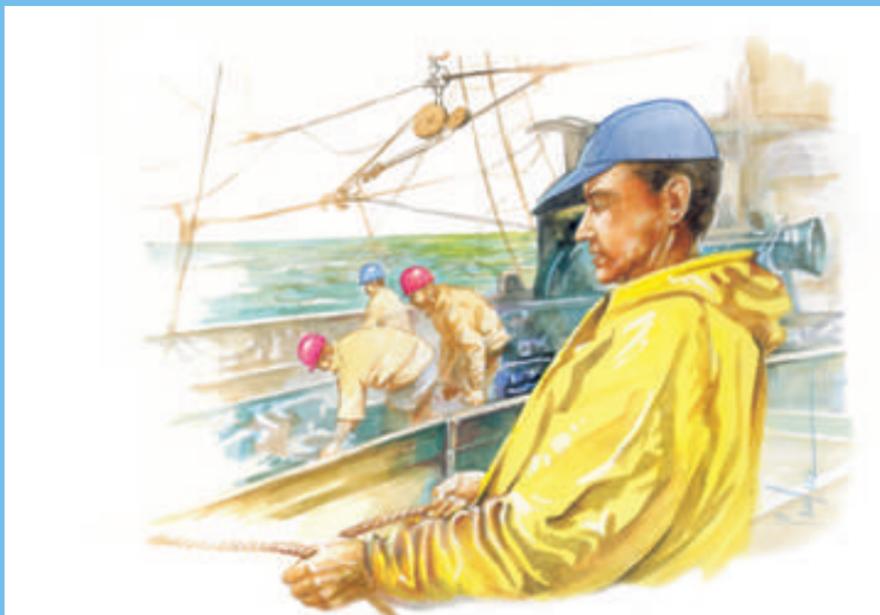


ACHS

Prevención de Riesgos en Faenas de Pesca con Espinel



Por un trabajo sano y seguro

**PREVENCION DE RIESGOS
EN FAENAS DE PESCA
CON ESPINEL**

INDICE	PAGINA
1. Introducción	3
2. Faenas con riesgos de accidentes	3
3. Riesgos y medidas preventivas en la “largada” del espinel	3
4. Riesgos y medidas preventivas en la “virada” del espinel	6
5. Riesgos y medidas preventivas en faenas complementarias a la pesca	9
6. Nomenclatura General	16

1. INTRODUCCION

La pesca con espinel (palangres), ha traído profundos cambios en la pesca tradicional de la zona sur-austral chilena.

Con ella se originan también riesgos de accidentes en las faenas a bordo de las naves “espineleras”.

El estudio de esta cartilla le enseñará a prevenir estos riesgos que causan graves lesiones a los miembros de la dotación de los barcos dedicados a este tipo de pesca.

2. FAENAS CON RIESGOS DE ACCIDENTES

Los riesgos de la pesca con espinel ocurren principalmente en las siguientes faenas:

- a) Maniobras de “**largada**” del espinel.
- b) Maniobras de “**virado**” del espinel.
- c) Faenas complementarias a la pesca.

3. RIESGOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS EN LA “LARGADA” DEL ESPINEL

La “**largada**” del espinel son las maniobras necesarias para calar el arte con la carnada en el fondo del mar y se desarrolla en el parque de pesca de popa de la embarcación.

Los riesgos y medidas preventivas son:

- a) Al manipular el ancla y el “**peso**” los tripulantes pueden sufrir atrapamientos y golpes en las manos cuando se transportan estos elementos de fondeo hasta la “**mesa de largada**”.

Como medida de precaución, el ancla y el peso deberán transportarlos dos tripulantes, teniendo presente los movimientos de balance del barco.

- b) Al aguantarla “retenida” en el “tolete” o “caballo”, puede haber atrapamiento de las extremidades superiores con este cabo. Incluso puede chicotear la retenida con peligro de “hombre al agua”.

Para evitar este accidente debe existir una buena coordinación entre el tripulante que aguenta la retenida y el encargado de hacer firme “bolos”, pesos y “barandillos”.

- c) Pueden haber pinchazos con anzuelos y salir enredada la “línea madre” cuando las “gazas” de los distintos “palangres” están anudadas en forma cruzada.

Aclaradores y encarnadores deberán verificar que las uniones de las líneas madres no estén cruzadas ni existan anzuelos dentro del compartimiento de la caja para el aparejo.

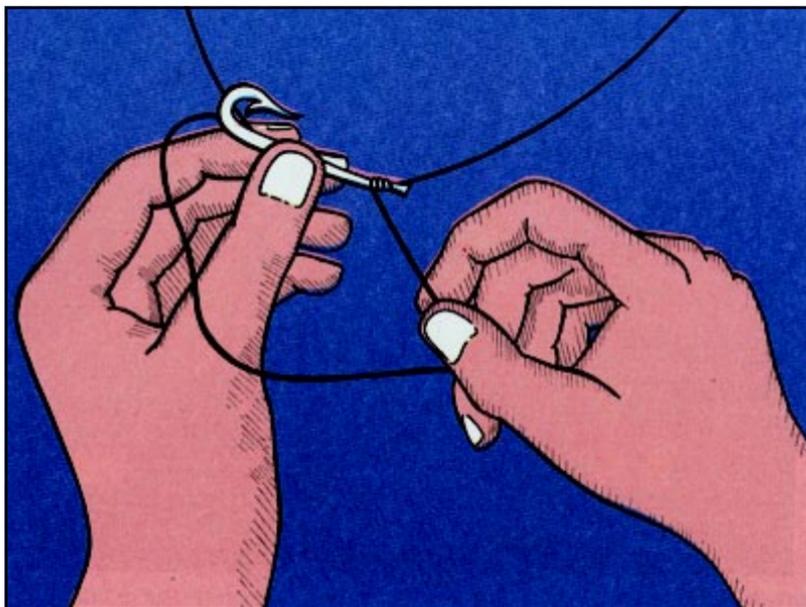


EL APAREJO DEBERA ESTAR BIEN ORDENADO EN SU COMPARTIMIENTO.

Para extraer un anzuelo que se ha clavado en la carne se procede de la siguiente manera:

- Para sacarlo se continúa clavándolo, siguiendo la curvatura y se hace aparecer la punta.
 - Antes de comenzar a clavar el anzuelo se inspecciona si existen venas o arterias en el camino que recorrerá la punta.
 - Se corta la punta con un alicate y se saca el anzuelo. También se puede cortar la parte de la pata del anzuelo y se saca tirando de la punta.
 - La herida se trata con desinfectante y apósito. (Asistencia médica si es necesario).
- d) La mayoría de los accidentes ocurren por resbalones y caídas en las cubiertas de trabajo de la nave.

Para evitar caídas, resbalones y torceduras el parque de pesca de popa del barco deberá estar libre de obstrucciones, con sus engaretados en buen estado y todo el tránsito expedito.



DEBE TENERSE CUIDADO PARA NO CLAVARSE AL EMPATAR EL ANZUELO.

4. RIESGOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS EN LA “VIRADA” DEL ESPINEL

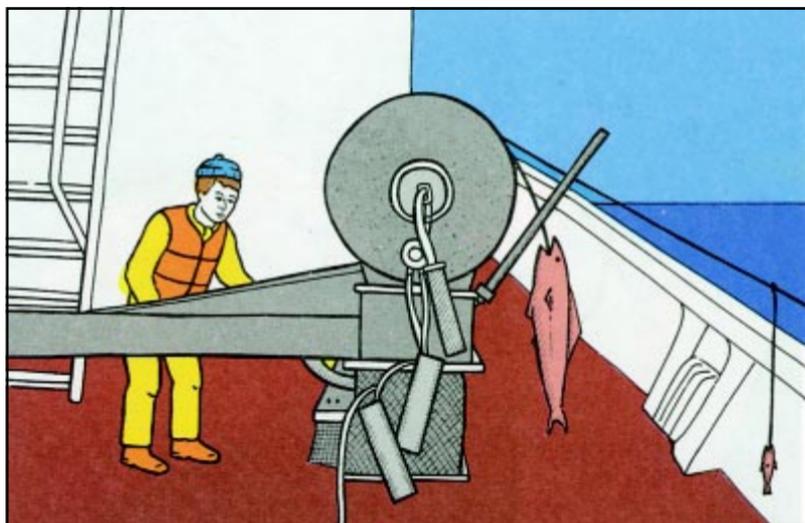
La “**virada**” del espinel son las maniobras necesarias para virar o recoger el arte con la captura y se desarrolla en el parque de pesca de proa de la embarcación.

Los riesgos y medidas preventivas son:

- a) Cuando el anzuelo viene enganchado en la retenida se produce una gran tensión al virar el “**reinal**”. Este se corta y puede chicotear al operador que desamarra pesos, bolos, barandillo y trabaja con el bichero enganchando el pescado.

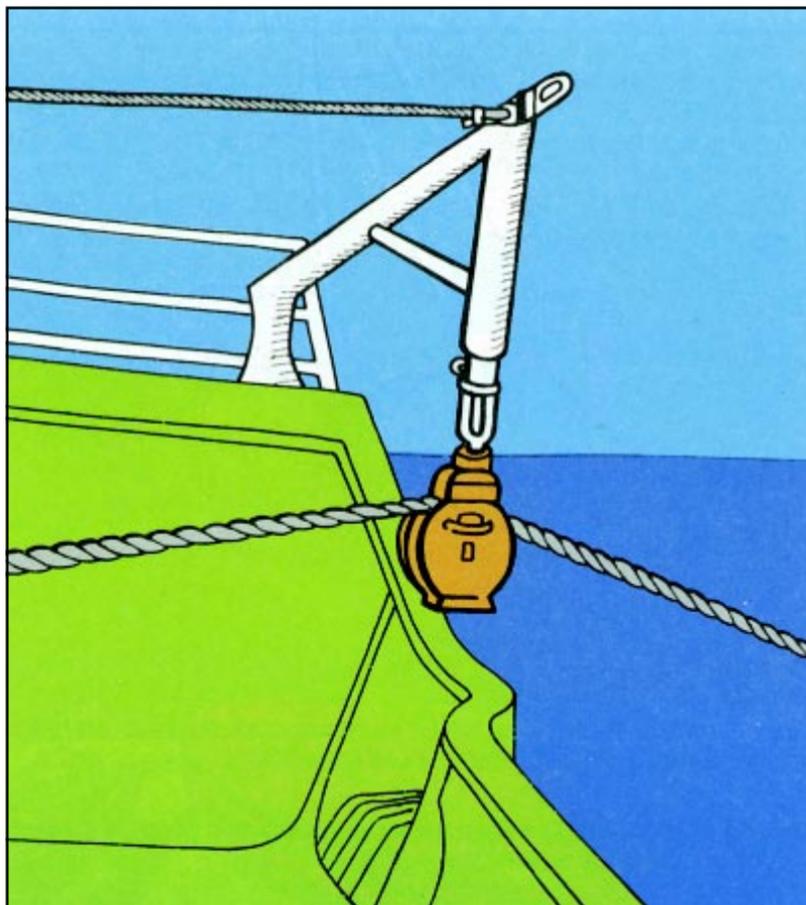
Para evitar estos riesgos debe existir una buena coordinación entre los tripulantes que operen la maquinilla y el halador o carro.

Deberán estar siempre atentos para esquivar los chicotazos de los filamentos.



LOS VIRADORES DE LA MAQUINILLA Y EL CARRO DEBERAN COORDINARSE ENTRE SI PARA EVITAR ACCIDENTES EN LA “VIRADA”.

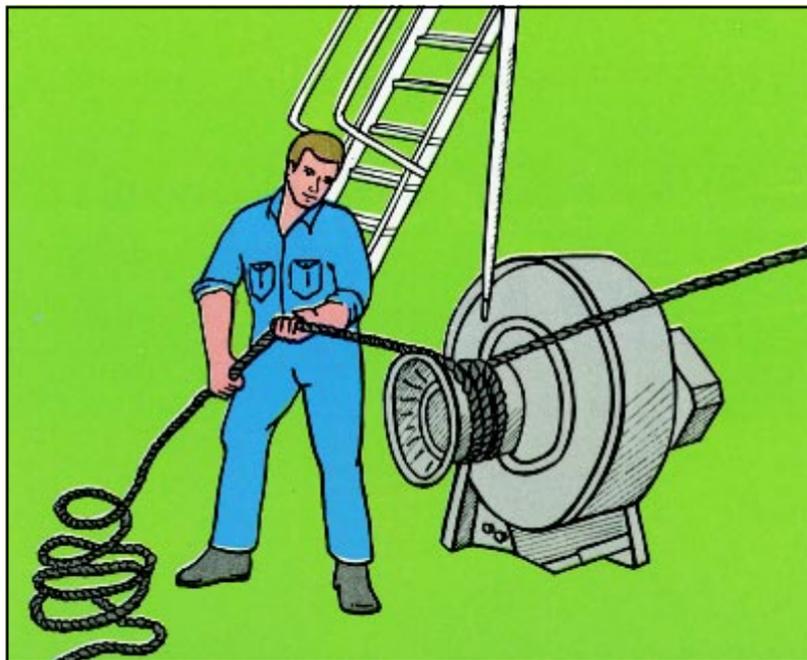
b) Un tripulante puede sufrir la lesión de un dedo al atraparla la retenida contra la pasteca que guía a este cabo. Dicha pasteca se observa en la figura siguiente.



HAY QUE PREVENIR QUE LA RETENIDA QUE LABOREA POR LA PASTECA ATRAPE EL DEDO DE UN TRIPULANTE.

Deberá tomarse en cuenta el tiempo suficiente para desamarrar estos elementos, de lo contrario, se deberá detener el movimiento de las máquinas para virar el espindel.

- c) El operador de la retenida en el cabezal de la maquinilla (winche para virarla) deberá estar atento para frenarla en caso necesario y deberá adoptar la posición de trabajo que se indica en la figura siguiente.



EL OPERADOR DE LA MAQUINILLA HACIENDO LABOREAR LA RETENIDA POR EL CABEZAL, PERO ATENTO A LAS MANIOBRAS.

- d) Los “chaladores” deben tomar precauciones para no clavarse los anzuelos en sus manos.

Los anzuelos que queden sueltos en las mesas, engaretados y cubiertas, deberán retirarse de inmediato utilizando un instrumento que opere mediante un imán.

- e) Con mal tiempo y mar gruesa, los tripulantes que faenan en los parques de pesca deberán asegurar su posición con un cinturón, cabo de vida u otro medio que permita mantenerlo seguro a bordo. Si es necesario se colocarán sus chalecos salvavidas.

5. RIESGOS Y MEDIDAS PREVENTIVAS EN FAENAS COMPLEMENTARIAS A LA PESCA

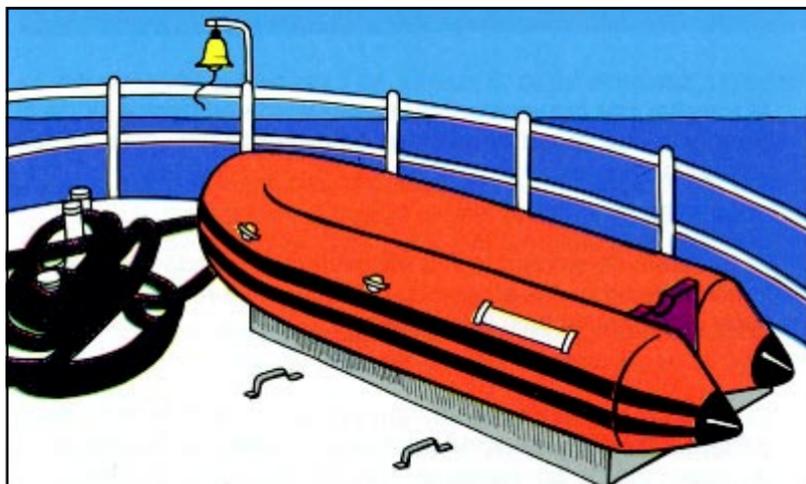
Faenas complementarias a la pesca son todas aquellas actividades que se efectúan a bordo, que sin ser parte de la faena de pesca misma, sirven para completar las funciones de la nave.

Entre los tipos de riesgos de accidentes más comunes a bordo están las caídas y golpes al trabajar y transitar en las cubiertas, en las escalas, la sala de máquinas, etc.

Los riesgos y medidas preventivas son:

- a) Para evitar peligros de caídas en la cubierta principal, debe avisarse a los oficiales o conteraestre para que ordenen limpiarla cuando tenga derrames de aceites, grasa, etc.

Además, los tripulantes deben mirar por donde caminan y si transitan con carga en los brazos, no deben taparse la vista con el objeto que transportan.



LA EMBARCACION DE RESCATE INFLABLE DEBE ESTAR OPERATIVA PARA SALVAR EMERGENCIAS Y LOS CABOS DEBEN ESTAR CLAROS Y ADUJADOS PARA EVITAR CAIDAS EN LA CUBIERTA.

- b) Con el objeto de prevenir tropezones, todas las tiras de aparejos, cabos y amarras del barco deben quedar claras y adujadas en la cubierta.
- c) Para prevenir una caída al mar durante faenas con mal tiempo, los marineros deben colocarse un cinturón de seguridad con cabo de vida y llevarán puesto además, su chaleco salvavidas. El bote de rescate inflable deberá estar siempre operativo para salvar una emergencia a bordo.
- d) Con frecuencia se producen caídas en los accesos, escalas, escaleras y pasarelas.

Para subir y bajar por las escalas debe darse la cara a los peldaños.

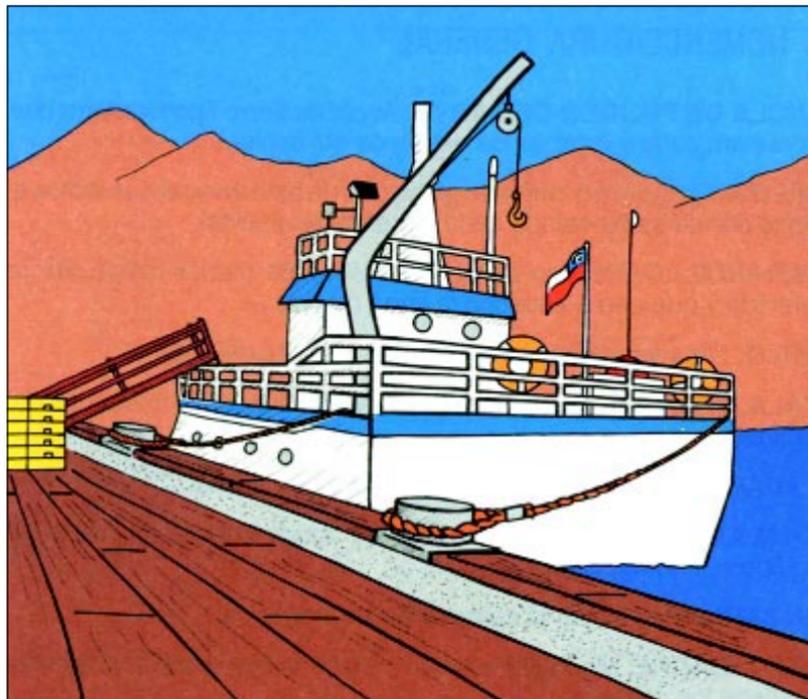
No se debe subir ni bajar por las escalas de tojino (verticales) con carga o herramientas en las manos.

Al transitar por las escaleras y pasarelas de embarque, todo el personal debe asirse de los nervios o guarda mancebos de las barandas.

La pasarela de embarque y la escalera de amurada deben estar firmemente trincadas al costado de la nave. La red de seguridad debe estar puesta bajo la pasarela.

- e) Durante las maniobras de atraque y desatraque de la nave, debe ponerse mucha atención con los chicotazos, lazcadadas y atrapamiento de las manos que causan las espías o amarras.

Nunca hay que situarse en el seno de un cabo que se sabe que trabajará o bajo carga suspendidas.



AL EFECTUARSE MANIOBRAS DE ATRAQUE DEBE PONERSE ATENCION CON LAS FORMAS DE TRABAJO DE LAS AMARRAS,

- f) En la Sala de Máquinas, los pisos, pasillos y escaleras de acceso deben estar limpios y claros de elementos como aceites, petróleo, trapos, herramientas, etc. para evitar resbalones, tropiezos y caídas.

El Oficial de Máquinas deberá usar siempre sus protectores de oídos tipo “fonos” al ingresar y hacer su guardia en la Sala de Máquinas.

- g) Para evitar golpes y contusiones por mala estiba, todos los materiales y equipos de complemento del arte de pesca como cajas, canastillos de palangres, pesos, etc., deberán estibarse y trincarse con firmeza al zarpe y cuando no se emplean en faenas de la mar.

6. NOMENCLATURA GENERAL

ANCLA DE FONDEO DEL ARTE. Ancla de fierro tipo Danforth que sirve para calar y fondear los extremos del espinel.

BALIZA. Flotador en forma de globo con un asta vertical que indica el punto donde se ha calado cada extremo del espinel.

BARANDILLO. Pedazo de cabo sintético de menor mena que la retenida y que une a ésta con la línea madre.

BOLO. Flotador sintético que sirve de boyante del espinel.

CALA. Cabo vertical que une a la baliza con el sistema de fondeo del espinel.

CALAR. Largar al mar el arte de pesca.

CHALADOR. Tripulante encargado de adujar la línea madre en un equipo denominado chala.

ENCARNAR. Colocar la carnada en los anzuelos.

LINEA MADRE. Monofilamento de poliamida que unido a la retenida sostiene los anzuelos.

PALANGRE. Unidad del aparejo del espinel con un cierto número de anzuelos.

PESO. Piedra u otro metal que se emplea como ancla para depositar en el fondo un sector del espinel.

REINAL. Monofilamento de poliamida de menor diámetro que la línea madre y cuya función es empatar el anzuelo.

TOLETE. Llamado también “caballo” o “potro” por la tripulación del barco espinelero. Su función es aguantar la retenida en la largada. Se lubrica con agua para disminuir la fricción producida en la maniobra.

