

CAUSAS Y CONSECUENCIAS DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL EN LA PESCA

“Nada es verdad, ni mentira. Todo depende de los ojos con los que se mira”. Si se mira con ojos de “terricola”, el mar es un referente lejano y deseable, escenario vacacional y reclamo simbólico publicitario; si con ojos de marinos el mar es un todo: principio de vida y de muerte. Lugar de vida porque es la fuente natural de la que emanan los ingresos derivados del trabajo; (trabajo necesario para vivir) y lugar de muerte porque la dureza de ese mismo trabajo mina la salud de los pescadores, bien sea de forma progresiva (enfermedad profesional), bien de forma sorpresiva (accidente laboral).

Begoña Marugán Pintos y M^a Luisa Ferreros Soto
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

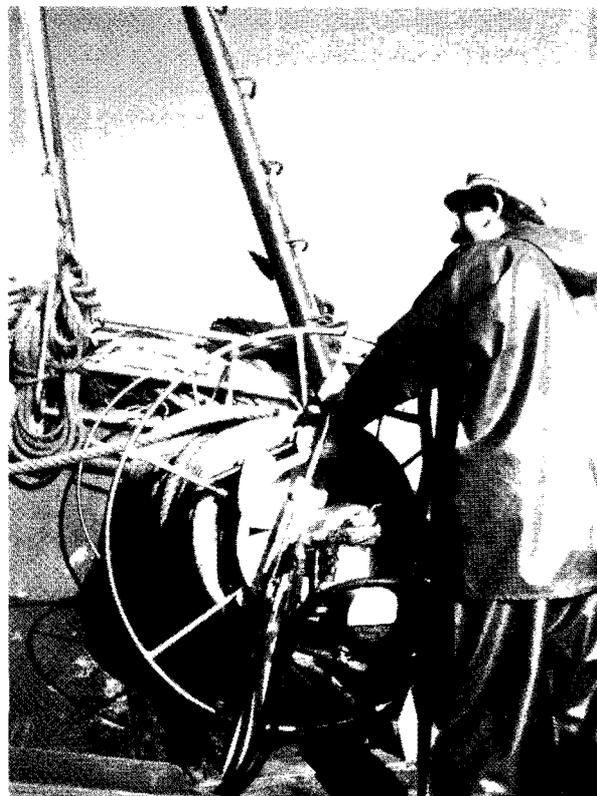
INTRODUCCION

Sin obviar la característica mercantilista de todo trabajo, mercancía mediante la cual no sólo se producen bienes y servicios, sino que también produce el deterioro físico de los trabajadores, el trabajo en la mar presenta unos atributos específicamente diferenciadores frente a cualquier otra actividad laboral en tierra. La ubicación física donde se desarrolla la actividad pesquera se circunscribe al barco. El barco es el único lugar de vida durante los periodos laborales, donde trabajo y descanso, camaradería y amistad se tienen que compatibilizar no siendo siempre sencillo, máxime cuando el trabajador sigue sometido durante los periodos de ocio y descanso a los mismos componentes de novicidad e insalubridad y a la misma organización grupal que rige los periodos de trabajo. Situación ésta que incentiva y posibilita la reproducción de una problemática psicosocial específica (soledad, monotonía, incomunicación y deterioro relacional) del hombre del mar. Junto a esta predisposición de ánimo el pescador se enfrenta a un trabajo con un componente de dureza adicional en el que, el reposo es impredecible y limitado, las necesidades primarias básicas son cubiertas en gran número de veces de forma deficiente y la tarea en sí es la estrella de la relación y el trabajador una mera anécdota.

En definitiva, un trabajo donde el descanso no tiene cabida y la consecución de los fines prima sobre cualquier aspecto lleva asociado una pérdida total de concentración y reflejos en donde el mínimo fallo puede ser causante de un accidente.

ALTO RIESGO

El trabajo en la mar se encuentra entre los sectores considerados de alto riesgo por la Comisión de las Comunidades Europeas en la Comunicación sobre el programa en el ámbito de la seguridad, la higiene y la salud en el lugar de trabajo (88/C28/02). Esta consideración la establece en función del número de trabajadores afectados y de la frecuencia y gravedad de los acciden-



tes que en ellos se producen: “Las condiciones de trabajo y la vida a bordo, son especialmente difíciles: los cambios en la planificación del trabajo, la exigüidad del espacio, las jornadas largas y el intenso ritmo laboral, el ruido, la polivalencia de los trabajadores y el aislamiento geográfico o meteorológico del navio, que limita las posibilidades de intervención y agudiza las consecuencias de los accidentes, hacen que las tasas de frecuencia de los accidentes mortales en los oficios de la mar sean

superiores a los de otras profesiones llamadas "de riesgo".¹

El riesgo laboral se concreta en los siniestros producidos por, o a consecuencia del trabajo y los únicos indicadores cuantificables son los índices de incidencia y frecuencia de accidentes y enfermedades profesionales.²

OBJETIVO DEL TRABAJO

Desde una perspectiva prevencionista y el más puro convencimiento de que sólo desde el análisis concreto de esta problemática específica se puede empezar a planificar programas preventivos eficaces, se diseñó este estudio que tuvo como principal objetivo la búsqueda de algunos de los factores estructurales de la siniestralidad en la pesca. Para lo cual fue precisa la obtención de información distributiva acerca del conjunto de la población pesquera afiliada al Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar.

MARCO TEORICO

Como no hay nada más práctico que una buena teoría la confección del estudio se guía por una serie de postulados teóricos. Postulados que de forma esquemática se diría que conllevan:

- 1) Una visión específica de la sociología:
 - Como investigación para la acción.
 - Como modo de transmisión de las distintas realidades.
- 2) La atención a una serie de principios:
 - Se trata de un análisis del accidente laboral ubicado en una sociedad y un momento concreto, en la medida en que:
 - La salud es un constructo confeccionado culturalmente. Las condiciones de trabajo van a ser postuladas desde el ejercicio de la incidencia en la salud del trabajador.
 - El trabajo se define denotativa y connotativamente desde el actual sistema productivo. Quedando axiológicamente constituido como medio de deterioro y esfuerzo humano.
 - La interacción entre salud y trabajo la determinan las tendencias de la política sanitaria y sindical.

- Se rechaza la teoría de la causalidad que considera que existen dos grupos de causas:
 - Unas dependen de los métodos y útiles. Sirven para una clasificación y conteo.
 - Otras dependen del individuo considerado en sí. Esta tiene un marcado carácter psicologista y regresivo.
- Todo accidente se debe a causas naturales y cada accidente es el resultado de una multiplicidad de causas. "El accidente es el resultado último de un encadenamiento de causas, circunstancias o antecedentes que dependen de muy diversos factores. Este encadenamiento lo es en forma de productos y no de sumas, de esta manera, si uno de los factores no se hubiera producido, el resultado sería nulo y el accidente no habría tenido lugar".³

METODOLOGIA

El estudio de tipo descriptivo se realizó mediante fuentes secundarias de información: "Estadísticas de Accidentes Marítimos 1991" de la Dirección General de Marina Mercante, "Estadística de Accidentes de Trabajo de 1991" del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social⁴ y la Estadística de las llamadas de accidentes registradas en el Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina.

Para poder explicar algunos de estos datos y completar la investigación de los mismos profundizando en el carácter estructural del problema fue imprescindible la utilización de técnicas cualitativas. El trabajo de campo se llevó a cabo en abril de 1992 en aguas y en los barcos que faenaban en ese momento en el Banco Canario-Sahariano.

ACCIDENTES LABORALES MARITIMOS

Se denomina accidente laboral a "toda lesión corporal que el trabajador sufre con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecuta"⁵

Causas de la siniestralidad marítima

Durante 1991 un total de 160 buques pesqueros sufrieron accidentes marítimos. Las causas de los mismos se distribuyen según muestra el gráfico.

¹ El índice de incidencia de accidentes mortales en 1990 fue de 33,8 en la construcción, 63 en la minería de carbón y 86,2 en la pesca.

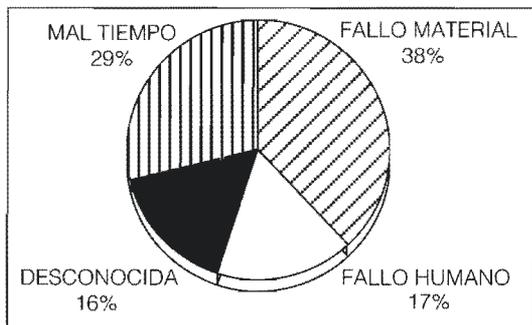
² La dificultad que entraña hallar el número de horas, imposibilita la obtención de índice de frecuencia fiables, por lo que solamente se evaluaron los índices de incidencia especialmente la incidencia mortal por ser el que menos pérdida de información presenta.

³ Ficha nº 4 de "La Formación en Seguridad y Salud en la Pesca". Comisión de Comunidades Europeas. 1992. Año Europeo para la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Lugar de Trabajo. Luxemburgo.

⁴ Organismos sin cuya colaboración no habría sido posible la realización de este trabajo.

⁵ Decreto de 30 de Mayo de 1974, nº 2065/74 del Ministerio de Trabajo. Art. 84.24.

**GRAFICO Nº 1
CAUSAS DE ACCIDENTES MARITIMOS**



Las tres principales conclusiones extraídas de la medición y distribución de las variables causales son las siguientes:

- Se refuta la tan extendida tesis fatalista de la importancia del mal tiempo en la ocurrencia de un suceso marítimo ya que:
 - No es esta la causa principal de accidentes.
 - En los accidentes registrados como causados por mal tiempo intervinieron otros factores colaborando a la conclusión del accidente como, la estructura y edad del buque y la preparación de las tripulaciones.
 - Esta tesis aporta muy poco en el difícil camino de la prevención.
- Se constata la importancia del fallo mecánico cuando debería haber disminuido el número de fallos mecánicos con la introducción de nueva tecnología. Las posibles explicaciones de esta paradoja residen en que:
 - La introducción de las nuevas tecnologías ha sido selectiva. No todos los barcos disponen de la misma, ni tampoco en la misma medida. Basta con comprobar la distribución por edades de la flota

española (el 73,9% de los pesqueros tiene más de 10 años) para confirmar este hecho, porque, cuando una máquina falla es por uso, desgaste y vejez. Existe una relación directa entre la edad del barco y la posibilidad de accidentarse del mismo. El valor más repetido de los buques accidentados fue de 26 años y la media de edad 22 años. El 70% de las embarcaciones siniestradas tenían más de 15 años.

- Si bien es cierto que el alto nivel tecnológico actual permite evitar, en gran parte, la producción de errores humanos, se ha de contar con que el uso de esta alta tecnología es realizada por el hombre, de modo tal que, los niveles de seguridad de la misma también dependen de la acción humana.

En función de esto, el trabajador precisa de una formación adicional para el reciclaje y una educación a los nuevos equipos, aspectos en los que debe hacerse un esfuerzo adicional si se pretende la reducción de la siniestralidad pesquera.

- La existencia de vacío informático en un 16% de los casos conduce al replanteamiento de la validez de las variables causales únicas, cuando el accidente se considera provocado por una multiplicidad de causas.

Del cruce entre las variables causales y el tipo de accidente en que estos factores se concretaron se dedujo que:

- El fallo mecánico o material fue el responsable de la mayoría de los hundimientos, incendios y vías de agua.
- El fallo humano provocó la mayoría de las colisiones.
- El mal tiempo ejerció un papel importante en los casos de escoras.

Tipos de accidentes marítimos

La distribución de los accidentes ocurridos en 1991 según el tipo de siniestro fue la siguiente:

**TABLA Nº 1
DISTRIBUCION POR TIPOS DE ACCIDENTES MARITIMOS**

TIPOS	NUMERO	PORCENTAJE	GRAFICO
Hundimiento	43	27	
Vía de agua	17	11	
Desaparecidos	3	2	
Incendio/explo.	14	9	
Colisión	31	19	
Varada	14	9	
Fallo mecánico	20	12	
Escora	18	11	
Total	160	100	

Fuente: Dirección General de Marina Mercante. Elaboración propia.

Destacan los hundimientos y las colisiones. El tipo de accidente marítimo más frecuente en 1991 fue el **hundimiento** que supuso el 27% de los accidentes. Este tipo de accidente es frecuente en barcos de pequeño tonelaje y caballaje, barcos con menos defensas ante cualquier eventualidad. El 63% de los hundimientos se dan en buques de más de 20 años.

Las 31 **colisiones** registradas entre la flota española, suponen el 19% de los accidentes. El factor que parece incidir en este tipo de accidentes es el momento en que se dan. Así, aparece el mes de noviembre y las horas de menor visibilidad como las más propicias a este tipo de choques: el 46% de las colisiones se materializan entre el 5 y las 9, horas de reducida visibilidad.

El fallo mecánico, es quizá el accidente en el que se ha producido el efecto más deseado, su reducción. Desde 1980 hasta 1987 la vía de agua ocupó los primeros puestos en el ranking de siniestralidad marítima, sin embargo en 1991 ha sido desplazada al cuarto puesto. El mismo fenómeno se aprecia con los incendios y explosiones que, de ser el segundo tipo de accidente ha pasado a los últimos lugares. Este fenómeno es atribuible al esfuerzo que se está haciendo desde las distintas instituciones y organismos: formar a las tripulaciones (cursos de lucha contra incendios son un buen ejemplo), sensibilizar a los armadores de la necesidad de medios de lucha contra los incendios, normativa con referencia específica a este tema (Convenios Internacionales como SEVIMAR) etc.

Accidentes de trabajo

El accidente en el mar no marítimo o de trabajo, es aquel que tiene lugar a bordo de los buques afectando de una manera inmediata al hombre. De esta clase de accidentes son las caídas al agua, resbalones y golpes de cubierta, quemaduras en la sala de máquinas, etc.

El tiempo, y sobre todo, la investigación, van destruyendo mitos y la mítica "peligrosidad del mar" como



recurso único de interpretación del fenómeno de la siniestralidad ha quedado más que cuestionado cuando, dentro del azul fluido se desarrollan dos actividades de naturaleza diferente, marina mercante y pesca, y en ellos la siniestralidad laboral incide de forma distinta. En el transporte marítimo destaca la incidencia que ejercen los accidentes marítimos, mientras en la pesca, de naturaleza extractiva, la importancia numérica de los de trabajo es mayor de la de los marítimos.

Considerar al "oficio de la pesca" de actividad de alto riesgo no es hablar en vano. Durante 1991 un total de 4.975 pescadores sufrieron algún tipo de accidente de trabajo. Del total de afectados a 186 se les diagnosticó de heridos graves y 86 personas fueron víctimas mortales de su trabajo.

El riesgo laboral se concreta en el número de siniestros producidos por o a consecuencia del trabajo y el único indicador cuantificable para la pesca es el índice de incidencia.⁶

Hay que hacer notar que los índices de incidencia totales en pesca no son más que una mera aproximación, en la medida en que un número indeterminado de accidentes leves no quedan estadísticamente registrados al pasar el accidentado la convalecencia dentro del barco.

Atendiendo al nivel marcado por los índices de incidencia total la pesca no demuestra su potencialidad

⁶ El índice de incidencia que define la O.I.T. a efectos de comparación internacional es el siguiente:

$$\text{índice de incidencia} = \frac{\text{N}^{\circ} \text{ total de accidentes por 1000}}{\text{N}^{\circ} \text{ medio de personas expuestas}}$$

El denominador utilizado es la media de los trabajadores afiliados en situación de alta laboral en aquellos regímenes que tienen cubierta la contingencia de accidentes de trabajo

mortífera, puesto que se encuentran muy cerca de la media total de los índices de incidencia para el conjunto de actividades. Sin embargo, las consecuencias que provocan estos accidentes son las que desbordan cualquier comparación posible con los índices existentes en otros sectores, y lo único que permiten es una comparación con las actividades más peligrosas como la minería.

La evolución de los índices de incidencia de los accidentes en el sector pesquero permite la esperanza, ya que, el índice de incidencia para este último año ha descendido considerablemente.

TABLA Nº 2
EVOLUCION DE LOS INDICES DE INCIDENCIA DE LOS ACCIDENTES EN PESCA

	1988	1989	1990	1991
Índice de incidencia total	56,1	54,9	60,6	50
Índice de incidencia mortal	60	70	70	90

Fuente: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Elaboración propia.

No puede decirse lo mismo respecto a los efectos de los accidentes. Los índices de incidencia de los accidentes mortales va incrementándose de año en año, hasta llegar al 90 por 100.000 en 1991. Contrasta la disminución del índice de incidencia de la accidentabilidad con el de muertos. Lo que demuestra que se va logrando reducir, al menos durante este último año, los accidentes de trabajo en el mar, pero los accidentes más peligrosos y que generan la peor de las pérdidas no han disminuido.

Causas de los accidentes de trabajo

La causa última de los accidentes de trabajo no suele aparecer, lo que se registra es lo que perceptiva y objetivamente todo el mundo ha podido observar, la forma en que el accidente se produjo, el agente material causante, la naturaleza de la lesión. Adentrarse en estas variables puede ayudar descriptivamente a reconstruir una configuración, bastante perfilada, de la probabilidad que un tripulante tiene de atraparse las manos entre un objeto o de padecer fracturas y luxaciones, pero nada más. Se hace precisa la introducción analítica de variables igualmente perceptibles y objetivas, visibles para todo el mundo, como la hora del accidente, las horas de trabajo efectuadas hasta el momento, las condiciones de eventualidad o continuidad en el puesto del trabajador, la fecha de las heridas y la relación de esta con situaciones de posible inestabilidad político-económica en el caladero, etc.

Iniciamos la valoración de las condiciones de trabajo por la contabilización de las horas de trabajo realizadas cuando sobrevino el accidente.

La siguiente tabla refleja la distribución proporcional de los accidentes por horas trabajadas.

TABLA Nº 3
DISTRIBUCION DEL ACCIDENTE POR HORAS TRABAJADAS

Hora de Trabajo	Total	Leves	Graves	Mortales
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0
1A. HORA.....	16.3	16.1	17.1	27.8
2A. HORA.....	16.9	17.2	13.6	7.8
3A. HORA.....	13.0	13.1	9.6	12.2
4A. HORA.....	12.9	12.9	9.2	25.6
5A. HORA.....	7.5	7.5	7.9	6.7
6A. HORA.....	8.6	8.6	10.1	5.6
7A. HORA.....	6.7	6.7	8.3	3.3
8A. HORA.....	5.9	6.0	4.4	5.6
Pasada la 8A. horas....	12.2	12.0	19.7	5.6

De la observación de los totales se extrae la importancia que el accidente tiene en las primeras horas de trabajo, y de la reducción progresiva de la probabilidad accidental posterior. Por el contrario, esta probabilidad aumenta al trabajar más de ocho horas.

La misma tendencia siguen los accidentes leves, progresiva reducción de forma directa al número de horas trabajadas, pero incremento desmesurado a partir de las ocho horas.

La mortalidad no refleja ninguna relación especial entre esta y las horas trabajadas, por lo que los factores explicativos deben residir en otras causas, como la hora del día en que se produjo el accidente ya que, hablar de condiciones de trabajo no debe llevar al error de localizar el problema únicamente en la cantidad de horas trabajadas, sino que también hay que hacer hincapié en la calidad de las mismas: turnos, nocturnidad, ritmo, etc.

TABLA Nº 4
DISTRIBUCION DE LOS ACCIDENTES POR HORA DEL DIA DEL ACCIDENTE

Hora de día	Total	Leves	Gaves	Mortales
TOTAL	100.0	100.0	100.0	100.0
DE 6 A 8 HORAS.....	5.7	5.6	6.6	12.2
DE 8 A 10 HORAS.....	13.0	14.0	10.5	12.2
DE 10 A 12 HORAS.....	26.9	27.3	22.8	15.6
DE 12 A 14 HORAS.....	15.1	15.3	14.0	6.7
DE 14 A 16 HORAS.....	6.2	6.3	7.5	3.3
DE 16 A 18 HORAS.....	10.2	10.2	12.3	10.0
DE 15 A 20 HORAS.....	6.2	6.3	6.6	2.2
DE 20 A 22 HORAS.....	3.4	3.4	3.9	3.3
DE 22 A 24 HORAS.....	2.5	2.3	5.7	3.3
A partir de las 24 horas...	9.7	9.4	10.1	31.1

Así, de los accidentes mortales acaecidos, el 31% se materializó a partir de las 24 horas, cifra que contrasta con la hora del día en que los accidentes leves tuvieron lugar. "Se ha realizado una amplia investigación sobre el efecto de los trabajos por turnos en la salud, los resultados mas claros muestran una elevada propensión a las enfermedades gastrointestinales, tendiendo a ser éstas de grado muy serio. Asimismo durante los turnos de noche tienden a ocurrir accidentes más graves.⁷

El análisis de otro de los indicadores de la calidad de vida laboral: el salario, ha sido imposible de realizar. Por la actitud de los propios trabajadores a ocultar y/o mentir sobre su salario. De lo único que se puede hablar es del sistema de retribución.

Parece evidente que tanto el sistema de retribución a "la parte", como el de prima de pesca supongan una implicación física del trabajador superior a la de un obrero con salario fijo.

La información disponible no ofrece mayores posibilidades de análisis de la calidad de vida laboral pesquera lo que obliga a centrar la atención en la descripción del accidente: forma y lugar del barco en que se produjo, naturaleza de la lesión y puesto desempeñado por el accidentado.

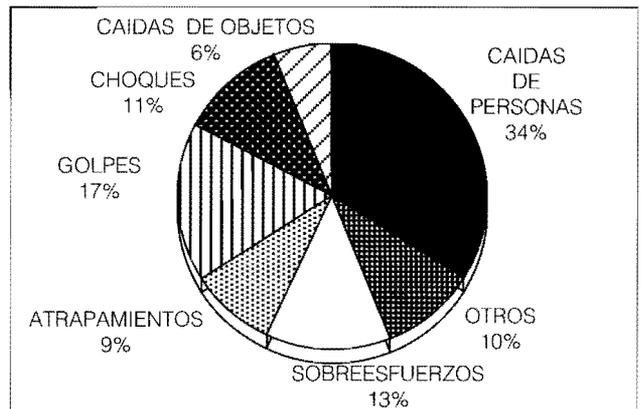
En cuanto a la forma, lo curioso es la reiteración del acontecimiento que precipitó el accidente y su orden de frecuencia. "Es significativo que estos accidentes se repitan de tal modo que cada año el orden frecuencia los ordene de la misma forma⁸. Los mecanismos de producción de los accidentes de trabajo con baja laboral en el sector marítimo clasificados por orden de frecuencia en la serie anual del 75 al 79, prácticamente coincide con la actual. La clasificación por orden de frecuencia del 75 al 79, al igual que la del 91 fue la siguiente: caídas y resbalones, golpes con diversos objetos y sobre-esfuerzo.

La distribución estructural del barco a distintos niveles, la estabilidad inestable, la humedad constante, la importancia de la tarea sobre los cuidados de protección personal confluyen haciendo que los accidentes de trabajo en pesca se produzcan mayoritariamente **por caídas de las personas (40%)**. Siendo las caídas al mismo nivel las más numerosas, éstas sólo causan accidentes leves, mientras, lo que se denomina caídas a distinto nivel, aún siendo menos (13%) son la causa del 84% de los accidentes mortales y el 19% de los accidentes graves.

Las caídas de personas a distinto nivel afectaron sobre todo al tórax, espalda y costado. Y lo hicieron en la misma medida que a los miembros inferiores del cuer-

po, a excepción de los pies. Estas dos partes del cuerpo fueron igualmente afectadas por las caídas al mismo nivel, la diferencia reside en la importancia que en estas últimas cobra el tórax, espalda y costado, frente a los miembros inferiores. Las manos también se contemplan como parte afectada por las caídas al mismo nivel en un número considerable.

GRAFICO Nº 2
ACONTECIMIENTO PRECIPITADOR DEL ACCIDENTE



El golpe es la tercera causa de accidentalidad grave. En 1991, un total de 855 pescadores fueron golpeados por objetos o herramientas. Las causas de esta forma de accidentarse residen en las condiciones materiales de las artes. ¿Quién no ha oído hablar de golpes por rotura de un cable de pura vejez?

Otro tipo de agentes es el atrapamiento por o entre objetos. Este, a pesar de ser menos en número, es mayor en importancia en el orden de gravedad. No sólo causan más muertos que los golpes, sino que también provocan un número mayor de accidentes graves, es decir, esta forma de accidente, por las herramientas y la configuración del barco implican una gravedad intrínseca que puede llegar, y en muchos casos llega, a producir la muerte del pescador.

La zona del cuerpo en que se concretiza este tipo de lesión por accidente es en "manos y piernas totalmente amputadas, destrozadas. El atrapamiento por puertas de arrastre también da lugar a politraumatismos graves, o sea, que comprime vísceras, comprime costillas y da lugar a que el hombre sienta asfisia".

Registrados como accidentes leves en jornada de trabajo 638 trabajadores solicitaron la baja laboral por **sobreesfuerzo**. El sobreesfuerzo y la explotación van de la mano. "Existen correlaciones perturbadoras entre

⁷ **El estrés físico y psicológico en el trabajo.** Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y Trabajo (CEE). Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid. 1987. Pág. 114.

⁸ MONTERO LLERANDI, J.M: **Análisis sociológico de los accidentes de trabajo.** Op. cit, pág. 94.

⁹ **El estrés físico y psicológico en el trabajo.** Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo. Ministerio.

la tasa de crecimiento de la producción y la tasa de crecimiento en el número de accidentes", ⁹. El trabajo en si lleva implícito ciertas dosis de esfuerzo y de peligro para quienes lo realizan. Y el precio de estos peligros forman parte del salario que se recibe. "Para recibir un salario, para conservar un empleo un asalariado debe adaptarse a la situación y a las directrices que le son impuestas desde fuera. Su lucha contra el proceso de deterioro de su salud es, por lo tanto un compromiso entre el riesgo de perder el empleo que le hace vivir. Al final perder su vida es ganarla"¹⁰.

En cuanto al resto de elementos finales de causalidad del accidente están los propios del contacto con el medio y los animales. Aunque la gravedad de los mismos no coincide con su abundancia; así de 107 accidentes por seres vivos, éstos solo provocaron el fallecimiento de una persona. Las heridas entrarían dentro del cajón de sastre de "otras heridas", puesto que no provocan ninguna lesión específica. Mientras que los contactos térmicos se concretaron en quemaduras.

En general, la naturaleza de las lesiones tiene mucho que ver con la forma de materializaciones del accidente de modo que: torceduras, esguinces y distensiones son propias de las caídas a todos los niveles, seguida de contusiones y aplastamiento, en las cuales los golpes con objetos y las caídas de los mismos serían las culpables. Fracturas, traumatismos superficiales, luxaciones y otras heridas completan el cuadro de las lesiones más frecuentes.

En función de la mortalidad que provocan, las asfixias acaban causando la muerte de sus víctimas en un porcentaje elevadísimo. Infartos y derrames cerebrales le siguen en la escala de peligros mortales.

La causa de las asfixias reside en la caída de personas a distinto nivel; a diferencia de éstas, los derrames cerebrales e infartos estuvieron ocasionados por sobre-esfuerzo del trabajador.

El trabajo estadístico elaborado por el Centro Radio Médico del Instituto Social de la Marina permite, si no actualizar todos los casos, si analizar determinados aspectos como la ubicación material de la ocurrencia.

De estos datos se deduce que, en cuanto al lugar donde se produce el accidente, la cubierta es la más peligrosa, al ser la zona del barco donde se realiza la mayor parte del trabajo. El 72% de los accidentes ocurrieron en esta zona. Las características tanto del trabajo, como de la habitabilidad espacial, el trabajar al aire libre, en constante inestabilidad y humedad potencian la accidentabilidad en esta zona.

En los otros departamentos del barco, fonda y máquinas, los porcentajes son relativamente reducidos. El pro-

blema que se plantea, es determinar la incidencia de los accidentes en cada uno de los departamentos del barco, sin conocer las proporciones poblacionales de cada uno de los mismos.

**TABLA Nº 5
DISTRIBUCION DE LOS ACCIDENTES POR
ZONA DEL BARCO**

CUBIERTA	387	72%
MAQUINAS	41	8%
PUENTE	1	0,2%
COCINA	21	4%
ALOJAMIENTO	2	0,4%
BODEGAS	10	2%
OTROS	2	0,4%
•	76	14%
	540	100

Si la zona del barco donde se dieron la mayoría de los accidentes fue la cubierta, es lógico pensar en que los más afectados por la siniestralidad laboral sean los tripulantes de cubierta (80% de los accidentados).

Destaca entre estos datos el porcentaje de capitanes accidentados, cuando el número de capitanes o mejor dicho patrones, para pesca, es reducido. La explicación de esta desproporcionalidad reside en la agregación de los distintos tipos de flota pesquera. En la pesca pre-industrial la división del trabajo es muy atenuada y la mayoría de los tripulantes ejecutan las faenas pesqueras ordenadas por el patrón, que suele ser el propietario y solo algunos marineros se encargan específicamente de la cocina y de las máquinas, aunque no de forma excluyente. La desproporcionalidad entre el colectivo poblacional de patrones y los accidentes en los mismos deriva de esta situación de indiferenciación en la división del trabajo de la flota de bajura, donde el patrón también realiza faenas de pesca e incluso al ser en muchos de los casos el propietario de la embarcación en caso de emergencia o peligro de la embarcación y/o de la carga se exponen a altos niveles de riesgo.

Consecuencias de los Accidentes Laborales

Consecuencias económico-sociales

Tras la desagradable espectacularidad de un siniestro marítimo quedan los costes financieros de los 70 buques que en 1991 se perdieron totalmente. Y es que, si por un lado los accidentes marítimos son menos que los de trabajo, las consecuencias materiales de estos superan considerablemente a los segundos.

Los siniestros marítimos no sólo son una "sangría

¹⁰ DASSA, A. "Trabajo asalariado y salud de los trabajadores". En la revista *Sociología del Trabajo*, n 7/8, pag. 22

financiera", también son una "sangría humana". El año pasado murieron 86 pescadores a consecuencia de siniestros marítimos. El fallecimiento se dio mayoritariamente por hundimientos del buque.

El número de personas muertas en cada uno de los siniestros oscila: 23 accidentes provocaron a razón de una víctima por accidente, mientras las víctimas aumentaron en número de dos en cuatro accidentes. Hubo dos siniestros con 7 muertos y las aguas sepultaron a 15 personas en el accidente con mayor número de víctimas mortales.

En cuanto a las consecuencias económicas de los accidentes de trabajo se sabe de su composición divididos en costes directos (lo que se pierde) e indirectos (lo que se deja de ganar). Dentro de los costes directos se encuentran los millones destinados a pensiones por invalidez y dentro de los indirectos las jornadas perdidas por accidente de trabajo. El número de jornadas perdidas por accidente de este tipo en pesca en 1991 ascendió a 190.072, de las cuales la mayor parte se perdieron como consecuencia de algún tipo de accidente leve (178.584).

Consecuencias psico-sociales del accidente para el accidentado.

- 1) Cuando el accidente es de carácter leve lo que se evidencia es una coincidencia patente del riesgo. Según un estudio clínico de Modlin (1976) cuanto menos grave es un accidente o uno se libra "por los pelos" hay mayor probabilidad de que el trabajador desarrolle síntomas neuróticos.
- 2) Cuando el accidente causa invalidez se plantean consecuencias: psicológicas y sociales.

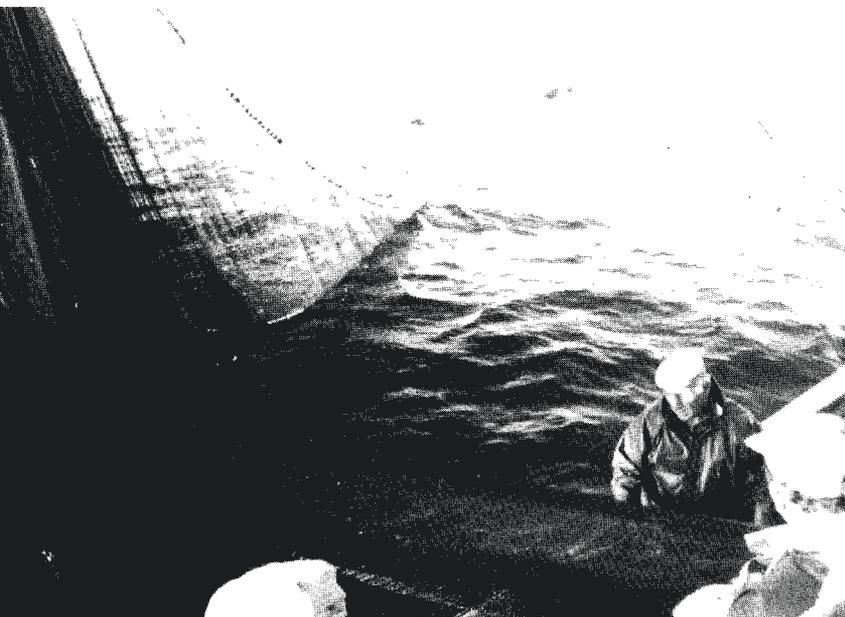
- a) Psicológicamente la invalidez provoca la ruptura en el plano vivencial de la persona afectada, la pérdida de expectativas, de posición y prestigio. La invalidez es la representación de una castración física y social. El individuo se define axiológicamente desde su posición de "no poder hacer".
- b) Las consecuencias sociales que el inválido padece son el aislamiento de la colectividad marítima y el arrinconamiento familiar. Pierde su papel social de cabeza de familia y proveedor de ingresos familiares. Con lo que se da la merma de los ingresos familiares. La incapacidad les deja a merced de la pensión y la ayuda familiar.

- 3) La tercera posibilidad es la muerte del accidentado. Durante los últimos 5 años la mortalidad en el sector pesquero ha aumentado en 1991 un total de 95 pescadores perdieron la vida en el mar. El número de viudas del mar es elevadísimo con lo que a la pérdida del ser querido se une el drama vivencial y cotidiano del mantenimiento económico de la familia.

ALGUNAS CONCLUSIONES

El trabajador del mar es una persona curtida, acostumbrada al trabajo duro, la lucha contra los elementos físicos y la asunción de las dificultades sociales. Su posición de lucha cotidiana por la supervivencia y la dureza del trabajo en el mar van minando de forma progresiva su salud. Pero de un lado, la necesidad económica, unida a la costumbre de uno y a la falta de alternativas de otros, y por otro el propio miedo, fomentan en el hombre del mar un proceso de autodefensa de negación de lo evidente, la navegación de un deterioro físico que les conduce a la invalidez y a la muerte. El riesgo es asumido de forma clara por parte de los marinos, considerándolo como un elemento que forma parte, en cierto modo, del mito del trabajo del mar.

La necesidad de sensibilizar al propio afectado sobre el problema de la seguridad, creando una conciencia del riesgo existente entre los pescadores y marinos mercante, fomentar la idea de seguridad y de aprendizaje necesaria para superar los peligros no es más que una parte, y quizá, casualmente en la que más hincapié se viene haciendo desde hace años. Acaso deberían preguntarse la necesidad de incentivar un diseño más ergonómico de los barcos, por no mencionar más higiénico y habitable, controlar las condiciones de trabajo y de vida a las que los trabajadores de este sector se encuentran sometidos, sancionar cuando sea necesario a las embarcaciones que no cumplan los



requisitos mínimos; educar para la valoración de la vida de las personas, sobre las ganancias, educar y fomentar la cultura de la seguridad. No sirve con obligar a la formación en seguridad, hay que educar para ella. No se trata de hacer milagros para solucionar esta cruda realidad, sino de aunar esfuerzos desde la patronal, la administración, los sindicatos, las cofradías, los marinos y marineros, etc., para que los programas legislativos, los convenios y las recomendaciones internacionales se cumplan.

Desde un punto de vista económico, el coste humano no es reducible en serio más que mediante un aumento de las inversiones en seguridad de los trabajadores (protecciones colectivas, fiabilidad de las tecnologías y mantenimiento preventivo de las máquinas), el gasto en concienciación de la necesidad de usar estas primeras medidas colectivas e individualmente, así como la disminución de la productividad del trabajador, con horas de formación, contrataciones regulares y complementarias si fuera necesario y disminuyendo la carga de trabajo por trabajador.

DISCUSION

Analíticamente de cara a la prevención habría que plantearse la necesidad de estudios que busquen la raíz del problema de la siniestralidad laboral marítima y no conformarse con estudios meramente estadísticos, cuya aportación acaba en la suma y distribución de los accidentes por diversas variables. Tarea que se concibe ardua y para la que se encuentran muchas dificultades:

- En primer lugar el mero recuento de accidentes en una actividad tan peculiar como la pesca con los métodos y medios que se emplean para el análisis de otras actividades no siempre es adecuado. Y además, no siempre la realidad coincide con los números.
- En segundo lugar, en el caso hipotético de que el número de accidentes no fuera superior al que las estadísticas registran, la búsqueda de explicaciones plausibles a cerca de las causas necesitaría una desagregación, cuando no un cambio de planteamiento porque:
 - Las variables causales bajo las que se recogen los accidentes marítimos: mal tiempo, fallo humano, fallo material y causa desconocida son demasiado generales y monocausales cuando se sabe que, un accidente es fruto de la multicasualidad.
 - Admitir el fallo material como variable causal implica deificar las máquinas, cuando, en último término las máquinas no son autónomas y están fabricadas y utilizadas por personas.
 - En lo que al fallo humano respecta lo que sería interesante es buscar una respuesta a la compleja pregunta de por qué fallan los trabajadores.

A modo de conclusión sobre el tipo de estudios y la metodología se plantea la necesidad del uso de técnicas cualitativas, mapas de riesgo o estudios para evaluar el riesgo en cada puesto de trabajo y tipo de barco. A lo cual ayudaría la colaboración entre profesionales de disciplinas distan

BIBLIOGRAFIA

- BORREGO CASTAÑO, R *Recopilador. Compilación de disposiciones sustantivas sobre Seguridad e Higiene en el Trabajo. Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo. 1983.*
- CASAS AZNAR, F.: *Técnicas de investigación social: los indicadores sociales y psicosociales. PPU. Barcelona, Universitat, 1989.*
- CASTILLO, J. J y PRIETO, C; *Condiciones de trabajo. Un enfoque renovador de la sociología del trabajo. Madrid, C.I.S., 1983.*
- COMISION DE COMUNIDADES EUROPEAS, *Ficha nº 4 de "La Formación en Seguridad y Salud en la Pesca". Luxemburgo, 1992. Año Europeo para la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Lugar de Trabajo.*
- Guía Jurídica del Delegado Sindical. CONFEDERACION SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS. Madrid. 1987.*
- DASSA, S; "Trabajo asalariado y salud de los trabajadores", *Sociología del Trabajo, Nº 7/8, Madrid, 1982.*
- FUNDACION EUROPEA PARA LA MEJORA DE LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO, *El estrés físico y psicológico en el trabajo. Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, 1987.*
- GONZALEZ PINO, E y MARI SEGARRA, R., *Supervivencia en la mar, Madrid, ISM, 1990.*
- "Manual de procedimientos de Seguridad para operaciones de trabajo a bordo". *Madrid, I.S.M. 1992.*
- GALA VALLEJO, C; *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Colección Textos Legales, Madrid, Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.*
- Justice 75, nº 44. Sindicato de la Magistratura Francesa.*
- LAZARO BORJA, C Y MAYOR MARTINEZ, L: "Motivación para la seguridad de los trabajadores e incidencia del estrés en la siniestralidad del sector de la construcción" en *MAFRE SEGURIDAD Nº 44. cuarto trimestre de 1991, Madrid.*
- MONTERO LLERANDI, J.R., *Estudio sobre los accidentes de trabajo en la marina mercante. Madrid, SLMM, 1980.*
- Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo pesquero. Madrid, ISM., 1986.*

Gentes del mar. Una aproximación sociológica al trabajo. Madrid, I.S.M., 1989.

PLAZA MONTERO, F; "Resultados provisionales de siniestros marítimos". Revista AETINAPE nº 31 y siguientes.

RODRIGUEZ ALOS, E., "Causalidad o casualidad". Revista NORAY Nº 1 Abril-Julio del 87, Madrid, ISM.

SANCHEZ RIERA, J.A. "El mar y sus riesgos". VI Semana de Estudios del Mar. Santander 25/30 septiembre, 1988 en ASESMAR. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cantabria.

ZAMORA TERRES, J; "La pesca, el sector laboral más peligroso". Revista Mar nº 260, I.S.M., Marzo-abril, 1988.

MANUAL PARA ESTUDIOS Y PLANES DE SEGURIDAD E HIGIENE. CONSTRUCCION.

Manual dirigido al amplio colectivo prevencionista de la construcción, tanto edificación como obras públicas, para facilitar la tarea de componer los ESTUDIOS Y PLANES DE SEGURIDAD E

HIGIENE según las

exigencias del Real

Decreto 556/1986 y su

reforma según el Real Decreto 84/1990.

Compuesto e

ilustrado por el

Arquitecto Técnico

y especialista en

riesgos

profesionales

D. Pedro A.

Beguería

Latorre.



Formato: 24,9 x 18 cm. - Precio: 7000 Ptas + IVA

Pedidos a:
I.N.S.H.T. Ediciones y Publicaciones
C/ Torrelaguna, 73 - 28027 - MADRID
Teléfono: (91) 403 70 00
Fax: (91) 403 00 97

I.N.S.H.T. - C.N.C.T.
C/ Duque 2 - 10 - 08034 - BARCELONA
Teléfono: (93) 280 01 02
Fax: (93) 280 35 42

LA LIBRERIA DEL B.O.E.
C/ Trafalgar, 26 - 28071 - MADRID
Teléfono: (91) 538 22 95 - 538 21 00
Fax: (91) 538 23 49