración propia a partir del Anuario de Estadísticas y del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

En relación con 2019, destaca que los accidentes con baja experimentaron en 2020 un descenso del 10,3%, bajada menor a la producida en el total de actividades económicas y construcción.

Esta tendencia se invierte en los accidentes mortales, ya que en 2020 la pesca sufre un incremento importante respecto a 2019, pasando de 4 a 16 accidentes y el II se incrementa en un 300%, frente al resto de actividades donde el índice solo aumentó un 13%.

Hay que precisar que los cuatro fallecimientos ocurridos en 2019 fueron un dato anormalmente bajo dentro de la serie 2010-2020, donde el valor promedio se sitúa en 15 fallecidos al año.

Accidentes por COVID-19

Según datos publicados por el Ministerio de Trabajo y Economía Social en la tabla ATR-COVID.1.2. *Accidentes de trabajo con baja en jornada por COVID-19, según gravedad*, durante el año 2020 no se registró ningún accidente de trabajo por COVID-19 en la actividad de Pesca y acuicultura.

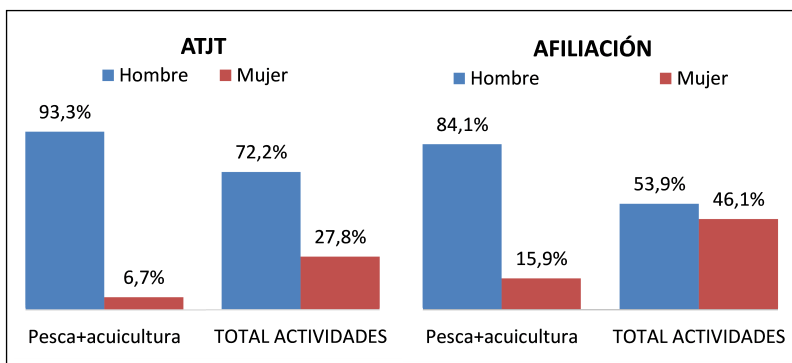
Debe tenerse en cuenta que esta estadística recoge únicamente los casos de COVID-19 que hayan sido calificados como “accidente de trabajo” según la normativa vigente. En particular, para los casos de contagio por COVID-19, se ha establecido legislación específica para su reconocimiento como accidente de trabajo en el artículo 5.1 del Real Decreto-ley 6/2020, de 10 de marzo, y sus modificaciones posteriores.

2.1.4. Datos sociodemográficos de las personas accidentadas

Sexo y edad de las personas accidentadas

En el sector pesquero (incluyendo acuicultura), el 93% de los accidentes se registró en hombres y el 7% en mujeres; mientras que en el total de actividades económicas los ATJT ocurrieron un 72% en hombres y un 28% en mujeres. No obstante, esta diferencia es coherente con el hecho de que la pesca es una actividad económica masculinizada y, además, según los datos de población afiliada, se observa que en pesca y acuicultura las mujeres suponen solo el 16% de las personas trabajadoras, frente al total de actividades, donde las trabajadoras alcanzan el 46% (Gráfico 5).

Gráfico 5.
Sexo de las personas accidentadas en pesca
y población afiliada, 2020.



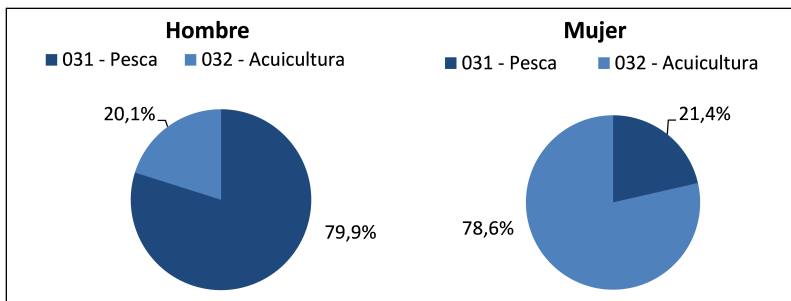
Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo y de población afiliada (MITES).

En relación con los accidentes mortales, en 2020 se produjeron 16 fallecimientos en pesca; todos los fallecidos eran hombres.



Las mujeres del sector se accidentaron principalmente en acuicultura, actividad en la que las mujeres acumulan el 79% de sus accidentes, coincidiendo con la mayor presencia femenina en esta división de actividad. Los hombres, sin embargo, se accidentaron un 80% en la pesca y un 20% en la acuicultura.

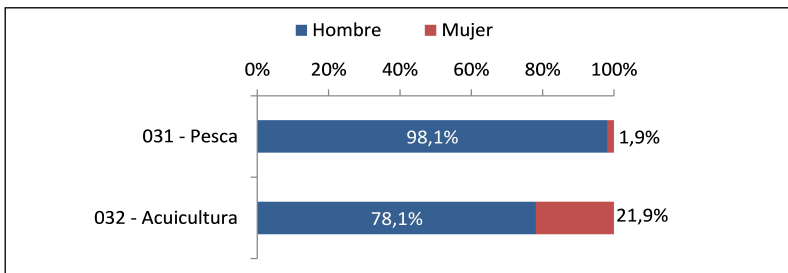
Gráfico 6.
Distribución de ATJT por sexos, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

Por otro lado, si comparamos en cada actividad la distribución de accidentes según el sexo, se observa que el porcentaje de accidentes sufridos por mujeres es superior en la acuicultura que en la pesca (el 22% frente al 2% aproximadamente) (Gráfico 7).

Gráfico 7.
Distribución de ATJT por actividad, 2020.

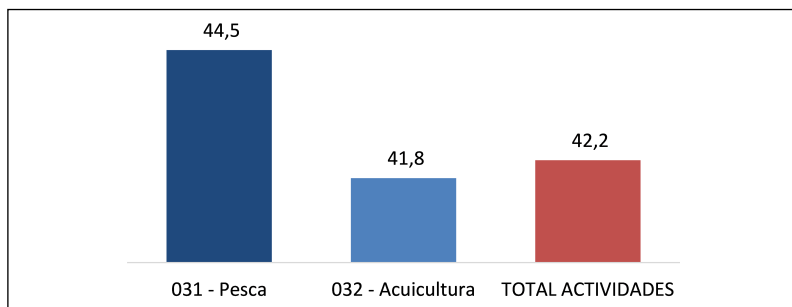


Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

La edad media de las personas accidentadas en pesca es mayor que en la actividad de acuicultura y que en el conjunto de actividades.

Gráfico 8.

Edad media de las personas accidentadas en pesca, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).



Por sexos, la edad media de las mujeres accidentadas en pesca y acuicultura supera en casi 3 años a la de los hombres (46,1 frente a 43,7 años), diferencia que se eleva a 7 años si se considera solo la acuicultura (47,3 frente a 40,2 años en promedio).

Tabla 4.

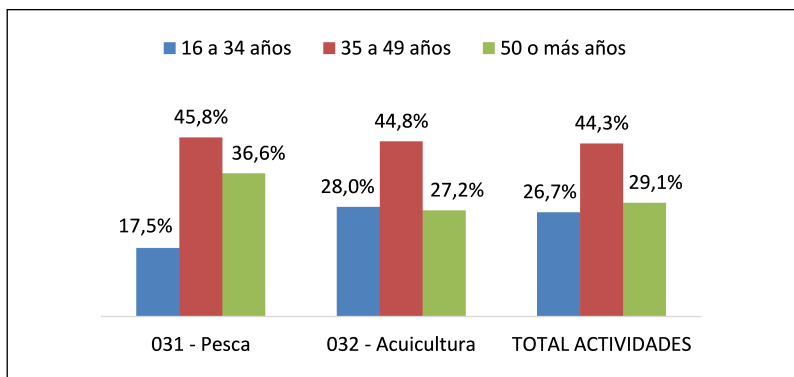
Edad media de las personas accidentadas en pesca, por sexos, 2020.

	Hombre	Mujer
031 - Pesca	44,6	41,4
032 - Acuicultura	40,3	47,3
Pesca+acuicultura	43,7	46,1

Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

El mayor porcentaje de accidentes se produce en la franja de 35 a 49 años, seguida de la franja de 50 o más años. En pesca, el porcentaje de personas accidentadas de mayor edad supera a la acuicultura y al total de actividades.

Gráfico 9.
Distribución porcentual de ATJT según franjas de edad, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).



En el caso de las mujeres, la franja de edad con mayor siniestralidad es la de 50 o más años, especialmente en acuicultura, donde casi el 48% de las accidentadas superaba esa edad.

Tabla 5.
Rangos de edad de las personas accidentadas en pesca, por sexos, 2020.

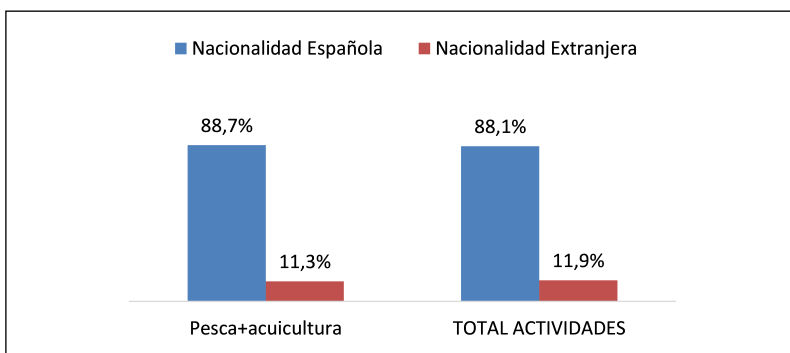
	16 a 34 años	35 a 49 años	50 o más años
031 - Pesca	17,5%	45,8%	36,6%
Hombre	17,4%	45,8%	36,8%
Mujer	25,9%	48,1%	25,9%
032 - Acuicultura	28,0%	44,8%	27,2%
Hombre	31,9%	46,6%	21,5%
Mujer	14,1%	38,4%	47,5%
Total general	20,1%	45,6%	34,3%

Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

Nacionalidad de las personas accidentadas

En el sector pesquero, el porcentaje de accidentes sufridos por personas de nacionalidad extranjera es del 11,3%, porcentaje muy similar a la media nacional para el total de actividades (Gráfico 10).

Gráfico 10.
Distribución de ATJT según nacionalidad, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).



La proporción de mujeres extranjeras accidentadas es muy baja, representando solo un 0,2% del total de accidentes.

Tabla 6.
Distribución de ATJT según nacionalidad y sexo, 2020.

	Hombre	Mujer	Total general
Nacionalidad española	82,2%	6,5%	88,7%
Nacionalidad extranjera	11,1%	0,2%	11,3%
Total general	93,3%	6,7%	100%

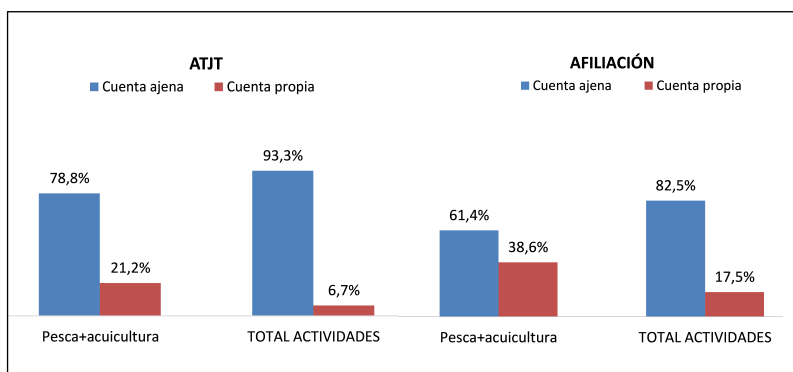
Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

Las víctimas de la totalidad de los accidentes mortales acaecidos en 2020 eran de nacionalidad española.

Situación profesional. Tipo de contrato

Respecto a la situación profesional, la Encuesta de Población Activa (EPA) pone de manifiesto que hay más personas autónomas (con y sin personas asalariadas) en la actividad pesquera que en el total de actividades. Las cifras de siniestralidad, comparativamente con el resto de actividades, son bastante más elevadas para este colectivo (Gráfico 11).

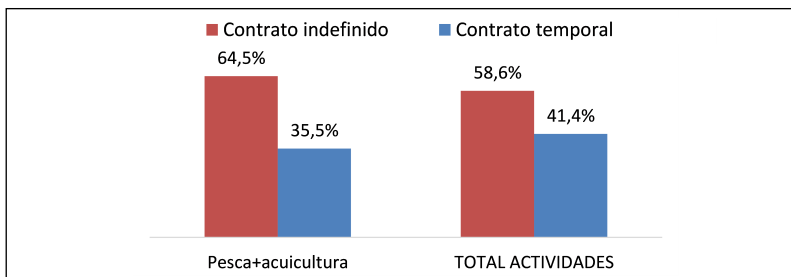
Gráfico 11.
Distribución de ATJT según situación profesional y población afiliada, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes y de población afiliada (MITES).

En cuanto al tipo de contrato entre las personas asalariadas accidentadas, la distribución se muestra en el gráfico 12, siendo el porcentaje de indefinidos en pesca y acuicultura algo superior al del total de actividades.

Gráfico 12.
Distribución de ATJT según tipo de contrato, 2020.

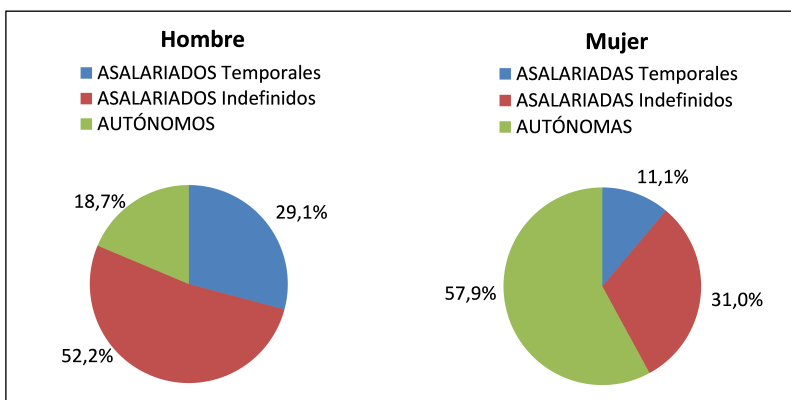


Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).



En el análisis por sexo, los accidentes en los hombres ocurren principalmente en trabajadores asalariados (81%) mientras que los accidentes en las mujeres se distribuyen de forma más equilibrada entre las trabajadoras asalariadas y las autónomas (42% y 58%).

Gráfico 13.
Distribución de ATJT según situación profesional y contrato, por sexos, 2020.

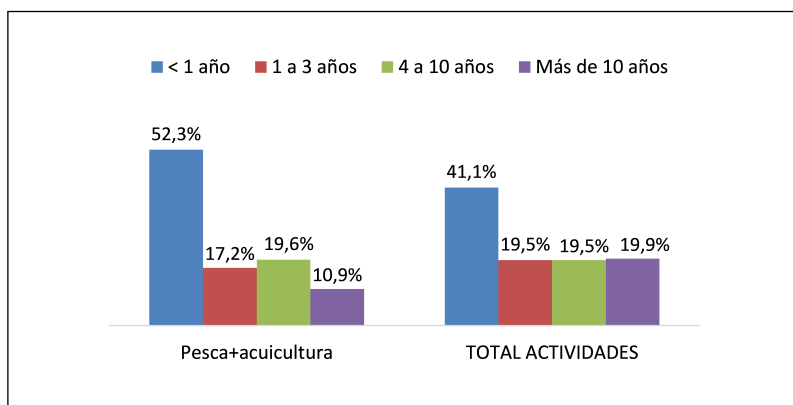


Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes de trabajo (MITES).

Antigüedad en el puesto

Más del 50% de las personas accidentadas contaban con menos de 1 año de antigüedad en el puesto; así, la falta de experiencia resulta un aspecto de especial impacto sobre la siniestralidad.

Gráfico 14.
Distribución de ATJT según antigüedad en el puesto, 2020.

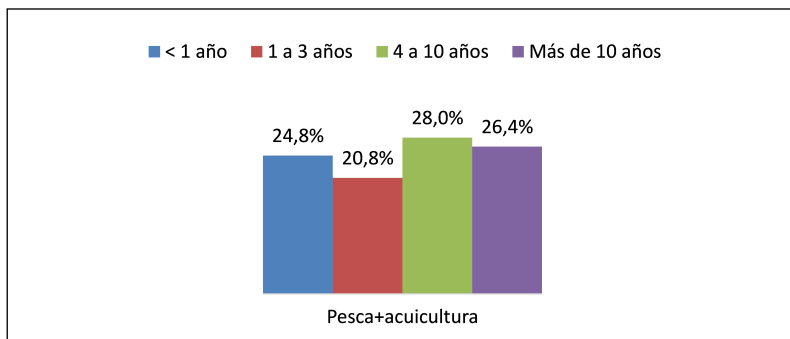


Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).



Por sexos, en los hombres la distribución de ATJT por rangos de antigüedad cumple la distribución general mostrada en el gráfico 14, es decir, más de la mitad los sufren los trabajadores con menos de 1 año de experiencia. Sin embargo, en las mujeres, los accidentes acontecen de forma similar en los 4 tramos de antigüedad (variando del 21% al 28%), como muestra el gráfico 15. Destaca que el grupo “menos de 1 año de antigüedad” es mucho menor en mujeres que en hombres (el 24,8% frente al 52,3%) y, por el contrario, el grupo de “más de 10 años” es significativamente más amplio (el 26,4% frente al 10,9%).

Gráfico 15.
Distribución de ATJT según antigüedad en el puesto (mujeres), 2020.

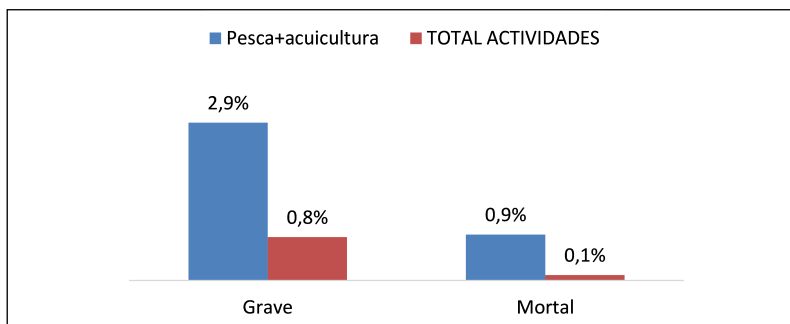


Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

2.1.5. Gravedad de los accidentes en pesca

La gravedad de los accidentes en la pesca es mayor que en el resto de actividades. Como se muestra en el Gráfico 16, el porcentaje de accidentes graves se triplica en este sector y el porcentaje de accidentes mortales es nueve veces superior al del total de actividades.

Gráfico 16.
Distribución porcentual de ATJT graves y mortales, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).



En el sector pesquero en 2020, el porcentaje de accidentes graves sufridos por las mujeres fue algo superior al de los hombres (4% frente a 2,8%), siendo esta diferencia más amplia en la acuicultura que en la pesca. Sin embargo, los 16 accidentes mortales ocurridos correspondieron íntegramente a hombres.

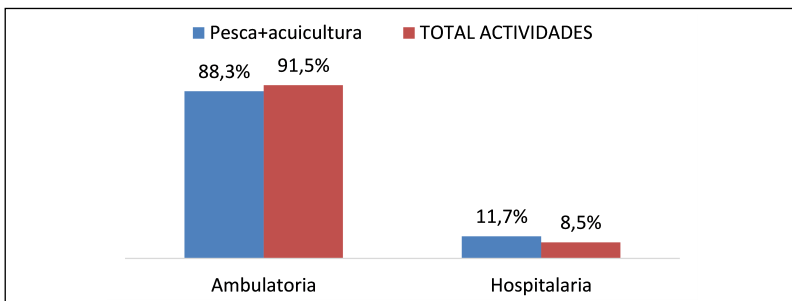
Tabla 7.
Distribución de ATJT según gravedad y sexo, 2020.

	Leve	Grave	Mortal
Hombre	96,25%	2,84%	0,91%
031 - Pesca	95,87%	3,06%	1,07%
032 - Acuicultura	97,74%	1,98%	0,28%
Mujer	96,03%	3,97%	0,00%
031 - Pesca	96,30%	3,70%	0,00%
032 - Acuicultura	95,96%	4,04%	0,00%
Total general	96,23%	2,92%	0,85%

Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

El análisis del tipo de asistencia requerida tras el accidente reafirma la idea de la mayor gravedad en el caso de los accidentes sufridos en el sector pesquero. Como se puede ver en el Gráfico 17, el porcentaje de trabajadores y trabajadoras que requieren atención hospitalaria tras un accidente es mayor en la pesca que en el resto de actividades.

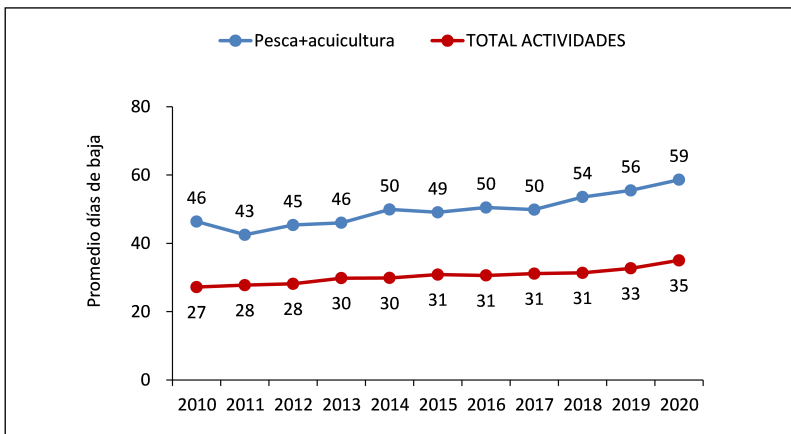
Gráfico 17.
Distribución de ATJT, según el tipo de asistencia tras el accidente, 2020.



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

Así mismo, la duración media de las bajas por ATJT en la actividad pesquera es mayor que en el resto de actividades económicas. Así, en 2020, las bajas en la pesca se prolongaron casi un 70% más que en el total de actividades (59 días frente a 35 días). Además, la evolución de este dato muestra una tendencia al alza desde 2010 en la duración de las bajas en todas las actividades, según muestra el gráfico 18.

Gráfico 18.
Evolución de la duración media de las bajas por AT, en pesca y total de actividades (2010-2020).



Fuente: elaboración propia a partir del Anuario de estadísticas (MITES).

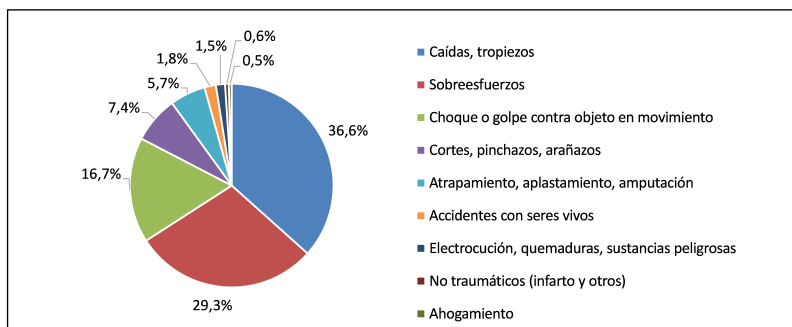
2.1.6. Tipología de los accidentes en pesca: forma de contacto

La forma de contacto describe el modo en que la víctima ha resultado lesionada (trauma físico o psíquico) por el agente material que ha provocado dicha lesión. El resultado del análisis de esta información es fundamental para identificar los factores principales de riesgo y priorizar las medidas preventivas a adoptar en consecuencia.

Según se muestra en el gráfico 19, las formas de contacto más frecuentes en los accidentes de trabajo del sector de la pesca son los golpes (contra objeto inmóvil), resultado de una caída del trabajador, un tropiezo, resbalón, pérdida de equilibrio, etc. (36,6%), y los sobreesfuerzos

(29,3%). Le siguen los choques o golpes contra un objeto en movimiento (16,7%), los cortes, pinchazos o arañazos (7,4%) y los aplastamientos (5,7%).

Gráfico 19.
Distribución de formas de contacto más frecuentes de los ATJT en pesca (2010-2020).



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

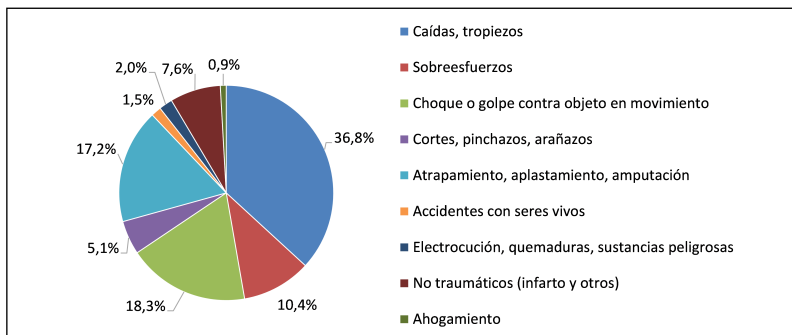
La distribución anterior coincide básicamente con la tipología de accidentes leves en pesca ya que, como se ha indicado, los accidentes leves constituyen casi el 97% de la cifra total anual de los accidentes ocurridos en el sector.

Sin embargo, las formas de contacto de los accidentes graves y mortales, son específicas y muestran una distribución diferente.

Accidentes graves

Como se puede observar en el gráfico 20, la forma de contacto de los accidentes graves más frecuente reportado en los partes de accidentes de trabajo en pesca es también la caída como consecuencia de tropiezos, resbalones, pérdidas de equilibrio, etc. (36,8%). A diferencia de la distribución global de accidentes, le siguen los choques o golpes contra objetos en movimiento (18,3%), los atrapamientos, aplastamientos y amputaciones (17,2%), quedando los sobreesfuerzos relegados al cuarto puesto (10,4%), seguidos por las patologías no traumáticas como infartos, derrames y otros (7,6%).

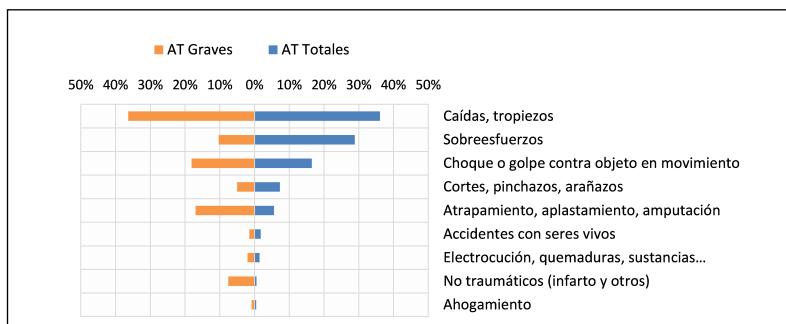
Gráfico 20.
Distribución de formas de contacto de los ATJT graves en pesca (2010-2020).



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

En el gráfico 21, se muestra la comparación de las principales formas de contacto de los accidentes graves y de los accidentes totales (coincidentes con los leves, como se ha indicado). Del mismo podemos destacar que en los accidentes graves existe un aumento significativo del porcentaje de atrapamientos e infartos y otras patologías no traumáticas junto a una bajada en la proporción de accidentes por sobreesfuerzos.

Gráfico 21.
Comparativa de formas de contacto de accidentes graves y totales en pesca (2010-2020).



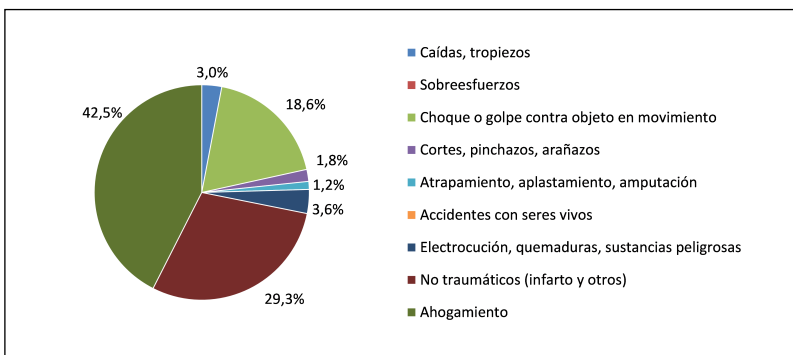
Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

Accidentes mortales

El accidente mortal más frecuente en la pesca es el ahogamiento (42,5%) consecuencia de la caída al mar por golpes de mar, caídas accidentales o accidentes marítimos (vuelcos, hundimientos, abordajes, etc.). Le siguen los fallecimientos por infartos y otras patologías no traumáticas (29,3%) y los causados por golpes o choques contra objetos (18,6%). El Gráfico 22 muestra las formas de contacto de los accidentes mortales reportadas en los partes de accidentes de trabajo en el periodo 2010-2020.

Gráfico 22.

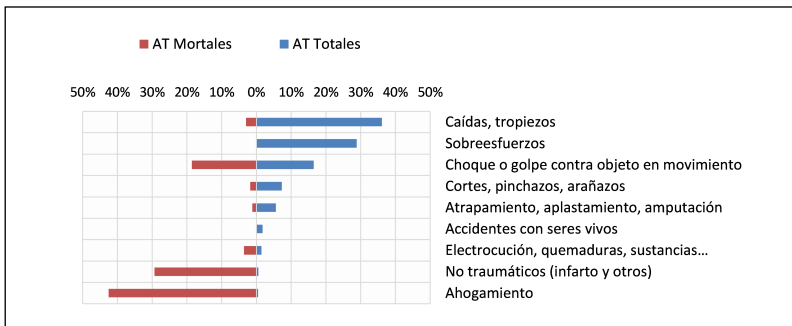
Distribución de formas de contacto de los ATJT mortales en pesca (2010-2020).



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

El gráfico 23 muestra la distribución de formas de contacto en los accidentes mortales y en los totales (o, lo que es igual, con los accidentes leves), poniendo de manifiesto el predominio de los ahogamientos seguidos de los infartos y otras patologías no traumáticas y los choques o golpes, como formas principales de producirse los accidentes mortales en pesca.

Gráfico 23.
Comparativa de formas de contacto de accidentes mortales y totales en pesca (2010-2020).



Fuente: elaboración propia a partir del Fichero informatizado de partes de accidentes (MITES).

2.2. Investigación de accidentes realizada por la ITSS

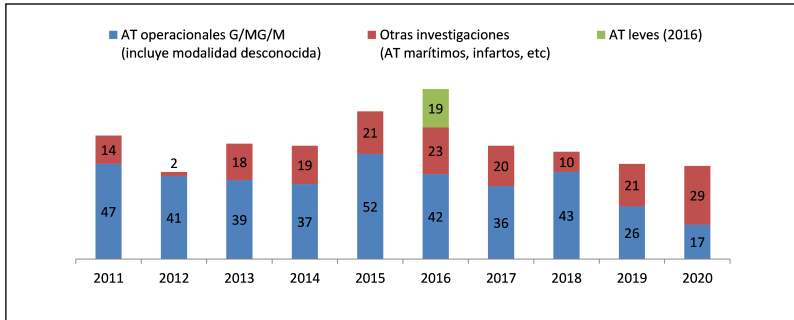
El INSST y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) colaboran desde 2011 en el seguimiento y caracterización de los accidentes graves, muy graves y mortales en el sector pesquero, a partir del análisis de los informes de investigación realizados por la ITSS.

En el periodo 2011-2020 la ITSS investigó un total de 557 accidentes graves, muy graves o mortales en el sector pesquero. De ellos, 380 correspondieron a accidentes *operacionales*² en buques de pesca (357 en las modalidades de arrastre, cerco, palangre o artes menores y otros 23 sin datos sobre modalidad pesquera); y las restantes 177 investigaciones correspondieron a accidentes de otra índole (accidentes marítimos³, infartos, etc.). Adicionalmente, en 2016 se investigaron 19 accidentes leves. Los gráficos siguientes muestran la distribución temporal de investigaciones de accidentes, por tipología y por modalidad pesquera.

² Se entiende por accidentes *operacionales* aquellos que se producen durante la estancia o la realización de alguna tarea a bordo del buque, incluyendo la deambulacion por el buque, los trabajos durante las maniobras de pesca, la manipulacion de cargas y de capturas, el acceso y desembarque, etc.

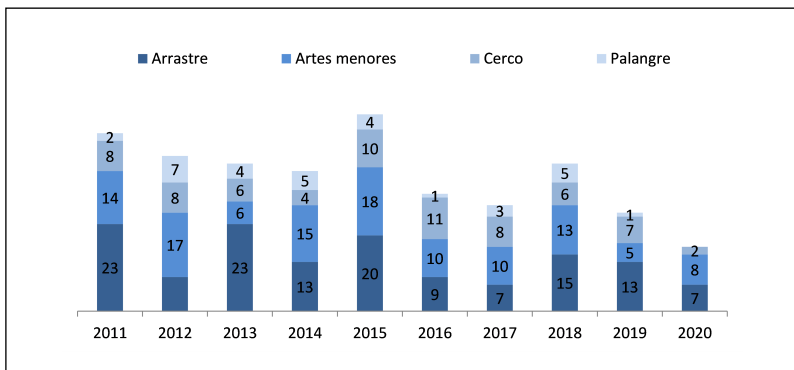
³ Ver tabla 10 "Tipología de accidentes marítimos (CIAM)".

Gráfico 24.
Accidentes totales investigados por ITSS, según tipo de accidente (2011-2020).



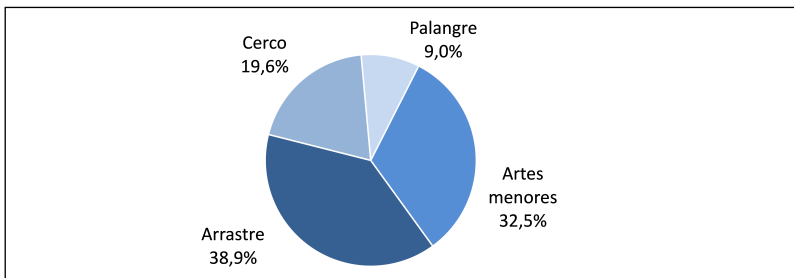
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 25.
Accidentes operacionales investigados por la ITSS, según arte de pesca (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 26.
Distribución de accidentes operacionales investigados por la ITSS, según arte de pesca (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Desde el punto de vista preventivo, conviene analizar no sólo las cifras absolutas de accidentes investigados por la ITSS, sino también la proporción que suponen estos accidentes respecto a la población "expuesta", en este caso, los buques de cada modalidad pesquera.

Así, se puede calcular una tasa de *peligrosidad relativa* para cada una de las artes estudiadas, considerando el promedio anual de accidentes graves y mortales investigados por la ITSS y el promedio anual de buques censados en cada modalidad pesquera, según los datos del Censo de Flota Operativa publicados anualmente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) como se muestra en la Tabla 8, referida al periodo 2011-2020.

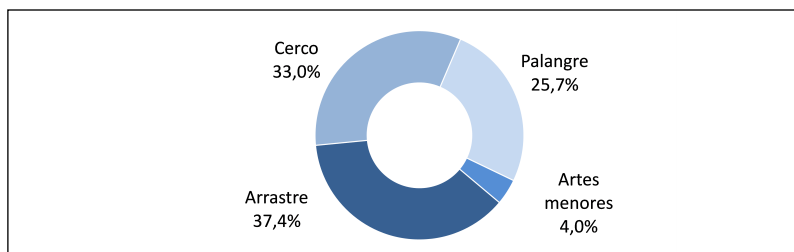
Tabla 8.
Tasa de peligrosidad relativa, por arte de pesca (2011-2020).

Modalidad pesquera	Promedio AT operacionales ITSS 2011-20	Promedio buques censados MAPA 2011-20	Peligrosidad relativa	Tasa
Arrastre	14	995	14	37,4%
Cerco	8	616	12	33,0%
Palangre	4	371	10	25,7%
Artes menores	11	7357	1	4,0%
Total	36	9339	37	100,0%

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS y del censo de flota operativa (MAPA).

El arrastre aparece como la modalidad con mayor tasa de accidentes graves y mortales, seguida del cerco, del palangre y de la pesca con artes menores, por este orden. El 32% de los accidentes investigados por la ITSS ocurren en embarcaciones de artes menores, pero, al suponer casi el 80% de la flota pesquera en España, resulta el arte con menor peligrosidad relativa (ver Gráfico 27).

Gráfico 27.
Tasa de peligrosidad relativa por modalidad pesquera.



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS y del censo de flota operativa (MAPA).

2.2.1. Principales formas de contacto en los accidentes operacionales investigados por la ITSS

Las formas de contacto más frecuentes de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS entre 2011-2020 fueron: las caídas al mismo nivel (14,8%), provocadas por tropiezos con obstáculos, resbalones, pérdidas de equilibrio, etc; le siguen los atrapamientos entre partes móviles de maquinaria (13,2%), los accidentes causados por elementos en tensión (cabo, cadena, grillete, etc.) como atrapamientos o aplastamientos (10,6%) o golpes por rotura (10,4%), los atrapamientos con elementos del aparejo de pesca (9,2%), los golpes contra elementos del buque (7%) y las caídas a distinto nivel (5,9%).

Destacan dos formas de accidente por la mortalidad que provocan: el golpe derivado de la rotura de elementos en tensión y la caída al mar.

La Tabla 9 muestra todas las formas de contacto de los accidentes investigados por la ITSS, ordenadas de mayor a menor frecuencia, en el conjunto de modalidades de arrastre, cerco, palangre y artes menores, en el periodo 2011-2020.

Tabla 9.
Formas de contacto de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).

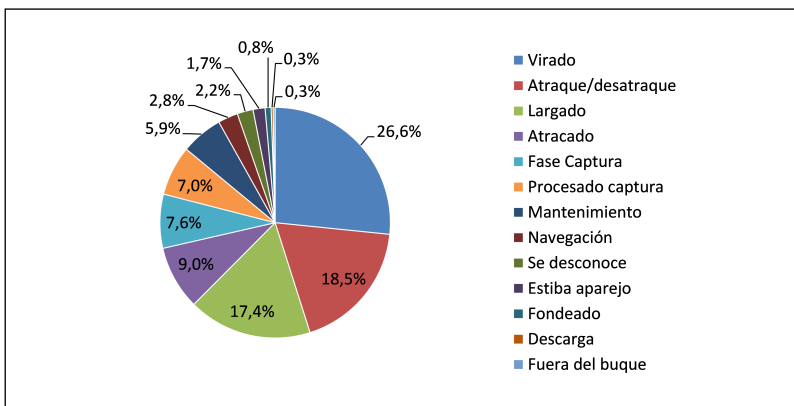
Forma accidentes	Graves	Mortales	Total	% TOTAL
Caída al mismo nivel (cubierta del buque)	53	0	53	14,8
Atrapamiento/aplastamiento – con partes móviles de maquinaria (incluidas pastecas)	47	0	47	13,2
Atrapamiento – con elemento en tensión (cabo/cable/cadena)	37	1	38	10,6
Golpe – por rotura de elemento en tensión (cabo/cable/cadena)	29	8	37	10,4
Atrapamiento/aplastamiento – con el copo, aparejo, etc.	33	0	33	9,2
Golpe – contra elementos del buque	24	1	25	7,0
Caída a distinto nivel (huecos, escotillas, etc.)	21	0	21	5,9
Caída en el embarque/desembarque (buque-muelle, buque-buque, etc.)	18	0	18	5,0
Caída al mar	7	10	17	4,8
Corte/golpes – al procesar capturas (con pescado, anzuelos, etc.)	13	0	13	3,6
Sobreesfuerzo	12	0	12	3,4
Golpe – con las puertas de arrastre	11	0	11	3,1
Golpe – por rotura del equipo de trabajo	5	2	7	2,0
Contacto con fuego/temperatura	6	0	6	1,7
Atrapamiento/aplastamiento – otros	6	0	6	1,7
Golpe – contra cargas suspendidas	5	0	5	1,4
Atrapamiento/aplastamiento – con las puertas de arrastre	1	1	2	0,6
Contacto/inhalación sustancias peligrosas	2	0	2	0,6
Golpe – con el copo, aparejo, etc.	2	0	2	0,6
Golpe – otros	1	0	1	0,3
(en blanco)	1	0	1	0,3
Total	334	23	357	100,0

Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

En relación con la fase de trabajo en que se producen, casi la mitad de los accidentes graves y mortales en la pesca se producen durante alguna de las maniobras de pesca, ya sea en el virado, ya sea en el largado del arte/aparejo (lanzado o recogida de la red), seguido de los accidentes durante las operaciones de atraque o desatraque.

Gráfico 28.

Distribución de accidentes operacionales investigados por la ITSS, según la fase de pesca (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

2.2.2. Accidentes operacionales graves y mortales según modalidad pesquera

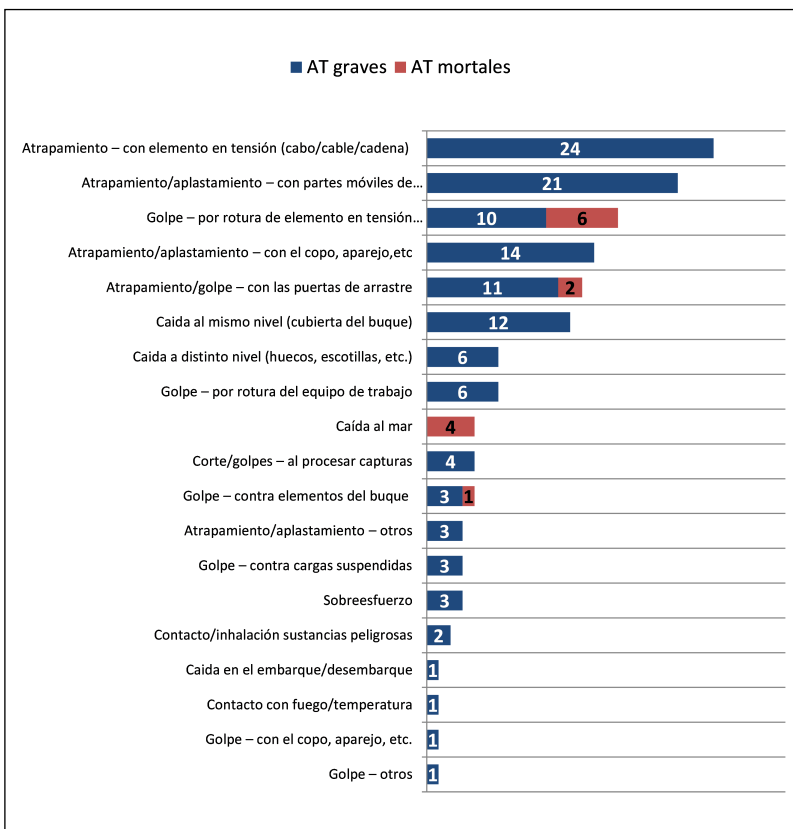
Dados los riesgos específicos asociados a las maniobras de pesca que se llevan a cabo en las distintas modalidades pesqueras, resulta necesario conocer cómo se distribuyen estos accidentes en cada una de estas modalidades ya que determinas tipologías de accidente son más frecuentes en unas modalidades que en otras. A continuación, se realiza un análisis de los accidentes de trabajo investigados por la ITSS en las modalidades de arrastre, cerco, palangre y artes menores en el periodo 2011-2020. Concretamente se analizan las formas de los accidentes y la fase en las que estos se produjeron.

2.2.2.1. Pesca de Arrastre

En el periodo 2011-2020 la ITSS investigó 139 accidentes *operacionales* de carácter grave, muy grave o mortal en la pesca de arrastre. Las formas de estos accidentes y la fase de la actividad donde se produjeron se recogen en los Gráficos 29 y 30.

Gráfico 29.

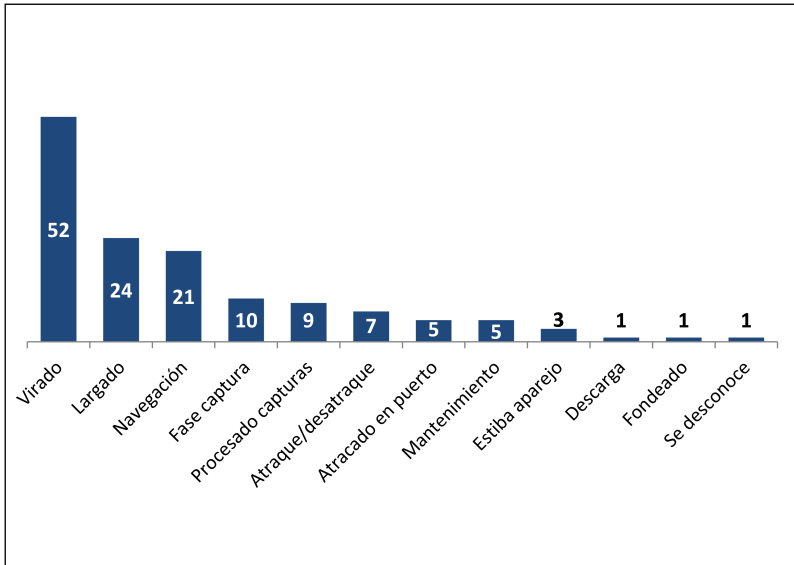
Arrastre. Formas de contacto de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 30.

Arrastre. Fases de pesca de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).

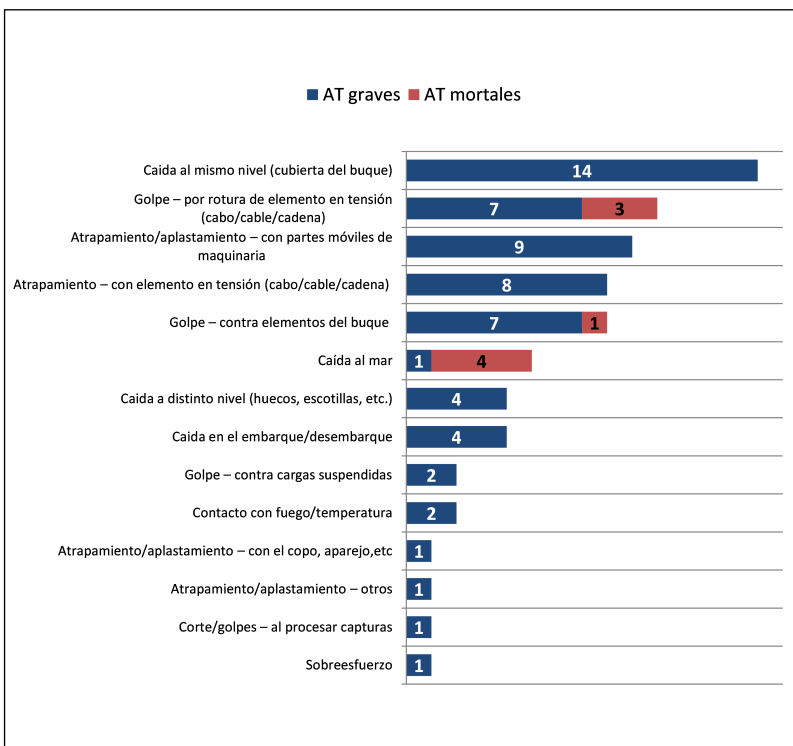


Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

2.2.2.2. Pesca de Cerco

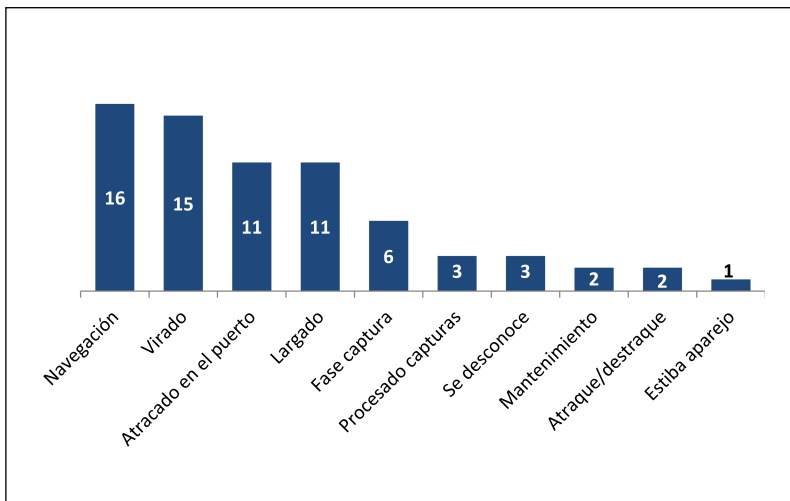
En el periodo 2011-2020 la ITSS investigó 70 accidentes operacionales de carácter grave, muy grave o mortal en la pesca de cerco. Las formas de estos accidentes y la fase de la actividad donde se produjeron se recogen en los Gráficos 31 y 32.

Gráfico 31.
Cerco. Formas de contacto de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 32.
Cerco. Fases de pesca de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).



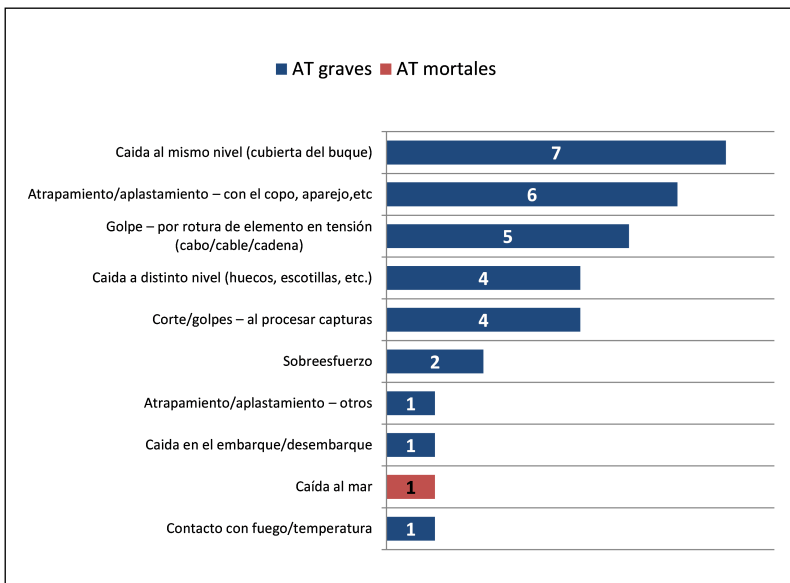
Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

2.2.2.3. Pesca de Palangre

En el periodo 2011-2020 la ITSS investigó 32 accidentes *operacionales* de carácter grave, muy grave o mortal en la pesca de palangre. Las formas de estos accidentes y la fase de la actividad donde se produjeron se recogen en los Gráficos 33 y 34.

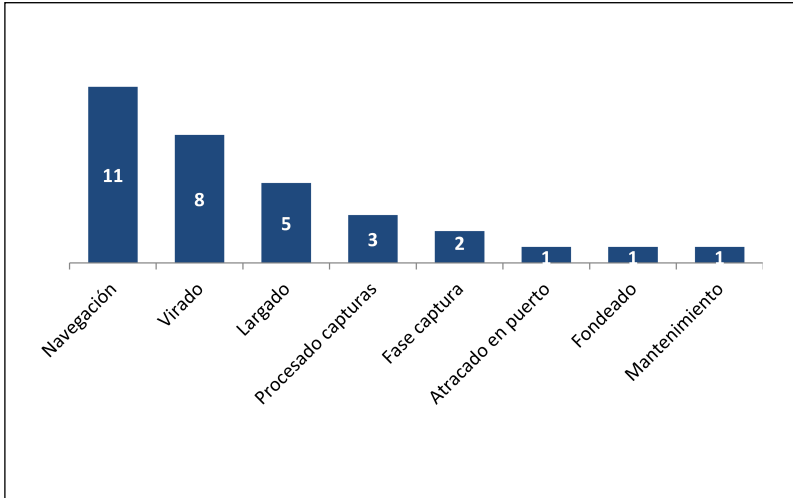
Gráfico 33.

Palangre. Formas de contacto de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 34.
Palangre. Fases de pesca de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).

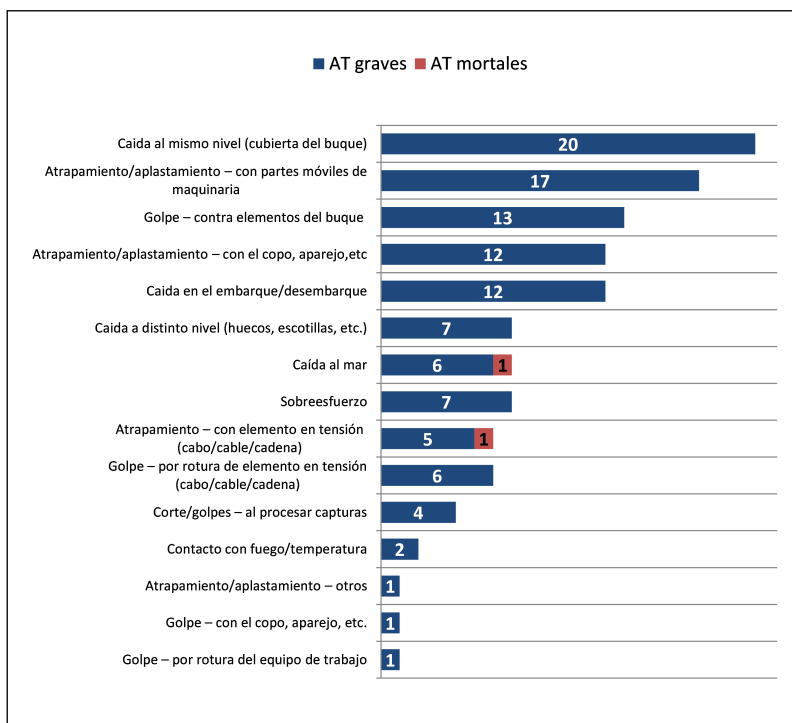


Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

2.2.2.4. Pesca con Artes Menores

En el periodo 2011-2020 la ITSS investigó 116 accidentes *operacionales* de carácter grave o mortal en la pesca con artes menores. Las formas de estos accidentes y la fase de la actividad donde se produjeron se recogen en los Gráficos 35 y 36.

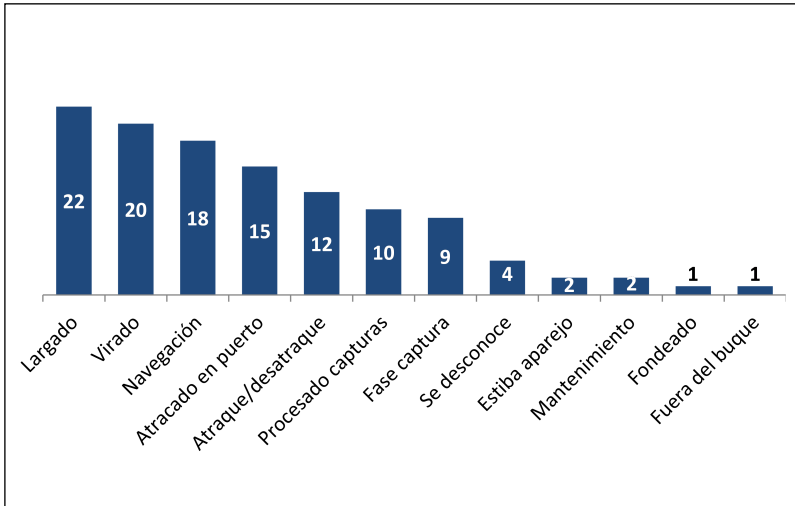
Gráfico 35.
Artes menores. Formas de contacto de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Gráfico 36.

Artes menores. Fases de pesca de los accidentes operacionales graves y mortales investigados por la ITSS (2011-2020).

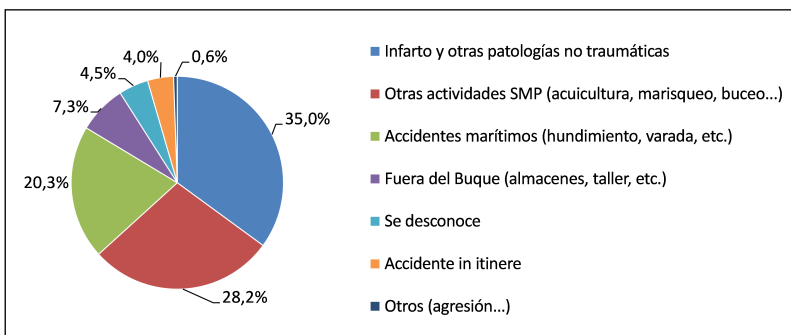


Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

2.2.3. Otros accidentes investigados por la ITSS

Durante el periodo 2011-2020 la ITSS investigó otros 177 accidentes, como se muestra en el Gráfico 37. Se incluyen 50 accidentes (28,2%) producidos en otras actividades del sector como acuicultura, marisqueo, buceo, etc.

Gráfico 37.
Otros accidentes investigados por la ITSS (2011-2020).



Fuente: elaboración propia a partir de datos de la ITSS.

Los otros 127 accidentes fueron accidentes de pesca no operacionales (71,8%). Entre ellos, los dos grupos más numerosos son los infartos y otras patologías no traumáticas (35%) y los accidentes marítimos (20%), con 62 y 36 accidentes investigados, respectivamente. Le siguen los accidentes fuera del buque en almacenes, talleres, etc., con un total de 13 ATJT (7%), 7 accidentes in itinere (4%) y un caso de agresión a bordo.

Los accidentes marítimos afectan a la totalidad del buque como centro de trabajo y, por ello, a toda su tripulación, resultando en accidentes múltiples que, en ocasiones, se cobran la vida de muchos trabajadores y trabajadoras. Sucesos destacables en los últimos años fueron: un hundimiento en 2014 que causó 17 víctimas mortales y dos hundimientos en 2020 que causaron 3 y 6 fallecimientos, respectivamente.

Por último, en 8 accidentes (5%) no se pudo obtener información suficiente en la investigación.

2.3. Investigación de accidentes realizada por la CIAIM

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM) es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos muy graves producidos en o por buques civiles españoles y en o por buques civiles extranjeros cuando se produzcan dentro de las aguas interiores, en el mar territorial español o fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración. La Comisión considera accidentes marítimos muy graves aquellos donde se produce el hundimiento del buque, la pérdida de vidas humanas o un suceso grave de contaminación. También investiga aquellos accidentes e incidentes que puedan revertir en un aprendizaje de cara a mejorar la seguridad marítima.

En el periodo 2008 - 2020 la CIAIM publicó un total de 250 informes de investigación de accidentes ocurridos en buques o embarcaciones de pesca y acuicultura, incluyendo aquellos de bandera extranjera pero con interés de consideración para España, bien sea porque faenan en aguas españolas, con puerto base en España, con tripulantes de nacionalidad española, etc. Además, en los datos presentados en los gráficos de este epígrafe se han considerado tres informes de accidentes elaborados por administraciones extranjeras con la colaboración de la CIAIM.

Durante el periodo 2008 – 2020, hay además un total de 31 accidentes cuya investigación está en curso. Los datos de estos accidentes no han sido considerados para la elaboración de las gráficas.

En cuanto a la tipología de accidentes se ha tenido en cuenta la categorización referida en el documento: “*Memoria Anual 2020*” de la CIAIM (Tabla 10).

Tabla 10.
CIAIM. Tipología de accidentes marítimos.

TIPOS DE SUCESO
Abordaje: Golpe de un buque contra otro, independientemente de que uno u otro buque, o ambos, estuvieran en navegación, fondeados o atracados.
Accidente operacional / hombre al agua: Incidente donde resultan afectadas una o más personas, en relación con las operaciones del buque.
Colisión: Golpe de un buque contra un objeto externo, distinto de otro buque. Dicho objeto puede ser flotante (carga perdida por un buque, hielo, etc.) o fijo.
Fallo estructural: Un fallo que afecta a la resistencia estructural global del buque.
Incendio/explosión: Ignición no controlada de sustancias químicas inflamables y otros materiales a bordo de un buque. Incluye incendio (calor, humo y/o llamas) y explosión (onda de presión).
Inundación/hundimiento: Ingreso de agua a bordo del buque. Solo se considerará un suceso como hundimiento cuando no se conozcan los detalles de la inundación causante de la pérdida del buque.
Pérdida: Desaparición del buque sin disponer de información sobre las circunstancias del suceso tras un periodo de tiempo razonable.
Pérdida de control: Pérdida total o temporal de la capacidad de maniobra del buque, del suministro eléctrico o de la capacidad de contener la carga u otras sustancias.
Varada/embarancada: Golpe de un buque con arrancada contra el fondo marino, la costa o un pecio.
Vuelco/escora: Pérdida de la capacidad de un buque de flotar adrizado debido a una estabilidad inicial negativa (altura metacéntrica negativa) o a un desplazamiento transversal del centro de gravedad del buque o a la acción de fuerzas externas.

Fuente: "Memoria anual 2020 (CIAIM)".

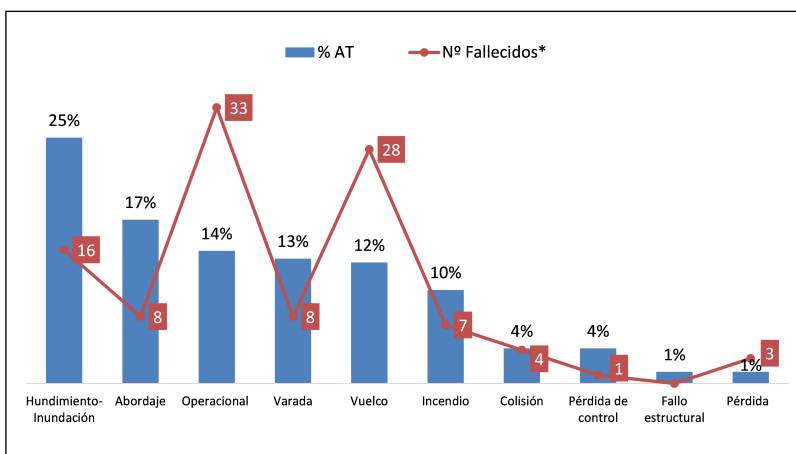
A efectos de contabilización, en los accidentes expuestos en el gráfico 38 se ha considerado el abordaje entre dos embarcaciones pesqueras como dos accidentes, aunque la investigación se refleje en un único informe, ya que el accidente afecta a dos centros de trabajo diferentes.

En algunos informes de la CIAIM se categorizan los accidentes en varios tipos de los mencionados anteriormente. En estos casos, para este estudio se ha considerado como la causa principal el suceso origen, es decir, el que ha sucedido en primer lugar. Por ejemplo: en un buque que ha tenido una pérdida de control, con posterior varada que origina una vía de agua, el suceso origen es la pérdida de control.

En el total de los accidentes investigados en el periodo 2008-2020, 108 personas perdieron la vida. La distribución de estos accidentes según su tipología y el número de víctimas mortales resultantes se muestra en el Gráfico 38.

Gráfico 38.

CIAIM. Distribución de accidentes investigados en pesca y fallecimientos registrados, según su tipología (2008-2020).



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes publicados por la CIAIM.

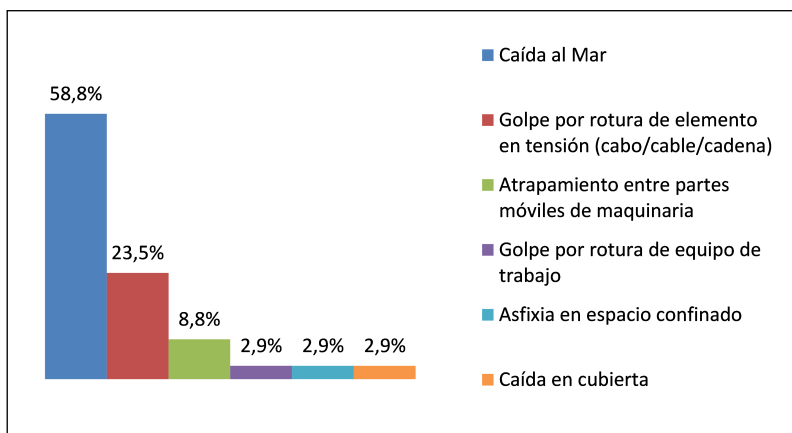
En las cifras de fallecimientos se incluyen las personas desaparecidas de acuerdo con la legislación vigente⁴.

El 86 % de los accidentes investigados, como hundimientos, vuelcos, varadas, incendios, etc., tuvieron su origen en las condiciones de seguridad marítima o de navegación del buque. Estos accidentes afectan a la totalidad del buque como lugar de trabajo, pudiendo ocasionar múltiples víctimas, en su mayor parte, por ahogamiento.

⁴ La declaración de fallecimiento devenida por siniestro en el mar se realizará conforme a lo establecido en los artículos 193 y 194 del Código Civil, en redacción dada por la Ley 4/2000, de 7 de enero, de modificación de la regulación de la declaración de fallecimiento de los desaparecidos con ocasión de naufragios y siniestros.

El otro 14% de accidentes investigados tuvieron que ver con sucesos que ocurren a la tripulación durante el desarrollo del trabajo a bordo (accidentes *operacionales*). La caída al mar y posterior ahogamiento del trabajador o trabajadora fue la forma de contacto de los accidentes *operacionales* mortales más frecuente (59% de casos). Le siguen los golpes derivados por una tensión súbita o rotura de alguno de los elementos que durante las maniobras de pesca están sometidos a elevadas tensiones mecánicas tales como cadenas, cabos, grilletes, anillas, pastecas, etc. (24%). La tercera forma más frecuente de accidente *operacional* fue el atrapamiento entre partes móviles de maquinaria (9%) (Gráfico 39).

Gráfico 39.
CIAIM. Formas de contacto de los accidentes operacionales en pesca (2008-2020).



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes publicados por la CIAIM.

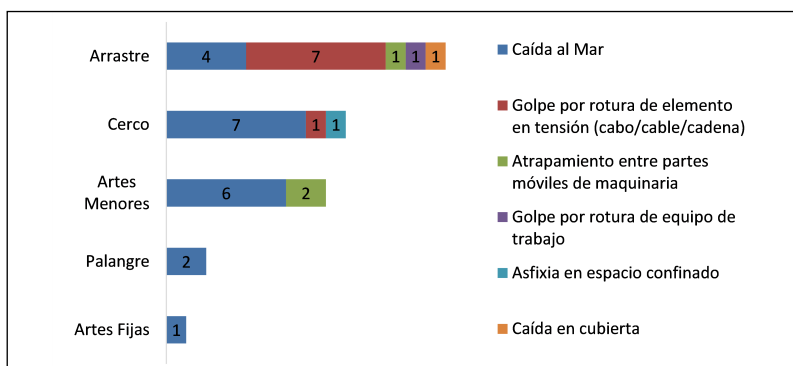
Para los datos de modalidad pesquera presentados en el gráfico 39, se han tenido en cuenta los datos que figuran en el Registro General de la Flota Pesquera⁵, de consulta pública en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

⁵ <https://servicio.pesca.mapama.es/censo/ConsultaBuqueRegistro/Buques/Search>

La modalidad de pesca que registró un mayor número de accidentes *operacionales* fue la de arrastre. El accidente mortal más frecuente en esta modalidad fue el golpe derivado de la rotura o tensión súbita de elementos sometidos a tensión mecánica. Le sigue la modalidad de cerco y las artes menores, donde el accidente mortal más frecuente fue la caída al mar (Gráfico 40).

Gráfico 40.

CIAIM. Formas de contacto de los accidentes operacionales, por modalidad pesquera (2008-2020).



Fuente: Elaboración propia a partir de los informes publicados por la CIAIM.

Caídas al mar

El largado y el virado del aparejo suelen ser las maniobras más peligrosas de la pesca. Un 52% de las caídas al mar investigadas por la CIAIM en el periodo referido se produjeron durante el largado del aparejo. En estos accidentes, la persona trabajadora fue arrastrada al mar por alguno de los elementos del aparejo tales como la red, un cabo, una boya, etc.

Otro 10% de las caídas al mar se produjo por las siguientes causas: golpes de mar durante los trabajos en cubierta, desplazarse por encima de las redes estibadas en los costados del barco, apoyarse en amuradas de altura insuficiente para realizar alguna operación y subir por la escala situada en cubierta que da acceso al puente de gobierno.

Por otro lado, en un 38% de los casos no se saben las causas exactas que provocaron la caída al mar.

Golpe por elementos en tensión

En la mayoría de las modalidades pesqueras, especialmente en el arrastre, muchos de los elementos que componen el arte de pesca, como cadenas, cabos, cables, grilletes, pastecas, etc., suelen estar sometidos a elevadas tensiones mecánicas durante las maniobras de pesca. La rotura o tensión súbita de alguno de estos elementos y el posterior golpe al trabajador o trabajadora es la segunda forma de accidente mortal más frecuente en la pesca.

De los ocho accidentes mortales de esta índole investigados por la CIAIM en el periodo referido, siete se produjeron a bordo de buques de arrastre. La casuística de los accidentes es muy variable: golpe por pasteca debido a rotura de sus elementos de retención, golpe por movimiento de la puerta de arrastre, golpes por cabos, boza, malleta, etc. causados por una tensión súbita o rotura de diferentes elementos del arte y aparejos de izado..

Atrapamiento entre partes móviles de maquinaria

En el periodo referido la CIAIM investigó tres accidentes de esta índole. En ellos, una de las víctimas falleció y otras dos resultaron con heridas graves. Las máquinas involucradas en estos accidentes fueron una maquinilla utilizada en la modalidad de "Rastro", un halador en una embarcación dedicada a la pesca con trasmallo y un cabirón de la maquinilla de pesca de arrastre.

**SINIESTRALIDAD
LABORAL EN PESCA.
ENFERMEDADES
PROFESIONALES**

3. SINIESTRALIDAD LABORAL EN PESCA. ENFERMEDADES PROFESIONALES

Las personas que trabajan en la actividad pesquera, además de tener un elevado riesgo de sufrir accidentes, se encuentran expuestas a diferentes factores de riesgo que pueden dar lugar a enfermedades profesionales (en adelante, EE PP).

En primer lugar, son trabajos con altas demandas físicas, de manera que muchas de las actividades que se realizan requieren la aplicación de fuerzas importantes, al mismo tiempo que pueden requerir posturas forzadas. También se realizan tareas de forma repetida que sobrecargan determinadas estructuras anatómicas. Todo esto se ve agravado por dos circunstancias sumamente importantes: la realización del trabajo en el exterior, con unas condiciones ambientales muy distintas dependiendo de la época del año que se trate, y las especiales condiciones del lugar de trabajo en el mar, expuesto a continuos y, a veces, bruscos movimientos. Como consecuencia de todo ello, no es de extrañar que los trastornos musculoesqueléticos sean frecuentes en el sector.

Por otro lado, las personas que trabajan en buques y embarcaciones de pesca están expuestas de manera permanente, tanto durante la jornada de trabajo como en los periodos de descanso, a elevados niveles de ruido. Las fuentes de ruido en un barco son principalmente la sala de máquinas, la cubierta donde se ubican las máquinas y equipos de trabajo y el puente con los sistemas de gobierno, navegación y comunicaciones. A esto hay que añadir las largas jornadas de trabajo. Además, especialmente en los buques de menor tamaño, los espacios de descanso se encuentran próximos a las fuentes de ruido y en muchas ocasiones no se encuentran suficientemente aislados. La antigüedad de la flota favorece unos mayores niveles de ruido.

La exposición a agentes biológicos puede ser causa de afecciones dérmicas como dermatitis y dermatomycosis respiratorias como asma y sistémicas por procesos bacterianos o a través de picaduras. Las vías de contagio más frecuentes son la dérmica, a través de heridas y lesiones en las manos principalmente, y la parenteral por picaduras y mordeduras. La exposición al frío y a la humedad pueden agravar los síntomas de ciertas enfermedades como el asma, la bronquitis y

otras enfermedades respiratorias, así como favorecer la aparición de trastornos vasculares y musculoesqueléticos.

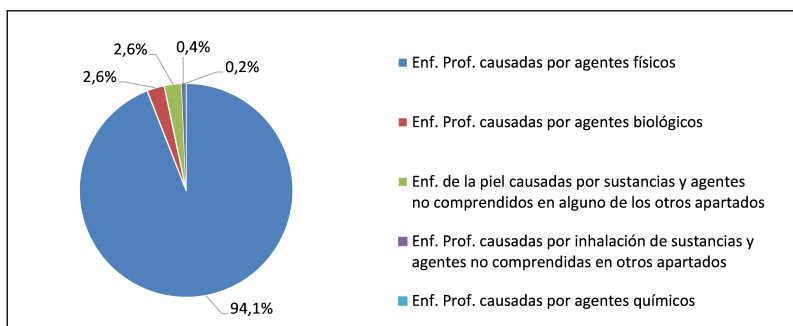
Se exponen a continuación los datos de enfermedades profesionales en el sector pesquero entre los años 2007 y 2020. La fuente de los datos es CEPROSS⁶ a través de microdatos anonimizados cedidos, en soporte informático, por la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, con cierre a 31 de diciembre 2020 y analizados por el Departamento de investigación e información del INSST.

De las 454 enfermedades profesionales notificadas en el periodo 2007-2020 en el sector, 427 son patologías incluidas en el grupo 2, enfermedades causadas por agentes físicos, lo que supone el 94% del total (gráfico 41).

El 6% restante se reparte entre 12 casos notificados de enfermedades por agentes biológicos y otros 12 por enfermedades de la piel causadas por sustancias y agentes no comprendidos en alguno de los otros apartados cada uno y finalmente 1 caso de enfermedad por agentes químicos y 2 de enfermedad por inhalación de sustancias y agentes no comprendidas en otros apartados.

Gráfico 41.

EE PP más frecuentes en pesca, por grupos (2007-2020).



Fuente: partes cerrados de enfermedades comunicados a CEPROSS.

Como se observa, la mayor parte se deben al grupo 2 y, si analizamos este grupo, se aprecia que 349 son enfermedades relacionadas

⁶ Comunicación de Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social.

con distintos tipos de trastornos musculoesqueléticos (casi el 77% del total) y 78 casos (17% del total), hipoacusias.

Los diagnósticos de las enfermedades por trastornos musculoesqueléticos se pueden observar en la tabla 11.

Tabla 11.
Diagnósticos de EE PP relacionados con TME más frecuentes en pesca (2007-2020).

Diagnóstico médico	% sobre el total de diagnósticos en pesca
Codo y antebrazo: epicondilitis y epitrocleítis	40,4
Síndrome del túnel carpiano	35,8
Muñeca y mano: tendinitis	12,9
Hombro: patología tendinosa crónica rotadores	4,9
Enfermedades provocadas por compresión o descompresión atmosférica	2,0
Higroma codo	1,1
Bursitis crónica de las sinoviales	0,9
Síndrome del canal epitrocleo-olecraniano	0,9
Síndrome del canal de Guyon	0,6
Lesiones del menisco	0,3
Bursitis fascia anterior muslo	0,3
Total	100,0

Fuente: partes cerrados de enfermedades comunicados a CEPROSS.

En torno al 90% de las enfermedades notificadas son lesiones de la parte media y distal del brazo, codo, antebrazo y mano. Son fundamentalmente patologías de carácter inflamatorio tales como epicondilitis, epitrocleítis, síndrome del túnel carpiano y otras tendinitis de mano y muñeca.

Si además consideramos las lesiones del hombro, representadas por la patología tendinosa del manguito de los rotadores, llegamos a estar en torno al 97%, lo que nos da una idea muy clara del riesgo de enfermedades profesionales en este sector.

FUENTES DE INFORMACIÓN

FUENTES DE INFORMACIÓN

- Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES). *Anuario de Estadísticas de Accidentes de trabajo 2010-2020*.
- Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES). *Fichero informatizado de los partes de accidentes de trabajo 2010-2020*.
- Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo – INSST. *Informe Anual de Accidentes de trabajo en España 2020*. 2021
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). *Caracterización de la siniestralidad en la actividad pesquera*. 2016
- Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS). Información estadística derivada de las investigaciones de accidentes de trabajo graves y mortales en la pesca 2011-2020.
- Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM). Informes de investigación de accidentes marítimos muy graves en la pesca 2008-2020.
- Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM). *Memoria anual 2020*.
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). *Causas de los accidentes marítimos muy graves en la pesca 2008-2013*. 2014
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). *Sector pesquero. Análisis de situación de la salud laboral*. 2014.
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). *Identificación, evaluación y prevención del riesgo de carga física en la pesca. Modalidad de cerco*. 2016.
- Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). *Identificación, evaluación y prevención del riesgo de carga física en la pesca. Modalidad de arrastre*. 2017.
- Ministerio de Trabajo y Economía Social (MITES). *Partes cerrados de enfermedades profesionales comunicados a CEPROSS (2007-2020)*.



DT.89.2.22



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ECONOMÍA SOCIAL