

JUNTA DE ANDALUCIA

**CONDICIONES DE TRABAJO
EN EL SECTOR DE LA PESCA.**
Comunidad Autónoma Andaluza



**Dirección General
de Trabajo y Seguridad Social**
Consejería
de Fomento y Trabajo

Nº 10

JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERIA DE FOMENTO Y TRABAJO
DIRECCION GENERAL DE TRABAJO
Y SEGURIDAD SOCIAL

CONDICIONES DE TRABAJO
EN EL SECTOR DE LA PESCA
COMUNIDAD AUTONOMA ANDALUZA

**CONDICIONES DE TRABAJO
EN EL SECTOR DE LA PESCA
COMUNIDAD AUTONOMA ANDALUZA**

Edita: JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERIA DE FOMENTO Y TRABAJO
Dirección General de Trabajo y Seguridad Social

Coordina: Servicio de Condiciones de Trabajo

© JUNTA DE ANDALUCIA

Dep. Legal: SE-159-1990

Imprime: PAO, Suministros Gráficos, S. A. - SEVILLA

Fotocomposición: HISPALENSE, S. A.

**CONDICIONES DE TRABAJO
EN EL SECTOR DE LA PESCA
COMUNIDAD AUTONOMA ANDALUZA**

**Autores: Miguel Gutiérrez
Luis Onieva**

**Dto. Estadística
A.I.C.I.A., Sevilla**

INDICE

1. INTRODUCCION	11
1.1.-Motivación y objeto del estudio	11
2. AMBITO DE LA INVESTIGACION	13
2.1.-Ambito Poblacional	13
2.2.-Ambito geográfico	13
2.3.-Ambito temporal	13
3. CARACTERISTICAS GENERALES DEL SECTOR PESQUERO	15
3.1-Tipos de flota	15
3.1.1.-Pesca industrial	15
3.1.2.-Pesca preindustrial	15
3.2.-La productividad en el sector pesquero	16
3.3.-La siniestralidad en el sector pesquero	16
3.4.-La penosidad del sector pesquero	18
3.5.-Breve análisis estructural del sector pesquero en la Comunidad Autónoma Andaluza	18
4. METODOLOGIA Y ORGANIZACION DE LA INVESTIGACION	23
4.1.-Marco	23
4.2.-Tamaño de la muestra. Error y nivel de significación	24
4.3.-Estratificación de la muestra	24
4.4.-Entrevistadores	24
4.5.-Detalle de la muestra por localidades	25
4.6.-Trabajo de campo	26
4.7.-Control de calidad de los datos	26
4.8.-Tratamiento de la no-respuesta	26
5. CUESTIONARIO	27
5.1.-Consideraciones previas	27
5.2.-Encuesta piloto y sugerencias de la misma	27
5.3.-Estructuración y contenido del cuestionario	28
5.4.-Fiabilidad y validez del cuestionario	31
6. ANALISIS DESCRIPTIVO GENERAL DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS	33
6.1.-Niveles de análisis de los resultados	33
6.2.-Datos del barco	34
6.3.-Datos personales y condiciones de empleo del encuestado	35
6.4.-Condiciones generales de seguridad e higiene	37
6.5.-Condiciones físico-ambientales	40

6.6.-Carga de trabajo	40
6.7.-Factores psicológicos y sociológicos	41
6.8.-Organización	42
7. ANALISIS CUANTITATIVO DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS	45
7.1.-Datos del barco	46
7.2.-Datos personales y condiciones de empleo del encuestado	49
7.3.-Condiciones generales de seguridad e higiene	75
7.4.-Condiciones físico-ambientales	107
7.5.-Carga de trabajo	116
7.6.-Factores psicológicos y sociológicos	120
7.7.-Organización	129
APENDICES	141
A.-Listado del Cuestionario	143
B.-Lista de gráficos	153
C.-Lista de tablas	155

**CONDICIONES DE TRABAJO
EN EL SECTOR DE LA PESCA
COMUNIDAD AUTONOMA ANDALUZA**

1.-INTRODUCCION

1.1.-Motivación y objeto del estudio

La prevención de riesgos derivados de las condiciones laborales es uno de los objetivos prioritarios de la Consejería de Fomento y Trabajo de la Junta de Andalucía a través de su Dirección General de Trabajo y Seguridad Social. Por «condiciones de trabajo» entendemos aquel conjunto de factores que integran la realización de una tarea concreta, así como del entorno en que ésta se realiza, ya que tales factores influyen decisivamente en la salud de los trabajadores.

Superada la antigua, y simplista, concepción casual o fatalista del accidente de trabajo, éste aparece como la consecuencia de unos determinados riesgos laborales.

Con ser importantes las consecuencias económicas de la siniestralidad laboral, tales consecuencias palidecen cuando se contempla el aspecto humano de las tragedias que frecuentemente originan los accidentes laborales.

Estudiar las condiciones de trabajo supone analizar la interrelación entre el trabajo (actividad humana mediante la cual el individuo satisface sus necesidades) y la salud (definida por la O.M.S. no sólo como la ausencia de daño y enfermedad, sino como el estado de bienestar físico integral). Ambos factores, trabajo y salud, definen la denominada «Calidad de vida laboral», la cual puede ser «cuantificada» —lo que no es lo mismo que afirmar que pueda ser «explicada exhaustivamente» —a través de ciertos parámetros, un conjunto relevante de los cuales está constituido por los indicadores sociales aprobados por el Consejo de la O.C.D.E.

Según esta Organización, son indicadores relevantes de la «Calidad de vida laboral» los siguientes: a) Jornada laboral media; b) Tiempo de desplazamiento; c) Vacaciones anuales retribuidas; d) Horario atípico; e) Distribución de los salarios; f) Accidentes de trabajo mortales; g) Pénosidad en el lugar de trabajo.

No es el objetivo primordial del presente estudio el examen de las variables sociológicas o familiares asociadas a los trabajadores encuestados. El presente es un trabajo empírico y en él recogemos la opinión de los trabajadores del sector pesquero andaluz sobre algunos de los anteriores indicadores, ya que de otros parámetros existen censos elaborados por los organismos competentes que eliminan tanto el error inherente a todo muestreo como el posible sesgo de subjetividad que supone cualquier encuesta realizada a los propios trabajadores. Pero, por otra parte, esta consulta a los propios interesados es imprescindible porque, en primer lugar, ninguna evaluación objetiva de los riesgos puede lograr un diagnóstico completo y correcto de unas determinadas condiciones laborales y, en segundo lugar, puesto que es la propia vida de los afectados la que está en juego, no existe argumento alguno para prescindir de la información proporcionada por quienes a diario están sometidos a las condiciones laborales objeto de estudio.

Las conclusiones que se obtienen, por un lado, del análisis conjunto de tales datos estadísticos y, por otro, de las opiniones que los trabajadores expresan en esta encuesta, conducen a afirmar inequívocamente las duras condiciones laborales existentes en el sector pesquero andaluz sin que sirva de consuelo en este sentido el hecho cierto de que tales condiciones no son privativas de los pescadores de nuestra Comunidad Autónoma.

Los objetivos fundamentales del presente trabajo se pueden sintetizar en los siguientes:

1. Lograr un conocimiento de las condiciones laborales de los trabajadores de la pesca en la Comunidad Autónoma Andaluza a través de las manifestaciones de los propios trabajadores.
2. Tratar de obtener conclusiones que pudieran servir de base para que las instituciones competentes en materia pesquera cuenten con una información reciente y cuantificada que les permita profundizar en su labor de apoyo a los trabajadores del mar.

El presente trabajo se organiza en 7 capítulos, el primero de los cuales sirve como Introducción General. El segundo capítulo define los ámbitos poblacional, geográfico y temporal del estudio. En el tercer capítulo se presentan las características generales del sector pesquero español y la estructura de dicho sector en la Comunidad Autónoma Andaluza. El capítulo siguiente se ocupa de la metodología y organización de la investigación, siendo el objeto del capítulo quinto el análisis del cuestionario. En el capítulo 6 se realiza un Análisis Descriptivo General de los Resultados Obtenidos, los cuales son detallados cuantitativamente en el séptimo y último capítulo del estudio. En tres Apéndices finales incluimos el listado del Cuestionario, la lista de gráficos y la lista de tablas que figuran en el texto.

2.-AMBITO DE LA INVESTIGACION

Sobre el ámbito abarcado por el presente estudio consideraremos las tres siguientes facetas:

2.1.-Ambito poblacional

La población objeto de investigación es el colectivo formado por los trabajadores de sector pesquero de la Comunidad Autónoma Andaluza. El estudio queda restringido a la población ocupada, concepto no coincidente con el que habitualmente se conoce como «población activa» ya que esta última, si se sigue la definición de la Oficina Internacional del Trabajo (O.I.T.), incluiría no sólo a los mayores de 16 años que estén ocupados, sino a aquellos desempleados que desean conseguir un puesto de trabajo. Las entrevistas del presente estudio han excluido a los desempleados, a los pensionistas y a aquellas personas para las que la pesca no constituye su actividad primordial.

2.2.-Ambito geográfico

Aun cuando el presente estudio se extiende geográficamente a todas las poblaciones que forman parte de la Comunidad Autónoma, la limitación de recursos ha aconsejado considerar sólo aquellas localidades en las que —según las mencionadas fuentes consultadas— el número de trabajadores de la pesca supera las 400 personas, con la única excepción de Málaga y Almería, donde se ha permitido en algún caso una ligera tolerancia en este sentido a fin de que los trabajadores de Andalucía Oriental estuviesen suficientemente representados en la muestra.

2.3.-Ambito temporal

Una encuesta proporciona una información instantánea del colectivo estudiado. En los casos en los que un trabajador (especialmente en la flota artesanal) pudiera desempeñar distintos oficios o cargos a bordo hemos elegido aquel que es más habitual para él.

Por otra parte, aunque este estudio ha sido abordado como exclusivamente referido al tiempo de su realización, la presente encuesta ha sido enfocada como estudio de partida de lo que podría llegar a ser una encuesta de carácter continuo (o más propiamente de realización periódica) como suele ocurrir en estudios de este tipo, ya que es este seguimiento temporal el que permite analizar la evolución de las variables de interés para el colectivo estudiado.

3.-CARACTERISTICAS GENERALES DEL SECTOR PESQUERO

3.1.-Tipos de flota

Existe una clasificación muy aceptada que distingue en la pesca cuatro clases de flota: Gran Altura, Altura, Bajura y Artesanal. Las dos primeras tienen un carácter industrial, mientras que las dos últimas se caracterizan por sus numerosos rasgos preindustriales (propiedad familiar de la embarcación, falta de especialización en el trabajo, la fuerza de trabajo es el factor dominante de la productividad, etc...). Evidentemente la frontera entre unos y otros tipos de flotas no es tajante, existiendo numerosas situaciones híbridas en las que no resulta fácil adscribir ciertas embarcaciones y tipos de pesca a uno u otro tipo de flota.

3.1.1.-Pesca preindustrial (Bajura y Artesanal)

Se caracteriza porque los barcos que la realizan suelen pescar cerca de sus puertos. El tiempo de estancia en la mar rara vez supera los nueve días y en la flota Artesanal suelen salir de madrugada y volver al día siguiente.

Son barcos de pocas toneladas de Registro Bruto (T.R.B.): menos de 20 T.R.B. en la flota Artesanal y entre 20 y 100 T.R.B. para la de Bajura. El bajo nivel de mecanización origina que los ratios potencia/tripulantes y potencia/T.R.B. sean mayores que en la flota Industrial (Altura y Gran Altura).

La propiedad de la empresa suele ser familiar y el número de tripulantes por barco no suele superar los 10 tripulantes, siendo frecuentes que muchos de ellos alternen el trabajo de la pesca con otras labores en tierra y que existan vínculos de parentesco entre tales tripulantes.

El sistema de retribución suele ser «a la parte», apenas existe especialización en el trabajo y la productividad depende sobre todo de la fuerza de trabajo, por un lado, y en la habilidad y conocimiento del oficio de pescador por otro.

3.1.2.-Pesca industrial (Altura y Gran Altura)

Suelen ser barcos que faenan lejos de sus puertos base. El tiempo de estancia en la mar oscila entre los 10 y los 23 días (regresando después de este período a sus puertos-base) para los de Altura y alrededor de dos meses (pudiendo permanecer el buque varios años sin regresar a España) en la flota de Gran Altura.

Son barcos de más de 100 T.R.B.: de 100 a 250 T.R.B. en la flota de Altura y de más de 250 T.R.B. en la de Gran Altura. El capital invertido por tripulante es mayor que en la flota preindustrial y, como consecuencia de haber sustituido trabajo humano por mayores medios técnicos, los ratios potencia/tripulantes y potencia/T.R.B. son menores que en las flotas de Bajura y Artesanal.

La propiedad de los medios de producción suele ser de tipo societario y el número de tripulantes por barco suele ser superior a los 12 tripulantes. El mayor grado de organización y especialización en el trabajo confiere a estos barcos características propias de un centro industrial.

El sistema retributivo suele ser a destajo, bien «a la parte» o mediante «salario fijo (bajo), más prima (elevada) de pesca», lo que hace que las ganancias sean irregulares, como igualmente lo son las prolongadas jornadas laborales (determinadas por la pesca), factores todos ellos que no son ajenos al alto índice de siniestralidad laboral que se registra en las flotas de Altura y Gran Altura.

3.2.-La productividad en el sector pesquero

En todos los campos de la actividad laboral se han logrado, por una parte, importantes mejoras en la productividad debido a una mayor tecnificación y, por otra, suavizar la penosidad de tal actividad. La pesca no es una excepción a esta regla y hoy se suele considerar que las denominadas flotas de Gran Altura y Altura tienen un carácter industrial, mientras que en las flotas de Bajura y Artesanal subsisten características propias de la etapa preindustrial que en cierto sentido son más típicos del sector primario en el que tradicionalmente se suele encuadrar la actividad pesquera.

El informe GAUR sobre la pesca de superficie en Vizcaya y Guipúzcoa considera que son indicadores representativos para determinar la adscripción del carácter industrial a un determinado sector económico los siguientes:

- Inversión de capital por persona activa.
- Producción por capital invertido.
- Producción por persona activa.
- Grado de proletarización.

De acuerdo con estos parámetros, no se puede hablar del sector pesquero como de un conjunto uniforme, pues sus características son muy diferentes según el tipo de flota considerada, ya que «existen modalidades de pesca que exigen un alto grado de inversión, superior a la exigida en numerosos subsectores altamente desarrollados». Esto último es particularmente cierto en las flotas de Altura y Gran Altura. Según GAUR, «la productividad de la inversión en el sector pesquero es netamente más alta que la alcanzada por ramas como alimentación, papel, artes gráficas y construcción de maquinaria».

En cuanto al grado de proletarización, no se trata de ningún concepto demagógico, sujeto a tendenciosas interpretaciones subjetivas. Según GAUR, «la proporción del número de trabajadores que, del total de la población ocupada en un sector, lo son por cuenta ajena nos mide; en cierta forma el grado o carácter industrial que ha alcanzado». Al cuantificar el grado de proletarización de la pesca respecto a otros sectores, GAUR afirma que «ante los resultados obtenidos, es evidencia suficiente el carácter industrial de la pesca en España». Por lo que se refiere a Huelva, en el Anexo Final de Ignacio Palacios que figura en la obra «Proceso de industrialización y condiciones de trabajo». El sector pesquero onubense (1985) de Montero Llerandi se concluye que respecto a otros 22 sectores productivos la pesca «es el primero en el grado de proletarización e industrialización».

3.3 La siniestralidad en el sector pesquero

La importancia de la siniestralidad en el sector pesquero, pese a su importancia, no es de las más conocidas por la opinión pública debido, entre otros factores, a que el sistema de retribución a destajo origina que muchos accidentes en la pesca no den lugar a baja laboral.

En el «Estudio empírico del cambio en los pescadores de Altura del Banco Canario-Sahariano» de María Luisa Blanco Roca (1984) se señala que «esto significó que casi un 9 por 100 de los marinos controlados por el I.S.M. sufrieron baja laboral. Comparando las tasas de accidentes mortales producidos en el centro de trabajo, los resultados globales indican que proporcionalmente durante el año 1977, en el mar, se produjeron cuatro veces más accidentes mortales que en la construcción; nueve veces más accidentes mortales que en el sector de la industria y 18 veces más que en el sector servicios».

En un trabajo posterior (febrero, 1988), «Condiciones de trabajo en el Banco Pesquero Canario-Sahariano», la misma autora señala: «Nos sorprende enormemente el exagerado incremento de los que han tenido accidentes en 1984..., los que se manifiestan así se concentran en un 38,6 por 100 en la categoría que expresa haber tenido algunos accidentes leves y graves».

En su «Análisis sociológico de los accidentes laborales» (1986) Montero Llerandi al comparar los sectores de la construcción, industria, servicios y marítimo-pesquero con relación a sus accidentes de trabajo graves, accidentes que han ocasionado invalidez permanente y accidentes mortales concluye que «las diferencias entre las tasas de siniestralidad en los sectores mantienen el mismo orden en los tres tipos de accidentes considerados: el sector marítimo-pesquero tiene una siniestralidad más elevada que en el sector construcción; en el sector construcción se produce una

tasa de accidentes más elevada que en la industria y en ésta una tasa mayor que en el sector servicios. Estas diferencias parecen señalar una relación entre la naturaleza del trabajo realizado en cada sector y la siniestralidad laboral» la generalidad de las conclusiones anteriores es tal que, incluso en las flotas pesqueras de menor tasa de siniestralidad (Litoral y Artesanal), se da el hecho de que «las tasas de accidentes mortales en el centro de trabajo de las flotas de litoral y Artesanal supera a las tasas de sectores como la industria e incluso la construcción».

Para Reyes Puchalvert, las causas de los accidentes en la pesca se deben principalmente al cansancio «la gente no puede pensar con claridad después de 17 horas de trabajo al día» y considera que parte de culpa importante la tienen los patrones que, a las órdenes de las empresas presentan una prisa tonta por meter seis o siete lances al día sin pensar en la tripulación».

Por otra parte, las tasas de siniestralidad necesitan ser analizadas con más detalle. En primer lugar, para diferenciar los accidentes producidos en el centro de trabajo de los accidentes en el itinere, los cuales según Montero Llerandi «adquieren proporciones más importantes en los sectores de la construcción, la industria o los servicios», lo cual equivale a decir que el peso de los accidentes laborales originados en el centro de trabajo es mayor en el sector marítimo-pesquero».

En segundo lugar, por la evolución de las tasas de siniestralidad, las cuales no se encuentran en regresión en el sector marítimo-pesquero, a diferencia de otros sectores productivos. Al referirse a los accidentes graves, Montero Llerandi señala «la diferencia que existe entre las tasas del sector de la construcción, la industria y los servicios».

En tercer lugar, porque en el sector marítimo-pesquero una vez excluidos los accidentes in itinere, aún habría que distinguir entre los riesgos derivados de la actividad laboral a bordo y los riesgos del buque en la nevegación, estos últimos conocidos como «accidentes marítimos» y que son causados por factores «exógenos» al trabajo. Pues bien, como señala Montero-Llerandi «un 69,6 por 100 del total de accidentes mortales se han producido durante la faenas cotidianas del trabajo a bordo, sin que parezca que hayan intervenido otros factores que los que se dan habitualmente entre el tripulante y sus herramientas de trabajo en su actividad cotidiana». Ahora bien, si dentro del sector marítimo-pesquero, diferenciamos la flota de Marina Mercante de la flota de Pesca encontramos que en el período 1976-1979 los accidentes en el centro de trabajo (es decir, excluidos los accidentes in itinere y los accidentes marítimos) representan el 72,5 por 100 de los producidos en la flota de Pesca frente al 61,2 por 100 de los producidos en la flota de la Marina Mercante. Al comparar los datos obtenidos sobre siniestralidad laboral en las encuestas realizadas a la Marina Mercante (Nacional, 1979) y a la Pesca (Huelva, 1980), Montero Llerandi señala que el 57,4 por 100 de trabajadores de la primera flota que no han sufrido accidentes laborales se reduce en la segunda al 29 por 100 y frente al 1,3 por 100 de encuestados que en la Marina Mercante han sufrido más de seis accidentes laborales figura el 23 por 100 en la Pesca.

Por otra parte, hay que señalar que el sector pesquero no presenta tasas de accidentabilidad homogéneas para todos los tipos de flota. Es preciso diferenciar estos últimos, pues la distinta naturaleza y ritmo de trabajo en la flota Industrial frente a la preindustrial va a ser un factor influyente en las diferencias que se observan en las distintas tasas de accidentabilidad entre las flotas.

En su trabajo «Proceso de industrialización y condiciones de Trabajo. El sector pesquero onubense» (1985) Montero Llerandi señala que frente a un 36 por 100 de pluriaccidentados en la flota Industrial (Altura y Gran Altura) se obtiene el 23,5 por 100 en la Flota Preindustrial (Litoral y Artesanal). Al particularizar a los accidentes mortales, las diferencias en las tasas anuales de siniestralidad laboral en el centro de trabajo entre la Flota Industrial y Preindustrial son bien elocuentes: frente al 0,018 por 100 en la última, se obtiene el 0,179 por 100 en la primera. En lo que respecta a los accidentes que han ocasionado invalidez permanente las cifras vuelven a señalar diferencias en el mismo sentido: frente al 0,045 por 100 en la Flota Preindustrial se obtiene el 0,105 por 100 en la Flota Industrial.

Al profundizar con más detalle, las cifras apuntan en la misma dirección: las tasas más altas de siniestralidad se presentan en las flotas más industrializadas, es decir, en las de mayor productividad, lo cual no se debe sólo a un mayor grado de mecanización sino también al hecho de que en la flota Industrial el número de horas trabajadas por semana en las flotas de Gran Altura y Altura es mayor que en las flotas de Bajura y Artesanal. En el trabajo «Condiciones de trabajo en la mar» (1988) Montero Llerandi al referirse a la mortalidad producida por accidentes laborales

en el sector pesquero señala que mientras en la flota Artesanal la tasa media anual es del 0,031, en la flota Litoral es del 0,051, en la de Altura de 0,162 y en la de Gran Altura del 0,181.

Para Reyes Puchalvert, «el sistema a destajo y la retribución a la parte deben desaparecer» por el estrés que provocan en el trabajador. ¿Provoca también esta retribución mayoritariamente basada en la captura una mayor accidentabilidad? La conclusión no es tan clara como pudiera parecer ya que al referirse a la siniestralidad mortal, Montero Llerandi (1988) concluye que «las tasas de siniestralidad mortal que se producen como consecuencia de la actividad laboral cotidiana a bordo son más altas en los buques en los que el sistema de retribución es a salario fijo».

3.4. La penosidad en el sector pesquero

La penosidad en el lugar de trabajo es uno de los indicadores utilizado por la O.C.D.E. para medir la calidad de vida laboral. Expresiones (no únicas) de tal penosidad son las corrientes de aire, temperaturas elevadas, temperaturas bajas, humedad, agua, distintos tipos de polvo, aire contaminado, vibraciones, fuertes sacudidas, ruido, postura de trabajo incómoda y manipulación de objetos pesados.

Reyes Puchalvert expone, citando a un maquinista: «Tenemos males endémicos que son males de la profesión y no se consideran como tales, como la sordera para la gente de máquinas. Me hice un estudio audiométrico y ya a los 33 años tengo una lesión de la audición. Si pides cascos para el ruido, te miran como a un bicho raro».

3.5. Breve análisis estructural del sector pesquero en la Comunidad Autónoma Andaluza

A fin de estudiar las condiciones de trabajo del sector pesquero en la Comunidad Autónoma Andaluza es importante tener una visión global de la estructura de dicho sector.

Una primera dificultad radica en que las fuentes consultadas no proporcionan cifras coincidentes en cuanto a sus características. En algunos apartados las discrepancias son considerables, por lo que, a veces, respecto a una determinada característica, hemos tenido que optar por la elaboración propia. Como ejemplo de las discrepancias mencionadas basta decir que en una de las fuentes bibliográficas consultadas (mencionadas posteriormente) los buques de más de 150 T.R.B. emplean al 16,7 por 100 de los trabajadores del sector pesquero andaluz mientras que en otra de tales fuentes este porcentaje es del 31,01 por 100.

En base a los datos proporcionados por el «Anuario de Pesca Marítima» (1986) de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en la Comunidad Autónoma Andaluza hay un total de 2.652 barcos que ocupan a 19.988 tripulantes, con un número total de 119.108 Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) y 508.534 HP de potencia total instalada (Tabla n.º 1).

TABLA N.º 1

FLOTA PESQUERA DE ANDALUCIA A 31-12-86

<i>Provincia</i>	<i>N.º de buques</i>	<i>Total TRB</i>	<i>Total Potencia HP</i>	<i>Total Tripulantes</i>
Almería	378	9.283	55.419	2.898
Cádiz	965	46.993	186.709	7.394
Granada	101	2.661	14.527	825
Huelva	730	54.153	215.298	6.401
Málaga	478	5.478	36.581	2.470
TOTAL	2.652	119.108	508.534	19.988

Según datos de la Dirección General de Pesca de la Consejería de Agricultura y Pesca, en 1986 las producciones de los principales puertos andaluces son las que figuran en la Tabla n.º 2.

TABLA N.º 2
RESUMEN DE PRODUCCIONES DEL AÑO 1986

<i>Puerto</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Millones pesetas</i>	<i>% Provincial</i>	<i>% Regional</i>
Adra	5.353,1	574,9	17,3	1,7
Almería	8.885,1	2.143,7	64,4	6,3
Carboneras	158,3	99,3	3,0	0,2
Garrucha	1.062,3	509,4	15,3	1,5
Total prov. Almería	15.458,8	3.327,3	100,0	9,7
Almuñécar	719,3	278,8	26,6	0,8
Motril	4.206,9	709,0	73,4	2,3
Total prov. Granada	4.926,2	1.049,6	100,0	3,1
Estepona	4.089,3	501,5	11,5	1,5
Fuengirola	2.097,4	288,2	6,6	0,8
Málaga	13.108,3	2.934,9	67,5	8,6
Marbella	838,8	240,0	5,5	0,7
Vélez-Málaga	sin datos	386,0	8,9	1,1
Total prov. Málaga	20.133,8	4.350,6	100,0	12,7
Algeciras	23.414,3	6.766,6	34,0	19,8
Barbate	8.504,6	1.534,3	7,7	4,5
Cádiz	23.689,3	5.255,3	26,3	15,3
Conil	257,9	190,5	1,0	0,6
Chipiona	472,7	202,0	1,0	0,6
La Línea de la Concepción	2.491,4	232,1	1,2	0,7
El Puerto de Santa María	11.961,7	3.813,6	19,2	11,2
Rota	148,2	67,1	0,3	0,2
Sanlúcar de Barrameda	4.056,9	1.501,9	7,6	4,4
Tarifa	734,4	304,0	1,7	1,0
Total prov. Cádiz	75.731,4	19.873,4	100,0	58,3
Ayamonte	2.069,7	65,2	1,2	0,2
Huelva	6.095,4	3.432,4	61,6	10,0
Isla Cristina	6.534,0	1.598,5	28,7	4,7
Lepe	159,5	118,7	2,1	0,3
Punta Umbria	3.456,8	357,9	6,4	1,0
Total prov. Huelva	18.315,4	5.572,7	100,0	16,2
TOTAL ANDALUCIA	134.565,6	34.173,6	—	100,0

De los datos que figuran en las Tablas n.º 1 y 2 se deduce que, si bien Cádiz es la primera provincia andaluza en cuanto a producción, número de buques y número total de tripulantes, Huelva la supera en cuanto a T.R.B. total y potencia instalada. Ello es, en parte, debido al mayor carácter industrial de la flota onubense (en la que tiene un peso significativo de flota de Gran Altura), lo cual se traduce en un mayor T.R.B./buque y una mayor potencia/buque en la flota de Huelva. Dada su escasa relevancia, dentro del conjunto total, la provincia de Sevilla ha sido excluida de este estudio. A partir de la Tabla n.º 1 es inmediato calcular medias de tripulantes/barco, potencia/barco, etc., pero estas cifras serían poco elocuentes, dada la gran variabilidad o dispersión de las mismas, ya que la pesca en Andalucía es un sector muy heterogéneo, por lo que para tener una idea más precisa del mismo es necesario descender a los distintos —y convencionales— estratos que lo integran y éste es el objetivo de la Tabla n.º 3 (que presenta el número de barcos de cada provincia andaluza según estratos de T.R.B.), Tabla n.º 4 (donde figura, para cada provincia, el número de barcos de cada estrato en porcentaje respecto al total de barcos de la provincia que se trate), Tabla n.º 5 (que presenta el número de tripulantes en cada provincia según estratos de T.R.B.) y Tabla n.º 6 (donde figuran los datos de la tabla anterior expresados como porcentajes del total de trabajadores del sector pesquero en cada provincia andaluza).

TABLA N.º 3

**NUMERO DE BARCOS DEL SECTOR PESQUERO
ANDALUZ SEGUN ESTRATOS DE T.R.B.**

<i>Provincia</i>	<i>Menores de 25 T.R.B.</i>	<i>De 25 a 50 T.R.B.</i>	<i>De 50 a 150 T.R.B.</i>	<i>Mayores de 150 T.R.B.</i>	<i>Total</i>
Almería	228	70	80	—	378
Cádiz	659	63	178	65	965
Granada	52	34	15	—	101
Huelva	406	72	128	124	730
Málaga	415	37	25	1	478
TOTAL	1.760	276	426	190	2.652

TABLA N.º 4

**PORCENTAJE DE BARCOS DEL SECTOR PESQUERO
ANDALUZ SEGUN ESTRATOS DE T.R.B.**

<i>Provincia</i>	<i>Menores de 25 T.R.B.</i>	<i>De 25 a 50 T.R.B.</i>	<i>De 50 a 150 T.R.B.</i>	<i>Mayores de 150 T.R.B.</i>	<i>Total</i>
Almería	60,3	18,5	21,2	—	100
Cádiz	68,3	6,5	18,5	6,7	100
Granada	51,5	33,7	14,8	—	100
Huelva	55,7	9,9	17,5	16,9	100
Málaga	86,8	7,7	5,3	0,2	100
TOTAL	66,4	10,4	16,1	7,1	100

TABLA N.º 5

**NUMERO DE TRIPULANTES DEL SECTOR PESQUERO
ANDALUZ SEGUN ESTRATOS DE T.R.B.**

<i>Provincia</i>	<i>Menores de 25 T.R.B.</i>	<i>De 25 a 50 T.R.B.</i>	<i>De 50 a 150 T.R.B.</i>	<i>Mayores de 150 T.R.B.</i>	<i>Total</i>
Almería	794	969	1.135	—	2.898
Cádiz	2.302	926	2.957	1.209	7.394
Granada	292	348	185	—	825
Huelva	1.875	786	1.623	2.117	6.401
Málaga	1.706	416	331	17	2.470
TOTAL	6.969	3.445	6.231	3.343	19.988

TABLA N.º 6

**PORCENTAJE DE TRIPULANTES DEL SECTOR PESQUERO
ANDALUZ SEGUN ESTRATOS DE T.R.B.**

<i>Provincia</i>	<i>Menores de 25 T.R.B.</i>	<i>De 25 a 50 T.R.B.</i>	<i>De 50 a 150 T.R.B.</i>	<i>Mayores de 150 T.R.B.</i>	<i>Total</i>
Almería	27,4	33,4	39,2	—	100
Cádiz	31,1	12,5	40	16,4	100
Granada	35,4	42,2	22,4	—	100
Huelva	29,3	12,2	25,4	33,1	100
Málaga	69,1	16,8	13,4	0,7	100
TOTAL	34,9	17,2	31,2	16,7	100

Así, vemos en la Tabla n.º 4 que si en la provincia de Málaga los buques de tonelaje superior a las 25 T.R.B. sólo representan el 13,2 por 100 de sus barcos y en la Andalucía Oriental es bajo el porcentaje de buques de tonelaje superior a las 150 T.R.B., tales buques representan el 6,7 por 100 de la flota de Cádiz y el 16,9 por 100 en la de Huelva. Esta parte de la flota onubense representa casi los dos tercios (65,3 por 100) del últimamente mencionado estrato de la flota andaluza, mientras que es en Cádiz donde prácticamente se encuentra concentrado el resto (34,2 por 100).

Pero si el análisis se efectúa según el número de tripulantes que trabajan en cada uno de los estratos de tonelaje de la flota andaluza (Tablas n.º 5 y 6) nos encontramos con que casi un tercio de los trabajadores del sector pesquero de Huelva (33,1 por 100) presta sus servicios en buques que superan las 150 T.R.B., los cuales, como hemos visto, sólo representan el 16,9 por 100 (en cuanto a número de buques) de esta provincia. Esto pone de manifiesto que el ratio número de tripulantes/barco es muy heterogéneo dentro de una misma provincia andaluza y depende muy directamente del número de Toneladas de Registro Bruto que tenga el buque considerado.

4.-METODOLOGIA Y ORGANIZACION DE LA INVESTIGACION

4.1.-Marco

Al tratar de obtener un censo sobre el número de trabajadores del sector pesquero andaluz lo primero que se observa, como ya hemos comentado, es la no coincidencia de las cifras según sean las fuentes consultadas. Ello no es de extrañar debido, entre otras causas, a que en ocasiones la pesca no es la única fuente de ingresos de algunos de los trabajadores que en ciertos censos figuran como trabajadores de este sector.

El Instituto Social de la Marina, a efectos de prestaciones, considera los siguientes grupos de embarcaciones:

- GRUPO I : Embarcaciones mayores de 150 T.R.B.
- GRUPO IIA : Embarcaciones comprendidas entre 50 y 150 T.R.B.
- GRUPO IIB : Embarcaciones comprendidas entre 10 y 50 T.R.B.
- GRUPO III : Embarcaciones menores de 10 T.R.B. (Cuenta Ajena y Autónomos.)

En el Programa de Actuación en el Sector Marítimo Pesquero figuran 23.105 trabajadores de la pesca en la Comunidad Autónoma Andaluza distribuidos por provincias y T.R.B. tal como indica la Tabla n.º 7.

TABLA N.º 7

	<i>N.º de trabajadores</i>
GRUPO I	Embarcaciones mayores de 150 T.R.B.
GRUPO IIA	Embarcaciones comprendidas entre 50 Y 150 T.R.B.
GRUPO IIB	Embarcaciones comprendidas entre 10 Y 50 T.R.B.
GRUPO III	Embarcaciones menores de 10 T.R.B. (Cuenta Ajena y Autónomos.)
<i>N.º de trabajadores</i>	
Almería	
GRUPO I	126
GRUPO II	1.651
GRUPO III	
Cuenta Ajena	171
Autónomos	143
TOTAL	2.091
Cádiz	
GRUPO I	2.084
GRUPO II	4.039
GRUPO III	
Cuenta Ajena	1.238
Autónomos	108
TOTAL	7.468
Huelva	
GRUPO I	4.318
GRUPO II	5.012
GRUPO III	
Cuenta Ajena	351
Autónomos	252
TOTAL	9.933
Málaga	
GRUPO I	210
GRUPO IIA	489
GRUPO IIB	1.276
GRUPO III	
Cuenta Ajena	122
Autónomos	141
TOTAL	2.238

En nuestro estudio hemos adoptado estas cifras como marco de referencia aun teniendo en cuenta que dichas cifras, en algunos apartados, son diferentes de las que figuran en la Memoria (1987) del Instituto Social de la Marina, siendo a su vez diferentes ambos agregados de cifras provinciales de las que figuran en el último (1986) Anuario de Pesca Marítima publicado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. A efectos del nivel de significación del estudio, dado que los pesos relativos de las respectivas provincias permanecen prácticamente constantes en todas las fuentes mencionadas y teniendo en cuenta el orden de magnitud de la población objeto de estudio, las discrepancias observadas en las distintas fuentes son irrelevantes.

4.2.-Tamaño de la muestra. Error y nivel de significación

El tamaño muestral de 420 encuestas nos permite (con un grado de confianza del 95 por 100) afirmar que los resultados son válidos con un error del 4,9 por 100 para el conjunto del sector pesquero de la Comunidad Autónoma Andaluza.

4.3.-Estratificación de la muestra

Dada la diversidad del sector pesquero en Andalucía se consideró necesario estratificar la muestra atendiendo a cuatro criterios básicos:

- Localidad (dado el escaso peso del sector pesquero en Sevilla, esta provincia quedó excluida de la muestra).
- Edad de los sujetos entrevistados.
- Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) del barco en el que trabajan los encuestados.
- Cargo a bordo.

El objeto de la estratificación mencionada era garantizar que los diversos estamentos del sector pesquero andaluz se encuentran adecuadamente representados en la muestra en proporción al peso que cada uno de ellos realmente tiene. Las entrevistas han tenido lugar principalmente en los muelles o puertos respectivos, bares frecuentados por los trabajadores del sector, domicilios particulares, lonjas, locales de la cofradías de pescadores o del Instituto Social de la Marina, etc. Cada uno de estos puntos tenía una codificación aleatoria que correspondía al lugar donde inicialmente se intentó hacer la entrevista y que asimismo regía el sistema de sustituciones.

Para el estudio de la muestra teórica han servido de base los siguientes documentos:

- Anuario de Pesca Marítima (1986), publicado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Las Memorias de las delegaciones provinciales del Instituto Social de la Marina (1987).
- Anuario Estadístico de Andalucía (1987).

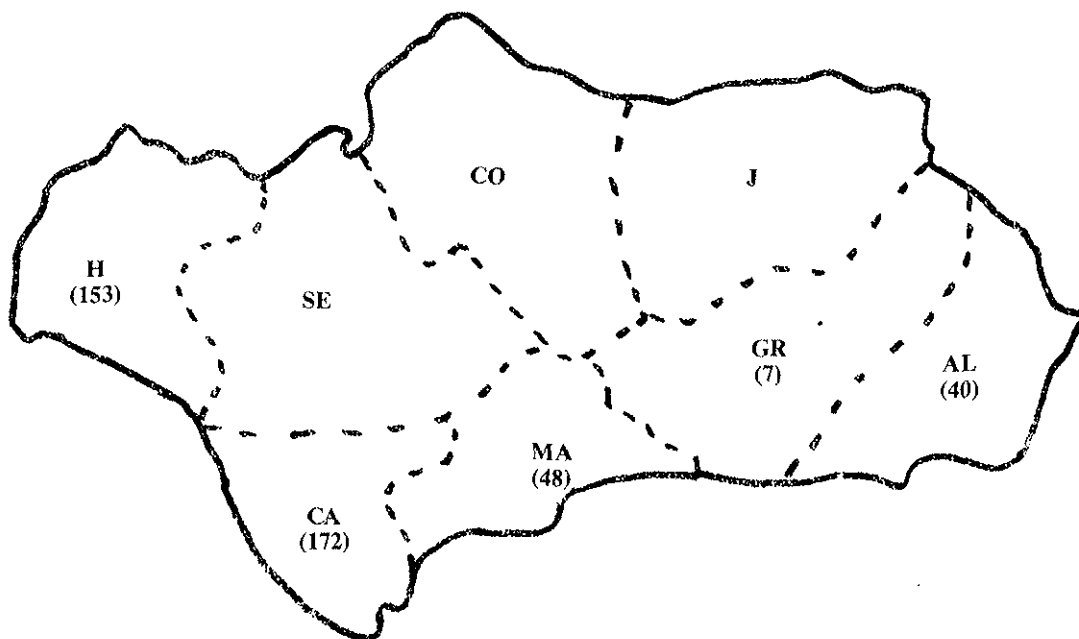
4.4.-Entrevistadores

Los encuestadores han recibido normas detalladas para la cumplimentación de las encuestas de forma que se garantizase la homogeneidad de estas últimas. En cada provincia donde ha habido más de un entrevistador han existido uno o dos coordinadores, habiéndose elegido para esta función, en todos los casos, personal titulado de amplia experiencia práctica en el sector pesquero y conocedores profundos de la problemática actual del sector pesquero en su provincia. Con estos coordinadores provinciales (y con los propios encuestadores en la mayoría de las provincias) se han mantenido periódicas reuniones antes y durante la ejecución de los trabajos de campo.

Los entrevistadores recibieron encarecidamente la recomendación de realizar las encuestas de forma que el entrevistado estuviese aislado (no formase parte de un grupo) durante la cumplimentación de los cuestionarios, a fin de que pudiera expresarse con libertad y no se sintiera cohibido por la opinión de sus compañeros.

4.5.-Detalle de la muestra por localidades

	<i>N.º de encuestas</i>	<i>N.º de encuestas por provincia</i>
Adra	7	
Almería (capital)	23	
Garrucha	7	
ALMERIA (total provincia)	—	40
Algeciras	56	
Barbate	40	
Cádiz (capital)	45	
Puerto de Santa María	31	
CADIZ (total provincia)	—	172
Motril	7	
GRANADA (total provincia)	—	7
Estepona	7	
Fuengirola	6	
Málaga (capital)	29	
Vélez Málaga	6	
MALAGA (total provincia)	—	48
Huelva (capital)	73	
Isla Cristina	35	
Lepe	15	
Punta Umbría	30	
HUELVA (total provincia)	—	153
TOTAL COMUNIDAD AUTONOMA ANDALUZA	—	420



NUMERO TOTAL DE ENCUESTAS 420

4.6.-Trabajo de campo

Una vez concluido el pretest se redactó e imprimió el cuestionario definitivo. El trabajo de campo tuvo lugar entre los meses de abril a julio de 1989.

4.7.-Control de calidad de los datos

Con el control de calidad de los datos codificados se ha perseguido, por una parte, detectar los posibles errores que se pudieran haber producido en la recogida de tales datos y, en segundo lugar, disponer de una medida objetiva del trabajo de los encuestadores.

Respecto a la *minimización de los clásicos errores de cobertura y contenido* es este último, el que en ocasiones ha requerido un mayor esfuerzo a fin de tratar de aplicar criterios uniformes, lo cual en algunos aspectos (por ejemplo la concreción del cargo a bordo en la flota Artesanal) no ha sido siempre inmediato.

4.8.-Tratamiento de la no-respuesta

Tal y como ya había revelado el pretest que anteriormente se había llevado a cabo, el problema de la norespuesta debido a la falta de colaboración de los encuestados ha sido irrelevante, aunque no siempre el trabajador del sector pesquero andaluz ha mostrado ser de fácil acceso. En algunas situaciones se ha recurrido a una muestra suplementaria aleatoria extraída de la amplia lista de sustituciones que inicialmente se elaboró.

5.-CUESTIONARIO

5.1.-Consideraciones previas

Una vez definido el objeto de estudio, la encuesta parece ser el medio más adecuado a fin de captar las opiniones de los trabajadores del sector en lo que se refiere a la problemática de sus condiciones de trabajo. La observación directa como instrumento complementario se revela inaccesible dadas las limitaciones temporales y económicas del estudio.

Elaboramos un primer cuestionario, el cual fue ampliamente discutido con el Servicio de Condiciones Laborales de la Consejería de Fomento y Trabajo, con diversos asesores laborales de distintas Delegaciones del Instituto Social de la Marina, con personal directivo de las Escuelas Náutico-Pesqueras de Huelva y Cádiz y con técnicos de los Centros Provinciales de Seguridad Higiene en el Trabajo de la Comunidad Autónoma Andaluza.

Conseguir un cuestionario equilibrado que reflejase las preguntas de mayor interés de todas las personas consultadas no fue tarea fácil, debido fundamentalmente a que, como ya hemos demostrado, el sector pesquero en Andalucía presenta una gran diversidad, no sólo porque las características de la pesca en Andalucía Oriental son muy diferentes de las de Andalucía Occidental, sino también por las grandes diferencias que se presentan en una misma provincia andaluza.

Finalmente se llegó a un compromiso y se abordó el problema de las características de los encuestadores, los cuales, en un mundo tan específico y frecuentemente tan cerrado como el de la pesca, era obvio que debían ser no sólo buenos conocedores del sector objeto de estudio, sino también personas que tuvieran un acceso, si no fácil (porque eso sería pedir demasiado) al menos factible (aunque frecuentemente no exento de dificultades) a los trabajadores que se trataba de entrevistar.

El cuestionario consta de 41 preguntas, de las cuales las 4 primeras se refieren a DATOS DEL BARCO, en el que el trabajador entrevistado trabaja actualmente y que han de ser contestadas (al igual que las restantes) por el trabajador encuestado.

5.2.-Encuesta piloto y sugerencias de la misma

Se realizó un pretest en las provincias de Cádiz, Huelva y Málaga para contrastar el nivel de comprensión del cuestionario por parte de la población objeto de estudio y cuyo resultado ha sido un cuestionario estructurado y precodificado para ser administrado oralmente por un encuestador, evitando así la dispersión a que suelen dar lugar los cuestionarios autocodificados.

La encuesta piloto nos sugirió, entre otras cuestiones, las siguientes:

- a) Simplificar en algunos apartados el lenguaje inicialmente previsto, dado el bajo nivel cultural de muchos de los entrevistados. La utilización de «pinchazo» en lugar de «herida incisa» es un ejemplo.
- b) Eliminar cualquier pregunta que pretendiese cuantificar el nivel retributivo de los encuestados. No se trata, como a primera vista pudiera pensarse, de mera resistencia de los interesados, sino que en muchos casos es literalmente imposible establecer una cifra dada la irregularidad de lo obtenido en una marea.

- c) Hacer extensivo también a las horas dedicadas teóricamente al sueño el tiempo de exposición al ruido, ya que algunos de los trabajadores encuestados en el pretest manifestaron que en estas horas las molestias del ruido son las mismas que mientras trabajan.

5.3.-Estructuración y contenido del cuestionario

No todas las variables analizadas son susceptibles de ser medidas experimentalmente en el mismo grado. Por otra parte, actualmente es necesario tener en cuenta las repercusiones psicosociales de algunas variables complementarias sobre la salud de los trabajadores, variables estas últimas que, desde un punto de vista prevencionista tradicional, no se solían tener en cuenta. Por ello es fundamental hoy día analizar el binomio «factor humano-factor técnico» a fin de estudiar tanto los actos inseguros como las condiciones inseguras.

Es evidente que el desarrollo tecnológico ha contribuido a disminuir el esfuerzo físico de los trabajadores, pero también es cierto que frecuentemente ha acelerado el ritmo del trabajo en aras de una mayor productividad, al mismo tiempo que actualmente se exige una mayor concentración y atención en la tarea que se realiza. Por ello, el conjunto de las variables analizadas, centradas primordialmente en temas de opinión, se ha estructurado en los siguientes bloques de información diferenciados:

- I. Datos del barco en el que trabaja actualmente.
- II. Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.
- III. Condiciones generales de seguridad e higiene.
- IV. Condiciones físico-ambientales.
- V. Carga de trabajo.
- VI. Factores psicológicos y sociológicos.
- VII. Organización.

Datos del barco en el que trabaja actualmente

Son las preguntas 1 a 4. Estas preguntas recogen información sobre el barco en el que el encuestado trabaja actualmente, no sobre las condiciones particulares en las que el trabajo se lleva a cabo.

Las preguntas son:

- Puerto base, año de construcción, eslora total (en metros), potencia (CV/Kw).
- Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) del barco. A fin de contemplar la gran proporción que en Andalucía Oriental hay de barcos de menos de 10 T.R.B. se consideraron varios intervalos no previstos inicialmente.
- Tipos de flota: Gran Altura, Altura, Bajura (Litoral) y Artesanal.
- Número de tripulantes del barco.

Datos personales y condiciones de empleo del encuestado

Son las 12 preguntas que van de la 5 a la 16. Los datos personales por los que se pregunta son la edad y los estudios realizados. Desde el punto de vista laboral se indaga por el oficio principal a bordo y por la titulación profesional que posee el encuestado. Respecto a ambos apartados, pero sobre todo respecto al primero de ellos, se han omitido los correspondientes a casos que se han considerado minoritarios o que responden a un considerable grado de especialización.

También se investiga el tipo de contrato y la forma de pago, así como la duración media del trabajo, pregunta esta última que se ha dividido en dos partes (horas/día y días/semana), ya que la experiencia adquirida en el pretest evidenció que en un gran número de casos el interesado encontraba cierta dificultad para contestarla directamente.

Otros aspectos de interés en este bloque de preguntas son los años de antigüedad en la pesca, el tiempo (en meses) que el encuestado ha estado embarcado en los dos últimos años, los días de vacaciones retribuidas de que ha disfrutado en dicho período, bebida a bordo y presencia y clase de droga existente en los barcos en que últimamente ha trabajado.

Específicamente las preguntas son:

- Edad del encuestado (años).
- Estudios realizados: Ninguno/primarios sin terminar; estudios primarios/EGB; Bachillerato; Escuela Náutico-Pesquera, otros.
- Oficio principal a bordo: Patrón de pesca, patrón de costa, patrón de pesca y costa, segundo patrón, jefe de máquinas, segundo de máquinas, engrasador, contra maestre, cocinero, marinero, pinche o marmitón, otros.
- Titulación profesional que posee: Capitán de pesca, patrón de pesca de Altura, patrón de primera clase de pesca Litoral, patrón de segunda clase de pesca Litoral, mecánico naval mayor, mecánico naval de primera clase, mecánico naval de segunda clase, mecamar/pescamar, motorista naval (mecánico de Litoral), patrón de pesca Local, certificado de competencia de marinero, sin certificado de competencia de marinero, otros.
- Tipo de contrato: Fijo de plantilla, fijo de campaña, interino, en prácticas, contrato verbal, otros.
- Forma de pago: Salario fijo y prima de pesca, a la parte, otras.
- Duración media del trabajo: Horas/día, días/semana.
- Años de antigüedad en la pesca.
- Meses que ha estado embarcado en los dos últimos años.
- Número de días disfrutados como vacaciones pagadas en los dos últimos años.
- Frecuencia con la que toma bebidas alcohólicas a bordo: No tomo (porque no hay, porque no me gusta, porque me esfuerzo en no beber), sí (una copa de cuando en cuando, con frecuencia durante el día, porque es habitual en el desayuno).
- Existencia y clase de droga en los últimos barcos en los que ha estado: No hay, porros (marihuana, hachís, griffa), anfetaminas (pastillas), cocaína y heroína.

Condiciones generales de seguridad e higiene

Las preguntas 17 a 23 contemplan diversas instalaciones del barco y medios de protección personal, así como los riesgos y las causas de accidentes que se consideran más frecuentes: En estos dos últimos puntos, a fin de no dispersar excesivamente las respuestas, se han omitido algunas opciones que se han considerado menos frecuentes. Asimismo, se indaga por el conocimiento que el encuestado tiene de sus obligaciones en los casos de emergencia y por los accidentes que haya podido sufrir a lo largo de su vida laboral en la pesca.

El detalle de las siete preguntas (de la 17 a la 21, referidas al barco en el que actualmente trabaja) de este bloque es el siguiente:

- Opinión que al encuestado le merece el estado general de seguridad e higiene del barco: Muy bueno, bueno, regular, malo, muy malo.
- Opinión sobre instalaciones específicas del barco: Comedor; camarotes, literas y taquillas; lavabos, duchas y water; botiquín, depósito de agua; chalecos, balsas y aros salvavidas; equipos de telecomunicación, de navegación, de pesca, con traincendios, sistemas de alarma, pañol, bodega y puntales.
- Riesgos más frecuentes en su puesto de trabajo: Caídas de altura, caídas en cubierta y resbalones, golpes, atrapamientos, sobreesfuerzos, roturas de cabos, estachas y alambres, pinchazos y anzuelos, explosiones, incendios y quemaduras, inhalaciones en máquinas.
- Disponibilidad y utilización de los siguientes medios de protección personal: Traje de agua, botas, guantes, protector auditivo, casco, cinturón de seguridad.
- Conocimiento que el encuestado tiene sobre sus obligaciones en caso de abandono o incendio.
- Número de accidentes laborales sufridos por el entrevistado desde que trabaja en la pesca.

Condiciones físico-ambientales

Este bloque de preguntas, de la 24 a la 26, se interesa por el lugar de trabajo del encuestado, exposición al ruido y posibles molestias debidas a diversos contaminantes.

Las preguntas son:

- ¿Dónde suele trabajar habitualmente?: En el puente, en la máquina, en la cubierta.
- Número de horas diarias que está expuesto al ruido incluyendo las horas de sueño.
- Grado en que se sufren molestias debidas a los siguientes contaminantes: Humos de combustión, gases o vapores, olores.

Carga de trabajo

El quinto grupo contiene tres preguntas, de la 27 a la 29, referidas a la fatiga causada por el trabajo: Grados de fatiga, causas de la misma y atención requerida por su tarea.

La relación de preguntas es:

- Opinión que tiene sobre su trabajo: Ligero, algo pesado, muy pesado.
- Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo: Posturas de trabajo, manejo de cargas pesadas, esfuerzo muscular, jornada prolongada, jornada intermitente con poco tiempo para descansar, inestabilidad (balanceo) del barco.
- Nivel de atención que le exige su trabajo: Bajo, medio, alto.

Factores psicológicos y sociológicos

Este bloque del cuestionario contiene cinco preguntas, de la 30 a la 34. Bajo el título general de «Factores psicológicos y sociológicos» las preguntas de este bloque abordan opiniones subjetivas del encuestado sobre la preparación necesaria para realizar su trabajo, interés que este último despierta en el encuestado, clima de convivencia entre los tripulantes y relaciones con los mandos del barco en el que trabaja el encuestado.

Específicamente las preguntas son:

- Formación y experiencia que se necesitan para desempeñar correctamente su trabajo: Saber leer, escribir y las cuatro reglas, formación profesional básica (oficio), formación profesional (oficialía, maestría), experiencia profesional.
- Opinión que el encuestado tiene sobre el trabajo en el mar: No tiene interés, poco interesante, bastante interesante, muy interesante.
- Teniendo en cuenta sus conocimientos y experiencia, ¿deberían darle otro trabajo de mayor responsabilidad?
- ¿Con qué frecuencia surgen problemas entre la tripulación?: A menudo, alguna vez, nunca.
- Relaciones de la tripulación con los mandos: Buenas, regulares, malas.

Organización

El último bloque del cuestionario consta de siete preguntas referidas a la organización de la seguridad e higiene en el barco y a la formación de los trabajadores. En primer lugar nos ocupamos del reconocimiento médico que el encuestado haya podido pasar en los dos últimos años, pasando a continuación a la formación que los entrevistados tenían, al embarcar por primera vez, sobre su futura vida laboral en el mar. El siguiente aspecto es el de los cursos relacionados con su trabajo que haya recibido posteriormente y sobre la índole de los mismos, para indagar posteriormente sobre el conocimiento que los trabajadores tienen sobre sus derechos y obligaciones en relación con la seguridad e higiene. Las dos últimas preguntas se ocupan de dos aspectos críticos: Frecuencia de los ejercicios de emergencia y facilidad para nadar.

La relación de preguntas es:

- ¿Ha pasado reconocimiento médico en los dos últimos años?
- Cursillos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez sobre su futura tarea y sobre los peligros del trabajo en el mar.
- Número de cursillos o charlas de formación sobre su trabajo recibidos a lo largo de su vida laboral en la pesca.
- Caso de haber recibido tales cursos, ¿de qué tipo eran?: de formación profesional ocupacional marítima, de perfeccionamiento y especialización, de seguridad e higiene a bordo, de salvamento y primeros auxilios, de formación sanitaria.

- Conocimientos que el encuestado tiene sobre sus derechos y obligaciones en materia de seguridad e higiene en el trabajo en la pesca.
- Frecuencia con la que se realizan ejercicios de emergencia: Nunca, una vez al año, cada 6/3, 2 meses, cada mes, cada 15 días.
- Capacidad de nadar con facilidad una distancia de 60 m. en caso de emergencia.

5.4.-Fiabilidad y validez del cuestionario

Al elaborar el cuestionario prestamos especial atención a su fiabilidad y validez. La fiabilidad del cuestionario se incrementa por el hecho de que la mayoría de las preguntas son, o bien cualitativas o bien variables de intervalo. La validez se incrementó en primer lugar garantizando el anonimato de los entrevistados y, en segundo lugar, no sólo haciendo mucho más explícitas las preguntas en la redacción final respecto a su formación primitiva, sino también por el hecho de que los encuestados eran buenos conocedores del sector pesquero andaluz.

6.-ANALISIS DE RESULTADOS

6.1.-Niveles de análisis

Los resultados se presentan mediante gráficos para cada una de las preguntas, ampliándose el análisis a tablas dobles para ciertas variables de interés. Tanto los gráficos como las tablas están expresados en porcentajes, figurando en la última fila de éstas el número de casos correspondientes.

Para cada pregunta del cuestionario hemos tratado de reflejar tanto el nivel de detalle de cada una de las opciones, tal como aparecen en el cuestionario, como una agrupación (en algunas preguntas) de tales opciones que nos permita tener una visión global de ciertos grupos. Así el nivel de detalle correspondiente a cada alternativa individual es el que aparece en el análisis unidimensional o gráficos del Análisis Cuantitativo de Resultados. Por el contrario, las agrupaciones, cuando proceden, tienen lugar en el análisis bidimensional, cuyo objeto es medir el grado de asociación entre las variables investigadas, sin abrumar al lector en cada caso con el valor numérico del coeficiente de contingencia.

Así, por ejemplo, en cuanto al análisis bidimensional, han sido agrupados los dos primeros estratos del cuestionario referentes a la edad y años de antigüedad en la pesca de los encuestados. En algunas ocasiones, las flotas de Altura y Gran Altura aparecen conjuntamente como flota Industrial mientras que las de Bajura y Artesanal figuran conjuntamente como flota Preindustrial. En cuanto al cargo a bordo y titulación profesional, se ha procedido en la forma siguiente:

D) *Oficio principal a bordo*

Respecto al oficio principal a bordo se han considerado dos niveles:

- Un nivel de mayor detalle que representa de forma más específica la función principal que el encuestado desempeña a bordo. Es el que figura en las tablas simples al analizar los resultados obtenidos.
- Un nivel de mayor agregación en el que cada grupo está formado por uno o varios de los colectivos especificados anteriormente. De este nivel agregado hacemos uso al presentar las tablas dobles. En concreto, la agrupación realizada ha sido la siguiente:

- I.a) Patrones: Comprende a los patrones de pesca, patrón de costa, patrón de pesca y costa y segundo patrón.
- I.b) Maquinistas: Jefe de máquinas, segundo de máquinas y engrasador.
- I.c) Contra maestre: Contra maestre.
- I.d) Subalternos: Cocinero, marinero y pinche.

En relación con lo anterior creemos conveniente aclarar que los oficios principales a bordo no son los únicos que podrían haberse considerado, pero creemos que representan los más significativos. Por otra parte, la agregación tiene la ventaja de atenuar la heterogeneidad que pudiera presentarse a veces entre los distintos encuestadores, ya que en los buques de menor tonelaje no siempre resulta tajante la decisión entre las posibles funciones a desempeñar por el entrevistado.

II) Titulación profesional

En cuanto a titulación profesional que posee el encuestado, las consideraremos agrupadas según la clasificación que figura en la «Guía de recursos en favor de la población pesquera» (1987) publicada por la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía:

- II.a) Títulos profesionales: Capitán de pesca, patrón de pesca de Altura, patrón de primera clase de pesca Litoral, patrón de segunda clase de pesca Litoral, mecánico naval mayor, mecánico naval de primera clase y mecánico naval de segunda clase.
- II.b) Titulaciones menores: Patrón de pesca Local y motorista naval.
Certificado de competencia: Certificado de Competencia de Marinero, mecamar y pescamar.
- II.c) Sin certificado de competencia.
- II.d) Otros: Electricista naval mayor, electricista naval de primera clase, electricista naval de segunda clase, radiotelefonista naval, radiotelefonista restringido, frigorista naval, buceador, etc.

6.2.-Datos del barco en el que trabaja actualmente

Este primer bloque de preguntas del cuestionario caracteriza el barco en el que presta sus servicios el trabajador encuestado en cuanto a su puerto base, año de construcción, eslora total, potencia, número de Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.), tipo de flota a la que pertenece el barco y número de tripulantes del mismo.

Comenzando por la provincia del puerto base, 3 de cada 4 trabajadores entrevistados pertenecen a barcos con base en Cádiz y Huelva, y el resto pertenece a Andalucía Oriental, ya que es en las dos primeras provincias mencionadas donde se concentra la flota de mayor tonelaje y, por tanto, de mayor número de tripulantes.

Una tercera parte de encuestados trabajan en buques que tienen menos de 10 años de antigüedad, 4 de cada 10 lo hacen en buques que tienen entre 10 y 20 años de antigüedad y el resto trabaja en barcos que fueron construidos hace más de 20 años. Atendiendo al tipo de flota, la más moderna es la de Gran Altura, donde 3 de cada 4 buques tienen menos de 10 años de construcción, proporción que baja a 1 de cada 3 en la de Altura, 1 de cada 4 en la de Bajura y al 17,7 por 100 en la Artesanal.

Casi la mitad de los buques en los que trabajan los encuestados no superan los 20 metros de eslora total, 1 de cada 4 tiene de 21 a 34 metros y el 12,4 por 100 tiene más de 34 metros.

Según la muestra, 1 de cada 5 buques correspondientes a los encuestados no supera los 180 CV 1 de cada 3 tiene de 181 a 380 CV, el mismo porcentaje de 381 a 800 CV y el resto tiene más de 800 CV

Aproximadamente 1 de cada 7 encuestas se han realizado a personas que trabajan en buques que no superan las 10 T.R.B., 1 de cada 4 a las que trabajan en buques de 11 a 50 T.R.B., 1 de cada 3 a las que trabajan en barcos de 51 a 150 T.R.B. y el resto a trabajadores de buques que superan las 150 T.R.B.

Atendiendo al tipo de flota, 1 de cada 8 encuestados trabajan en la flota de Gran Altura, el 29,3 por 100 de los entrevistados lo hacen en la flota de Altura, el 43,1 por 100 en la flota de Bajura, perteneciendo 1 de cada 7 encuestados a la flota Artesanal.

Por lo que respecta al número de tripulantes del barco en el que trabaja el encuestado, 1 de cada 6 lo hace en barcos que no superan los 5 tripulantes, 1 de cada 5 en buques de 6 a 10 tripulantes, el 29,5 por 100 en buques cuya tripulación está comprendida entre 11 y 15 personas, casi el mismo porcentaje (30,7 por 100) en barcos de 16 a 25 tripulantes, y el resto (3,8 por 100) en buques cuya tripulación supera las 25 personas.

6.3.-Datos personales y condiciones de empleo del encuestado

En este grupo de preguntas se exploran los aspectos personales de los individuos encuestados y su situación en el mundo laboral de la pesca, incluyendo su formación, ocupación principal (cargo) a bordo, titulación profesional, sistema de retribución, años de antigüedad en el sector pesquero, vacaciones retribuidas, hábitos de bebida a bordo y presencia de diversos tipos de droga en los barcos en los que han trabajado los entrevistados.

El sector pesquero andaluz está formado por una población mayoritariamente joven, ya que más de la mitad de los encuestados tiene menos de 35 años de edad. La distribución de edades no es simétrica, puesto que con excepción del grupo de encuestados que no superan los 20 años —que representan el 8,6 por 100 de los encuestados— las frecuencias o porcentajes de trabajadores disminuyen al aumentar la edad de éstos. Sólo el 13,2 por 100 de encuestados tienen más de 50 años. Atendiendo al tipo de flota, la flota Industrial (Altura y Gran Altura) tiene un mayor porcentaje de trabajadores jóvenes.

Esta juventud de la población pesquera andaluza queda corroborada por el hecho de que —teniendo en cuenta que en muchos casos el primer embarque de los encuestados tuvo lugar en su adolescencia— menos de un tercio de los encuestados lleva trabajando en la pesca más de 20 años. No son frecuentes los trabajadores que se inician en el sector pesquero cuando ya no son muy jóvenes.

El nivel de estudios de los encuestados es bajo, ya que el 40,7 por 100 de ellos o bien no tiene ningún tipo de estudios o no ha terminado los estudios primarios. Sólo el 21,2 por 100 de los encuestados ha seguido estudios en las escuelas náutico-pesqueras. Aunque el bajo nivel educativo de los trabajadores de la pesca andaluces es extensivo a todos los tipos de flota, dicha falta de estudios es particularmente acusada en la flota Artesanal. Sin embargo, la mayor escolarización de la población española en los últimos años alcanza también a los trabajadores de la pesca, como lo demuestra el hecho de que frente al 33,3 por 100 que representan los que carecen de estudios entre los encuestados menores de 25 años figura el 56 por 100 para los comprendidos entre los 51 a 55 años y el 60 por 100 para los mayores de 55 años. En este sentido, los datos, aunque están lejos de ser optimistas, muestran una tendencia esperanzadora.

La pesca sigue siendo un sector que emplea un porcentaje muy elevado de mano de obra no cualificada, siendo marineros aproximadamente la mitad de los encuestados, y cuanto mayor es el carácter industrial de la flota considerada mayor es el número de marineros por cada patrón, con lo cual la jerarquización en el trabajo aumenta, fenómeno que, indudablemente, influye en que, como expondremos más adelante, las relaciones entre los mandos y la tripulación sean más cordiales en las flotas de Bajura y Artesanal que en las de Altura y Gran Altura. Por otra parte, además de los conocimientos técnicos y la titulación, la experiencia desempeña un importante papel a bordo, como lo demuestra el hecho de que sólo 1 de cada 5 patrones tenga menos de 35 años y de que, asimismo, si bien los patrones representan sólo el 6,2 por 100 de los encuestados que llevan de 6 a 10 años en la pesca, en cambio representan el 42,3 por 100 de los entrevistados que llevan trabajando en este sector de 31 a 35 años.

El mayor nivel formativo de los mandos se resume en el hecho de que el colectivo de encuestados que han cursado estudios en escuelas náutico-pesqueras, el 58,4 por 100 son patrones y el 34,8 por 100 personal de máquinas, frente al 4,5 por 100 de contramaestres y al 2,2 por 100 de marineros.

Por otra parte, la titulación suele ir bastante unida al cargo a bordo, aunque no lo condiciona, como lo demuestra el que los patrones representen el 25 por 100 de los que tienen titulaciones menores y el 4,2 por 100 de los que sólo tienen certificado de competencia. Por el contrario, se refleja un cierto subempleo en el hecho de que el 16,2 por 100 de los que poseen títulos profesionales sean subalternos a bordo.

El contrato «en prácticas» es casi inexistente en el sector pesquero andaluz, siendo los tipos de contratación más frecuentes el de «fijo de plantilla» el «contrato verbal» y el «fijo de campaña». Los contratos verbales son más propios de las flotas Artesanal y de Bajura, mientras que los fijos de plantilla o de campaña son más frecuentes en las flotas de Altura y Gran Altura.

La pesca es un sector donde básicamente se trabaja a destajo y prácticamente sólo existen dos modalidades de retribución (cada una de ellas con múltiples variantes): «a la parte» para aproximadamente 3 de cada 4 encuestados y «salario fijo más prima de pesca» para el resto.

Mientras el primer sistema es propio de las flotas de Bajura y Artesanal, el segundo lo es de la flota de Gran Altura, mientras que la flota de Altura participa de ambos sistemas. Estos sistemas, dentro de un determinado buque, suelen ser independientes de la titulación o del oficio principal a bordo del encuestado.

Un aspecto característico de los trabajadores del sector pesquero es la prolongada duración de la jornada laboral, objeto de la pregunta n.º 11 del cuestionario. Uno de cada 4 trabajadores entrevistados afirma trabajar de 13 a 15 horas diarias y una proporción algo menor (23,6 por 100) se obtiene para los que declaran trabajar de 9 a 12 horas diarias, siendo el estrato más frecuente (48,8 por 100) el constituido por los que manifiestan trabajar más de 15 horas diarias y sólo 1 de cada 30 encuestados trabajan menos de 9 horas diarias.

Estas cifras —que parecen a priori impresionantes— no pueden tener una valoración adecuada mientras no consideremos la distribución del número de días trabajados por semana y, como resumen, la consecuencia de ambas variables: la distribución del número de horas trabajadas semanalmente.

Al realizar el análisis por tipo de flota, se observa que sólo es la Artesanal donde el porcentaje de encuestados que trabajan como máximo 12 horas diarias supera el 25 por 100. En las flotas de Gran Altura, Altura y Bajura la proporción de entrevistados que trabajan como mínimo 16 horas diarias roza o supera a la mitad de los encuestados en tales flotas. Otra conclusión es que de estas elevadas jornadas participan todos los cargos a bordo.

En cuanto al número de días trabajados por semana, el 37,9 por 100 de los encuestados afirma trabajar 7 días a la semana e igual proporción se obtiene para los que dicen trabajar 6 días semanalmente, mientras 1 de cada 5 entrevistados trabaja 5 días a la semana y 1 de cada 38 lo hace 4 días a la semana. Al realizar el análisis por tipo de flota observamos que mientras en la flota Industrial sólo 1 de cada 20 trabajadores trabaja menos de 6 días a la semana, en las de Bajura y Artesanal esta proporción sube a 1 de cada 3 encuestados.

Es decir, que el elevado número de horas diarias dedicadas a la pesca comentadas anteriormente no se ve compensado por altos porcentajes de encuestados que trabajen menos días a la semana.

Para completar el análisis del tiempo dedicado al trabajo en el sector pesquero hemos estudiado la variable producto de las dos últimamente mencionadas: el número de horas trabajadas semanalmente. Pues bien, también desde esta óptica las cifras son impresionantes, pues casi la mitad de los encuestados afirma trabajar más de 90 horas semanales, mientras el 28,1 por 100 de ellos lo hace entre 71 a 90 horas/semanales, el 17,4 por 100 de 51 a 70 horas/semana y sólo 1 de cada 14 encuestados dice que trabaja 50 horas como máximo. La comparación de estas cifras con las correspondientes a sectores tales como la industria, construcción, servicios o incluso la agricultura muestran una situación muy desfavorable para los trabajadores del sector pesquero.

El análisis por tipo de flota revela que son los trabajadores de la flota Industrial los que más horas trabajan semanalmente, ya que 6 de cada 10 encuestados en dicha flota afirma trabajar más de 90 horas semanales, frente a 5 de cada 10 en la flota de Bajura y 1 de cada 10 en la Artesanal.

Al efectuar el estudio de horas trabajadas semanalmente el orden descendente de dedicación al trabajo, considerando los que trabajan más de 90 horas semanales (idéntico resultado se obtiene al considerar los que trabajan más de 70 horas semanales), se configura en cuanto a porcentaje de encuestados como sigue: Personal de máquinas, subalternos, contraamaestres y patrones.

¿Hasta qué punto el componente de retribución garantiza en el sistema «salario fijo y prima de pesca» contribuye a suavizar la excesiva dedicación al trabajo en el sector pesquero frente a los que cobran «a la parte»? La respuesta de los datos es elocuente: son precisamente los que cobran mediante «salario fijo y prima de pesca» los que más frecuentemente (58,9 por 100) superan las 90 horas/semana (44 por 100 para los que cobran «a la parte»). Como en otros aspectos, el sistema de «salario fijo y prima de pesca» no contribuye precisamente a aliviar las condiciones laborales de los trabajadores.

Dentro del sector pesquero andaluz puede decirse que actualmente existe un relativamente alto nivel de ocupación. En la medida en que esto queda reflejado por el número de meses que los encuestados han estado embarcados en los dos últimos años, nos encontramos con que 9 de cada 10 encuestados han estado embarcados más de 6 meses en los dos últimos años y, excepto en la flota de Gran Altura, más del 85 por 100 de los encuestados de todas las restantes flotas se

encuentran en esta situación. En apoyo de esta tesis se encuentra, además, el hecho de que sólo los menores de 25 años no alcanzan el 90 por 100 de respuestas afirmativas respecto a haber estado embarcados más de 6 meses en los dos últimos años. En este período de tiempo sólo los subalternos no alcanzan el 90 por 100 para el mencionado tiempo de embarque, el cual es superado por la práctica totalidad de los patrones. El desempleo parece afectar en mayor medida a los menos cualificados.

Más de la mitad de los trabajadores de la pesca en Andalucía no han disfrutado de ningún día de vacaciones pagadas en los dos últimos años, siendo este concepto prácticamente inexistente en las flotas de Bajura y Artesanal. Pero en cambio, 8 de cada 10 trabajadores encuestados de la flota de Gran Altura y 1 de cada 3 en la de Altura ha disfrutado de más de 45 días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años. Por otra parte, tener contrato verbal y no disfrutar de vacaciones retribuidas son dos características que están muy unidas entre sí, de la misma forma que lo están cobrar «a la parte» y no disfrutar de vacaciones. Son dos consecuencias de una misma causa: la mayor precariedad en el empleo y la menor seguridad de ingresos dificultan el disfrute de vacaciones retribuidas.

Algo menos de un tercio de los entrevistados se declaran abstemios totales a bordo y 1 de cada 6 trabajadores encuestados reconoce beber a bordo «con frecuencia». Los abstemios a bordo son menos frecuentes en la flota Industrial, pero esto debe ser matizado por el mayor tiempo a bordo que pasan los trabajadores de esta flota. El mayor porcentaje de los que declaran beber a bordo «con frecuencia» se da entre los subalternos.

Es preocupante que algo menos de la mitad de los encuestados reconozca que existe droga en los barcos en los que ha trabajado, siendo el «porro» la droga más mencionada. Los que más afirmativamente responden a la presencia de droga a bordo (no necesariamente en el barco en el que actualmente trabajan) son los encuestados de la flota Industrial. Pudiera ocurrir que la menor estancia en la mar (y por tanto el mayor contacto con el hogar familiar) de los trabajadores de la flota Artesanal sea un factor que favorezca la actitud de los trabajadores frente a la bebida y la droga.

6.4.-Condiciones generales de seguridad e higiene

La tercera sección de la encuesta contiene 7 preguntas referidas a las condiciones generales de la seguridad e higiene en distintas instalaciones del barco en el que trabajan los encuestados, así como a los riesgos de accidentes y causas más frecuentes de éstos. Asimismo, se investiga tanto la disponibilidad y utilización a bordo de distintos medios de protección personal como la accidentabilidad de los trabajadores de la pesca.

En cuanto a las primeras preguntas de este bloque del cuestionario, no debe olvidarse que el presente estudio se basa en una encuesta de opinión y que, por tanto, lo que se recoge es la percepción de los encuestados respecto a la seguridad e higiene en su barco, percepción que, en principio pudiera estar sesgada por la subjetividad de los entrevistados, los cuales tal vez tengan un sentido de la seguridad e higiene no coincidentes con la normativa al respecto. Evidentemente, tal peligro de riesgo queda disminuido al estar aplicado sobre una amplia muestra de trabajadores, correspondientes a 16 localidades distintas y a los cuales, tal como se ha dicho anteriormente, se ha evitado entrevistarlos en presencia de ningún otro trabajador.

Al ser preguntados sobre el estado general de seguridad e higiene del barco en el que actualmente trabajan, sólo 1 de cada 5 encuestados califica tal estado de «bueno» o «muy bueno» y 1 de cada 4 lo califica de «malo» o «muy malo». El resto opina que el mencionado estado general de seguridad e higiene puede considerarse «regular». Atendiendo al tipo de flota en el que trabajan los encuestados, la calificación de «malo» o «muy malo» es menos frecuente entre los trabajadores de las flotas de Altura y Gran Altura, mientras que el porcentaje de los que califican de «regular» es algo mayor que la mitad en todos los tipos de flota.

Descendiendo al detalle de instalaciones concretas del barco en el que trabajan los interesados, las calificaciones se agruparon en el cuestionario en las de «bueno», «regular», «malo» o «inexistente». Comenzando por el comedor del barco, sólo el 17,1 por 100 de los encuestados considera que su estado es «bueno», mientras que el 27,9 por 100 considera que es «malo», siendo del 28,8 por 100 el porcentaje de entrevistados que afirman que en su barco no existe el comedor

como tal instalación. Atendiendo al tipo de flota, 2 de cada 3 encuestados de la flota Artesanal y 1 de cada 4 de la flota de Bajura declaran que su barco carece de comedor.

Respecto a los camarotes, literas y taquillas, 1 de cada 4 encuestados dice que su estado es «malo» y 1 de cada 6 que es «bueno», aunque también están en esta última proporción los que dicen que estas dependencias no existen. Pero, respecto a este último punto, los porcentajes son del 29 por 100 en la flota Artesanal y del 27,6 por 100 en la de Bajura.

El estado de los lavabos, duchas y water es enjuiciado como «malo» por el 22,1 por 100 de los encuestados, mientras 1 de cada 3 lo considera «bueno». Uno de cada 4 afirma que en su buque no existen estas instalaciones. En relación con esto hay que comentar que la práctica totalidad de los encuestados en la flota Artesanal afirma que en el barco en que trabajan no existen tales servicios sanitarios.

Uno de cada 4 encuestados declara que el estado del botiquín de su barco es «bueno», obteniéndose la misma proporción para los que lo consideran «regular», mientras 1 de cada 8 trabajadores entrevistados lo considera «malo» y uno de cada catorce dice que es inexistente.

En cuanto al depósito de agua, 1 de cada 3 encuestados manifiesta que su estado es «bueno», mientras 1 de cada 5 afirma que es «malo». El 40 por 100 de los encuestados lo califica de «regular» y el 3,1 por 100 dice que no existe.

Por lo que respecta a los chalecos, balsas y aros salvavidas, el 3,8 por 100 de los trabajadores entrevistados afirma que no existen en el barco en el que trabajan, mientras el 45,2 por 100 califica su estado de «bueno», 4 de cada 10 lo considera «regular» y 1 de cada 10 afirma que es «malo».

El estado de los equipos de telecomunicaciones es conceptuado como «bueno» por 6 de cada 10 encuestados, de «regular» por 3 de cada 10 y de «malo» por 1 de cada 13, mientras que el 1,7 por 100 de los trabajadores entrevistados lo declara inexistente.

En cuanto a los equipos de navegación, 6 de cada 10 trabajadores entrevistados opinan que su estado es «bueno», 1 de cada 3 lo considera «regular», mientras que el 6 por 100 dice que es «malo» y el 2,1 por 100 afirma que no existe.

Concerniente al estado de los equipos de pesca, 2 de cada 3 entrevistados opina que es «bueno», 1 de cada 4 que es «regular» y 1 de cada 12 que es «malo».

En cuanto a los equipos contra incendios, 1 de cada 3 encuestados opina que su estado es «bueno», siendo la misma proporción la de los que opinan que es «regular», mientras el 28,3 por 100 dice que es «malo» y el 6,9 por 100 lo declara inexistente.

El estado de los sistemas de alarma es calificado de «bueno» por 1 de cada 4 trabajadores entrevistados, de «regular» por 1 de cada 3, mientras que el 27,4 por 100 opina que es «malo» y el 15,2 por 100 afirma que no existen en el barco en el que trabajan.

Por lo que respecta al estado del pañol, bodega y puntales, 1 de cada 3 encuestados dice que es «bueno», 1 de cada 2 que es «regular» y 1 de cada 7 que es «malo». El 3,3 por 100 de los encuestados dice que no existen.

En cuanto a los equipos contra incendios, 1 de cada 3 encuestados opina que su estado es encuestados— presentes en el puesto de trabajo de los interesados, éstos resultan ser las «caídas en cubierta y resbalones» (citado por 8 de cada 10 entrevistados), los «golpes» y los «pinchazos con peces y anzuelos», siendo cada uno de estos dos últimos riesgos mencionados por más de la mitad de los encuestados. Aproximadamente, 4 de cada 10 trabajadores incluyen, entre los tres riesgos de accidente más frecuentes en su puesto de trabajo, las «roturas de cabos, estachas y alambres», y 1 de cada 4 menciona a los «sobreesfuerzos». Esta ordenación relativa de la frecuencia de riesgos de accidente es homogénea en todos los tipos de flota y prácticamente independiente del cargo a bordo y de la antigüedad en la pesca de los entrevistados.

Por lo que respecta a las causas de accidentes laborales a bordo que los encuestados consideran más frecuentes, la distribución de frecuencias es mucho más uniforme que en el caso de los riesgos, lo que equivale a decir que no existe una sola causa que destaque de forma sobresaliente sobre las demás. En este caso, son cinco las causas de accidentes laborales que los encuestados destacan. Las dos más frecuentes son las «jornadas agotadoras y faltas de descanso» y la «confianza excesiva», ambas citadas por casi 1 de 4 trabajadores; les siguen la «distracción», el «riesgo propio del trabajo» y la «imprudencia», mencionados por 1 de cada 4 encuestados. Aunque los encuestados en las flotas de Altura y Gran Altura conceden una gran importancia a las «jornadas agotadoras y falta de descanso», lo cierto es que las cinco causas mencionadas ocupan

los primeros lugares de frecuencia sea cual sea el tipo de flota, el cargo a bordo, la titulación o la antigüedad en la pesca propios del trabajador encuestado.

La siguiente pregunta del cuestionario se interesa por la disponibilidad y utilización de distintos medios de protección personal por parte de los trabajadores entrevistados. Respecto al traje de agua, 3 de cada 4 encuestados manifiestan que disponen de esta prenda de protección, pero no llegan a 6 de cada 10 trabajadores los que la utilizan. Es decir, que 3 de cada 4 encuestados que disponen de traje de agua llegan realmente a utilizarlo. No existe evidencia de que el tipo de flota en la que presta su servicio el trabajador influya ni en la disponibilidad ni en la utilización del traje de agua.

Por lo que respecta a las botas, menos de la mitad de los encuestados afirma que dispone de ellas, siendo 4 de cada 10 trabajadores los que la utilizan, por lo que sólo el 85,8 por 100 de los que disponen de botas llegan realmente a utilizarlas. Tampoco en este caso el tipo de flota en la que se trabaje demuestra ser un factor influyente ni en la disponibilidad ni en la utilización de este medio de protección personal.

En cuanto a los guantes, 6 de cada 10 encuestados afirma que dispone de ellos, mientras que sólo el 44,5 por 100 los utiliza, con lo que resulta un coeficiente de utilización del 71,9 por 100 respecto a los que disponen de ellos. Tanto la disponibilidad como la utilización de guantes es mayor en la flota Industrial que en las de Bajura y Artesanal.

Sólo 1 de cada 8 encuestados afirma que dispone de protectores auditivos y sólo la mitad de ellos los utiliza, siendo mayor ambas características en la flota Industrial que en la Preindustrial.

En cuanto al casco, las proporciones son aún más bajas: no llega a 1 de cada 10 encuestados los que dicen que disponen de él y el porcentaje de los que lo utilizan es del 1 por 100. La disponibilidad del casco es mayor en la flota Industrial que en la Preindustrial, pero la utilización es insignificamente homogénea en todos los tipos de flota.

La disponibilidad del cinturón de seguridad abarca al 8,6 por 100 de los encuestados, pero su utilización sólo al 3,8 por 100. Son significativas las diferencias tanto en la disponibilidad como en la utilización del cinturón de seguridad a favor de los trabajadores de la flota Industrial respecto a los de la Preindustrial, dentro de las bajas cifras que se obtienen para todas las flotas.

En lo referente al conocimiento que los interesados tienen de sus obligaciones en caso de abandono o incendio, 4 de cada 10 trabajadores manifiestan desconocerlas, no estando afectada esta proporción por la edad de los encuestados, pero dándose una mayor incidencia entre los subalternos, ya que el mencionado desconocimiento se da en algo más de la mitad de los encuestados de este colectivo laboral.

La accidentabilidad laboral en el sector pesquero andaluz es elevada: sólo una proporción ligeramente superior a 1 de cada 4 encuestados afirma no haber sufrido ningún accidente laboral desde que trabaja en la pesca y, puesto que, como los datos demuestran, la accidentabilidad laboral aumenta al hacerlo la antigüedad de los interesados en el sector pesquero, la falta de accidentabilidad de los que declaran no haber sufrido ningún accidente laboral cabe atribuirle, en parte, a su todavía no suficientemente prolongada exposición al riesgo. Uno de cada 4 trabajadores encuestados ha sufrido un accidente, mientras —y esto es verdaderamente llamativo— 1 de cada 5 entrevistados ha sufrido más de 5 accidentes laborales a lo largo de su vida en la pesca. Este grupo de los que han sufrido más de 5 accidentes está mayoritariamente concentrado en los trabajadores de las flotas de Altura y Gran Altura. Contrariamente a lo que a primera vista pudiera pensarse, en el sentido de que el hecho de tener garantizado una parte de los ingresos mediante el sistema de «salario fijo y prima de pesca» pudiera imprimir un menor ritmo al trabajo y, por tanto, disminuir la accidentabilidad laboral, son precisamente los trabajadores que cobran por este sistema los más accidentados y es que el mencionado sistema de retribución (dado el elevado peso que tiene la «prima de pesca» en los ingresos totales percibidos por los trabajadores) es, en definitiva y básicamente, un sistema a destajo. Los trabajadores que trabajan en las máquinas y en la cubierta son los que con más frecuencia han sufrido un número de accidentes laborales superior a cinco.

La incidencia de la bebida en la accidentabilidad queda reflejada en el hecho de que el colectivo de trabajadores encuestados que declara «beber con frecuencia durante el día» ostenta el mínimo porcentaje entre los «no accidentados» y el máximo porcentaje entre los que han sufrido al menos cinco accidentes laborales a lo largo de su vida en la pesca.

6.5.-Condiciones físico-ambientales

El cuarto bloque de preguntas del cuestionario indaga sobre las condiciones físicas y ambientales en las que se desenvuelve el trabajador del sector pesquero andaluz. En este sentido, se presta especial atención tanto a la exposición al ruido como a la de diversos contaminantes que comentamos a continuación.

La primera pregunta de este bloque se interesa por el lugar —dentro del buque— donde el interesado suele trabajar habitualmente, pudiendo proporcionar el entrevistado más de una respuesta.

Más de la mitad de los encuestados afirma trabajar habitualmente en la cubierta. En el puente o la máquina suele trabajar aproximadamente 1 de cada 7 entrevistados y el resto lo hace en porcentajes prácticamente iguales (del 6 al 7 por 100) en la bodega o en la cocina.

La exposición al ruido de los trabajadores del sector pesquero andaluz es muy alta. No se trata de que soporten el ruido mientras trabajan: es que, además, dado el reducido espacio a bordo, la frecuente carencia de camarotes y el hecho de que éstos —cuando existen— estén muchas veces separados de la sala de máquinas meramente por una mampara (y en muchos casos por una simple cortina) origina que el trabajador soporte el ruido también mientras duerme, hasta el punto de que muchos encuestados manifiestan que es la ausencia de ruido lo que, en ocasiones, suele despertarles. Los que más se lamentan de la exposición al ruido son los que trabajan en la sala de máquinas, y eso que la encuesta sólo interroga por el tiempo de exposición (y no por la intensidad) al ruido. No es extraño que la sordera (o al menos la hipoacusia) esté ampliamente extendidas entre estos trabajadores, problema agravado por la escasa disponibilidad y aún más escasa utilización de los protectores auditivos, cuestión de la que nos hemos ocupado anteriormente.

No es extraño que, en el colectivo de trabajadores encuestados, más de la mitad manifieste estar expuesto al ruido al menos 21 horas diarias y que aproximadamente sólo uno de cada diez trabajadores afirme que soporta el ruido durante un período inferior a las 9 horas diarias. En el caso del personal de máquinas, tres de cada cuatro trabajadores afirma soportar el ruido, al menos, 17 horas diarias.

A continuación se pregunta por la exposición del encuestado a diversos contaminantes: humos de combustión, gases o vapores, olores, etc... Sólo uno de cada seis trabajadores afirma no estar expuesto a ninguno de tales contaminantes y, a fin de contrastar si el hábito de exposición pudiera influir en su falta de percepción de la misma, se ha estudiado la influencia de los años de antigüedad en la pesca, observándose que la respuesta es independiente de esta última variable.

Respecto a los humos de combustión la mitad de los encuestados afirma no estar expuestos a este contaminante y uno de cada cuatro entrevistados dice que sólo los sufre «raramente». Aproximadamente uno de cada diez trabajadores encuestados dice que está expuesto a los humos de combustión «frecuente o continuamente». En este sentido el tipo de flota en el que trabaja el interesado no es un factor relevante, pero si atendemos al oficio principal (carga) a bordo, nos encontramos con que uno de cada tres encuestados que trabaja en la máquina afirma sufrir los humos de combustión «frecuentemente o continuamente».

Concerniente a los gases o vapores, casi la mitad del colectivo de encuestados declara no estar expuesto a este contaminante y sólo uno de cada ocho trabajadores lo sufre «frecuentemente o continuamente». Los encuestados de la flota Artesanal son los que en mayor proporción figuran en ambos extremos de la gama de frecuencia de exposición a los gases o vapores y también en este caso uno de cada tres trabajadores de la sala de máquinas declara sufrirlos «frecuente o continuamente».

En relación con los olores se trata de contaminante respecto al cual mayor porcentaje de encuestados (4 de cada 10) declara sufrirlos «frecuente o continuamente». Esta afirmación es menos frecuente en los encuestados de la flota Artesanal.

6.6.-Carga de trabajo

Las preguntas de este bloque contemplan diversos aspectos relacionados con la carga de trabajo a que se sienten sometidos los trabajadores del sector pesquero andaluz: la opinión de los

encuestados sobre el grado de fatiga debida al trabajo, el nivel de atención que les requiere y las principales causas que originan dicha fatiga.

Seis de cada 10 trabajadores considera que su trabajo es fatigoso y 1 de cada 3 declara que le produce mucha fatiga. Esta última afirmación es más frecuente entre los trabajadores de las flotas de Bajura y Artesanal, aunque también es en estas flotas donde es mayor el porcentaje (1 de cada 20) de encuestados afirma que su trabajo es ligero, siendo los contra maestres y los subalternos (marineros, cocineros y pinches) los que más se quejan en este aspecto.

Más de un tercio de los encuestados considera que la principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo es la «jornada intermitente con poco tiempo para descansar» y una proporción algo menor atribuye principalmente esta fatiga a la «jornada prolongada». A más distancia (1 de cada 6 encuestados) se encuentran los que consideran que son las «posturas de trabajo». Pero lo que resulta concluyente es que las tres causas citadas son las más citadas por los encuestados independientemente del tipo de flota al que pertenezca su barco, de cuál sea su oficio principal a bordo o su antigüedad en la pesca.

Dos de cada 3 entrevistados opina que el nivel de atención exigido por su trabajo es «alto» y 1 de cada 4 declara que es «medio». Pero esta afirmación no se distribuye homogéneamente entre todos los encuestados, sino que depende del cargo a bordo que desempeñe el interesado. En general, cuanto mayor es su responsabilidad a bordo, mayor nivel de atención consideran que les exige su trabajo. Así, 9 de cada 10 patronos, 8 de cada 10 trabajadores de la sala de máquinas y 3 de cada 4 contra maestres consideran que el nivel de atención exigido por su trabajo es «alto».

6.7.-Factores psicológicos y sociológicos

En este grupo de preguntas se analiza la opinión de los encuestados sobre algunos aspectos cualitativos de su trabajo que influyen en el clima de relaciones laborales por afectar al medio en que lo desarrollan: nivel de conocimientos para desempeñar su función, interés por el trabajo que realizan y relaciones entre los tripulantes y de estos últimos con los mandos del barco.

Dos de cada 3 encuestados opina que para desempeñar correctamente su trabajo lo que hace falta es tener «experiencia profesional» quedando relegada la «formación profesional básica» a ser considerada importante sólo por 1 de cada 6 encuestados y la «oficialía o maestría» a ser importante por 1 de cada 10 trabajadores. Pero la opinión mayoritaria mencionada no se distribuye homogéneamente entre todos los encuestados, pues es la opinión de 8 de cada 10 subalternos, los cuales reflejan así que la labor que desarrollan requiere pocos conocimientos técnicos, corroborando plenamente su carácter de mano de obra directa.

Ello está en cierto modo relacionado con la respuesta mayoritaria a la pregunta siguiente, referente al grado de interés que encuentran en el trabajo en la mar: dos de cada tres entrevistados reconocen que tiene «poco o ningún interés». El hecho de que en el colectivo analizado los que consideran el trabajo en la mar «poco o nada interesante» sean el doble de los que lo consideran «bastante o muy interesante» refleja que el trabajo en el sector pesquero es fundamentalmente, para sus trabajadores, un simple medio para ganarse la vida al cual han tenido acceso por tradición familiar, local, o por falta de oportunidad en otras alternativas de empleo. Respecto a la mencionada opinión mayoritaria, el tipo de flota en la que se trabaje o los años de antigüedad en la pesca no demuestran ser factores influyentes, pero sí lo es, en cambio, el oficio principal (cargo) que se desempeñe a bordo, pues 6 de cada 10 encuestados del colectivo de patronos y personal de máquinas lo consideran «bastante o muy interesante». Son los subalternos los que, posiblemente debido a la naturaleza de su trabajo, en proporción de tres de cada cuatro los consideran «poco o nada interesante».

A continuación viene una pregunta que, en cierto modo, mide las aspiraciones profesionales de los trabajadores del sector pesquero andaluz. Al preguntar a los encuestados si consideran —teniendo en cuenta su experiencia y conocimientos— que deberían darles un trabajo de mayor responsabilidad al que actualmente ocupan, 4 de cada 10 encuestados responden afirmativamente y uno de cada tres negativamente. El hecho de que respecto a esta pregunta uno de cada cuatro encuestados no exprese su opinión puede interpretarse de varias formas: modestia, no considerarse jueces aptos para decidir sobre sus propias aptitudes, resignación, etc. Pero es curioso que frente a la proporción mencionada de los que consideran deberían tener un trabajo de mayor

tivas a esta cuestión es independiente del tipo de flota al que pertenezca el barco en el que trabaja el encuestado, de su edad y del cargo a bordo que ocupe el mismo.

A continuación se indaga sobre el hecho de si los encuestados antes de embarcar por primera vez han recibido o no algún cursillo de formación sobre su futura tarea y los peligros que ésta tenía. En este aspecto, ocho de cada diez encuestados contesta negativamente y, aunque esta respuesta es extensiva a todos los tipos de flota, edad y cargo a bordo de los encuestados, se agudiza aún más en el caso de los trabajadores de la flota Artesanal y de los subalternos (marineros, cocineros y pinches).

La siguiente pregunta versa sobre el número de cursos de formación relacionados con su trabajo que el encuestado haya podido recibir a lo largo de su vida laboral en la pesca. Más de la mitad de los trabajadores responde negativamente a esta pregunta. Uno de cada 4 encuestados manifiesta que ha recibido un curso y 1 de cada 10 que ha recibido dos. La misma proporción se observa para los que han recibido tres o más cursos de los mencionados a lo largo de su vida laboral. Pero esta respuesta no es uniforme para todos los tipos de flota, pues en la flota Artesanal dos de cada tres trabajadores declara no haber recibido ningún curso a lo largo de su vida laboral. Tampoco la mencionada respuesta es uniforme en cuanto a la edad de los interesados, pues mientras 1 de cada 3 encuestados menor de 25 años declara no haber recibido ningún curso, en los mayores de 55 años esta proporción sube a 7 de cada 10 trabajadores.

A continuación se pregunta sobre la naturaleza del (o los) cursos recibidos por los que hayan respondido afirmativamente a la pregunta anterior, aunque los porcentajes están expresados respecto al colectivo de la muestra total. En este sentido 1 de cada 3 encuestados afirma haber recibido un curso de Formación Profesional Ocupacional Marítima, mientras que el 17,9 por 100 de los encuestados lo ha recibido de «salvamento y primeros auxilios». Uno de cada 8 trabajadores encuestados afirma haber recibido un curso de Seguridad e Higiene a bordo, 1 de cada 10 de «perfeccionamiento y especialización» y 1 de cada 25 de «formación sanitaria».

Sea el curso del tipo que sea, es más frecuente entre los trabajadores de la flota Industria que en las de Bajura y Artesanal. Particularizando para los cursos de Seguridad e Higiene a bordo, mientras 1 de cada 6 trabajadores de la flota Industrial (Altura y Gran Altura) ha seguido cursos de este tipo, dicha proporción se reduce a menos de 1 de cada 10 trabajadores en las flotas de Bajura y Artesanal. Por otra parte, los cursos de Seguridad e Higiene a bordo no muestran tampoco una frecuencia uniforme en cuanto al cargo a bordo que desempeñan los que dicen haberlos recibido, ya que si bien han seguido este tipo de cursos 1 de cada 5 patrones, la proporción se reduce a 1 de cada 8 trabajadores de la máquina, 1 de cada 10 subalternos y 1 de cada 15 contramaestres.

Preguntados los encuestados sobre sus conocimientos en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones en cuanto a Seguridad e Higiene en el Trabajo en la pesca, más de la mitad de los encuestados contesta negativamente, siendo la frecuencia de las respuestas uniforme en cuanto al tipo de contrato que tenga el encuestado y sin que los años de antigüedad en la pesca sean un factor modificativo del conocimiento o desconocimiento sobre sus mencionados derechos y obligaciones. Pero, en cambio, la respuesta no es uniforme en cuanto al cargo a bordo que desempeñan los encuestados, pues mientras 2 de cada 3 patrones afirma conocer los mencionados derechos y obligaciones, sólo la mitad del personal de máquinas y de los contramaestres y 4 de cada 10 subalternos contesta lo mismo.

La pregunta referente a la frecuencia con la que se realizan ejercicios de emergencia (abandono, incendio, etc.) en el buque en el que trabaja el interesado es casi general la respuesta de que tales ejercicios no se realizan nunca. Sólo 1 de cada 15 encuestados responde «una vez al año» y para realizaciones más frecuentes de tales ejercicios de emergencia no hay encuestados que respondan afirmativamente. Al menos en las flotas de Altura y Gran Altura 1 de cada 7 encuestados afirma que en su barco se realizan ejercicios de emergencia una vez al año, mientras que el resto de encuestados de dichas flotas contesta lo mismo que la práctica totalidad de los encuestados en las flotas de Bajura y Artesanal: no se realizan nunca ejercicios de emergencia. Cabría la esperanza de que al menos los mandos (patrones y personal de máquinas) tuvieran interés en suavizar la respuesta a fin de dar una impresión más optimista de la situación y que, en consecuencia declarasen una mayor frecuencia de realización de ejercicios de emergencia que la manifestada por el resto de la tripulación. No es así: el cargo a bordo no es un factor que influya en la casi unánime respuesta obtenida respecto a la no realización de ejercicios de emergencia.

responsabilidad, sean los que poseen título de Bachiller los que doblan la proporción del colectivo que contesta afirmativamente. No es extraño que se consideren subempleados teniendo en cuenta el porcentaje del colectivo total que considera que fundamentalmente lo que hace falta para desempeñar correctamente su trabajo es «experiencia profesional» y ahí poco tiene que decir la posesión del título de Bachiller por deseable que sea su generalización. Por otra parte, la aludida proporción del colectivo general que se considera acreedora a un trabajo de mayor responsabilidad es ampliamente sobrepasada por los contramaestres, los cuales pueden llevar ya tiempo en un escalón superior al de los subalternos.

Para medir el clima laboral dentro del barco nos valemos de dos preguntas: la primera de ellas referente a cómo consideran los trabajadores encuestados que son las relaciones entre la tripulación, mientras que la siguiente pregunta indaga la opinión de los interesados sobre las relaciones entre los mandos y la tripulación del barco en el que trabajan.

En relación con la primera pregunta, sólo 1 de cada 20 trabajadores afirma que los problemas entre la gente del barco surgen «a menudo», mientras que 2 de cada 3 entrevistados opina que surgen «alguna vez» y 3 de cada 10 que no surgen «nunca». Pero la distribución de frecuencias es cada una de tales respuestas, si bien es bastante uniforme sea cual sea el oficio principal a bordo que desempeñe el encuestado, no lo es si se atiende al tipo de flota o al número de componentes de la tripulación del barco en el que trabaja el trabajador entrevistado. El porcentaje de encuestados de la flota Industrial (Altura y Gran Altura) que opina que los problemas entre la tripulación surgen «a menudo» es seis veces superior al de los que opinan lo mismo en la flota Artesanal y tres veces superior al de la flota de Bajura.

Atendiendo al número de tripulantes del barco se obtiene parecida conclusión: el mayor porcentaje de los que declaran que «nunca» surgen problemas entre la tripulación se da precisamente entre los encuestados que trabajan en barcos cuya tripulación no supera las cinco personas. Es evidente que el trato menos jerarquizado, la relación más informal y hasta, en ocasiones, el grado de parentesco familiar existente en la flota Artesanal contribuyen a relajar las tensiones propias del trabajo, sin excluir otros factores como pudiera ser, por ejemplo, el contacto más frecuente con el hogar familiar y las estancias menos prolongadas en la mar de los trabajadores de la flota últimamente mencionada.

Respecto al clima de las relaciones entre los mandos y la tripulación del barco, 1 de cada 3 trabajadores encuestados opina que son «buenas», 1 de cada 14 que son «malas» y el resto las califica de «regulares». Pero esta distribución de respuestas no es uniforme si se atiende al tipo de flota, al número de tripulantes del barco o bien al cargo del encuestado.

En cuanto al tipo de flota; 1 de cada 5 trabajadores de la flota industrial (Altura y Gran Altura) considera que las relaciones entre los mandos y la tripulación son «buenas». Es lo mismo que responden 4 de cada 10 trabajadores de la flota de Bajura y 6 de cada 10 en la flota Artesanal. Si atendemos al número de tripulantes del barco al que pertenece el encuestado, encontramos un peso relativo muy parecido al últimamente expuesto entre los barcos de escasa y numerosa tripulación.

Atendiendo al cargo a bordo que desempeña el encuestado, encontraremos que los patrones tienen una opinión más optimista sobre las relaciones entre los mandos y la tripulación que los que desempeñan otros oficios dentro del barco. Esto puede deberse a varios motivos: deseo de limar asperezas, mayor hábito de estar inmersos en conflictos y concederles menor importancia o sencillamente que, si en virtud de su cargo, tienen que exigir un rendimiento en el trabajo, resulta lógico que los que ejercen la presión (aunque sea simplemente para cumplir con su deber) sean menos conscientes de que la están ejerciendo que aquellos que la sufren.

6.8.-Organización:

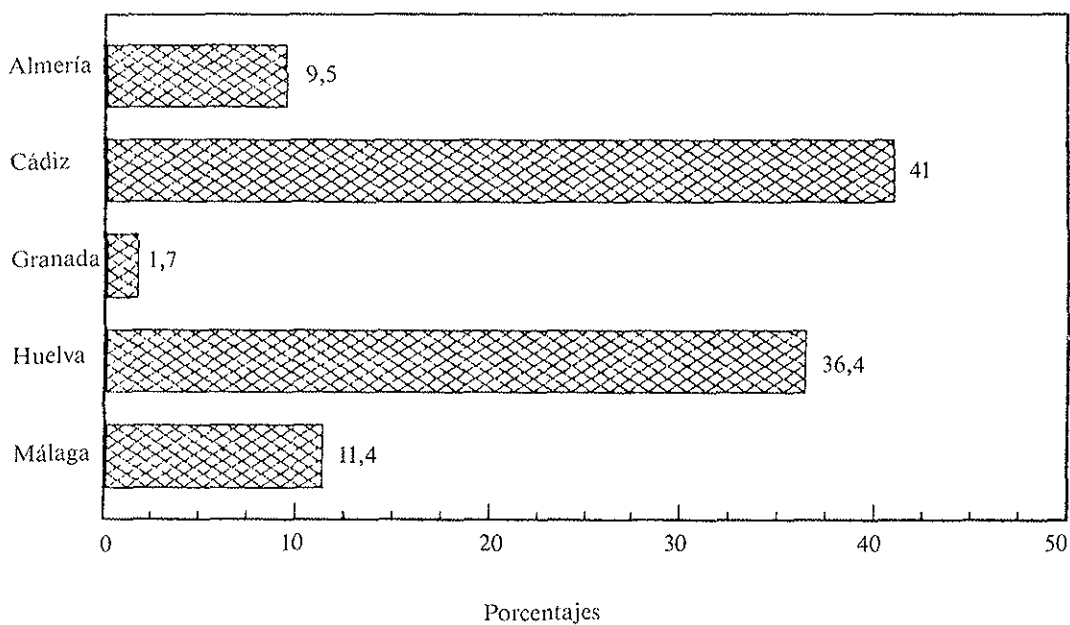
En este bloque de preguntas se analizan distintos aspectos sobre reconocimiento médico de los trabajadores, cursillos recibidos antes de embarcar por vez primera y durante su vida laboral, realización de ejercicios de emergencia en el buque donde presta sus servicios el encuestado y aptitud para nadar en caso de emergencia.

La primera pregunta de este bloque interroga a los encuestados acerca del pase de reconocimiento médico en los dos últimos años. La casi generalidad (94 por 100) de las respuestas afirma-

Una pregunta que pudiera parecer a primera vista innecesaria para trabajadores del sector pesquero es la última del cuestionario: la referente a si, en caso de emergencia, los encuestados podrían nadar con facilidad para alcanzar un barco o la costa encontrándose cada uno de estos objetivos a una distancia de 60 metros. Pues bien: la respuesta ha demostrado que la pregunta no era superflua y que *en consecuencia era erróneo suponer a priori una respuesta afirmativa general*. Uno de cada 6 encuestados ha respondido negativamente a esta pregunta y 1 de cada 12 no ha respondido a ella, cuando no han tenido inconveniente en responder a la mayoría de las preguntas del cuestionario. La respuesta a esta última pregunta del cuestionario no es uniforme para todos los tipos de flota, pues en las de Bajura y Artesanal 1 de cada 5 trabajadores responde negativamente.

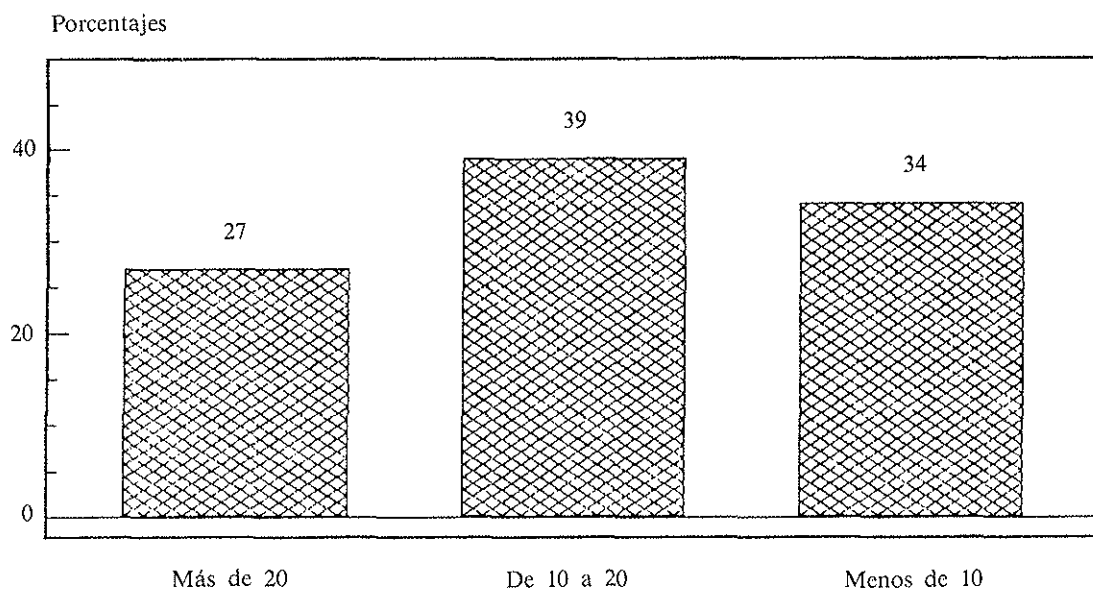
7.-ANÁLISIS CUANTITATIVO DE LOS RESULTADOS OBTENIDOS

PROVINCIA DEL PUERTO BASE



El gráfico muestra los porcentajes de trabajadores entrevistados en cada provincia. En el texto se detallan el número de encuestados en cada puerto de cada provincia. La muestra real comprende 420 trabajadores.

ANTIGÜEDAD DEL BARCO (EN AÑOS)



El gráfico ilustra los porcentajes de barcos en los que trabajan los trabajadores entrevistados según los tres estratos de antigüedad en años que se han considerado para tales buques: a) más de 20 años; b) de 10 a 20 años; c) menos de 10 años.

Encuesta: Sector de la Pesca.

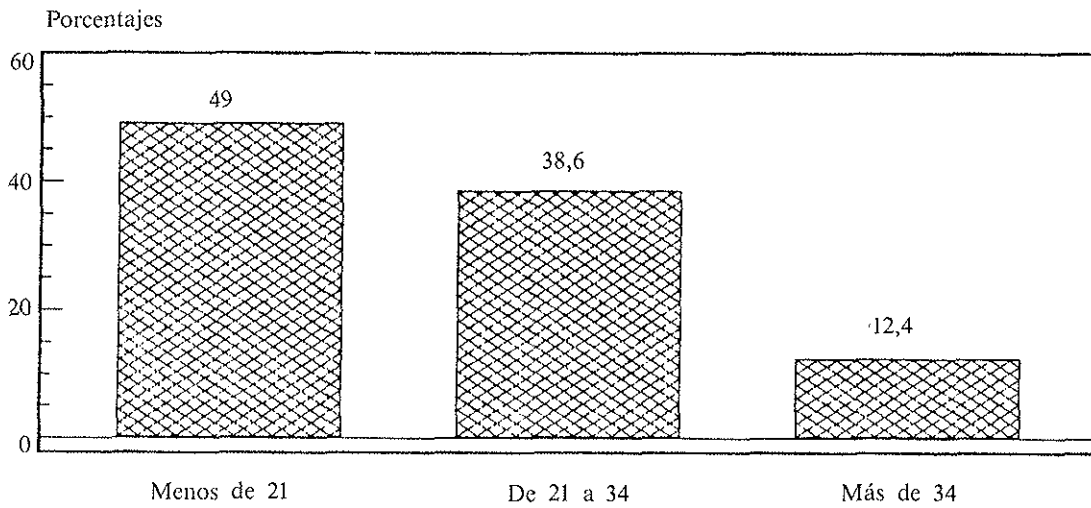
Grupos de preguntas: Datos del barco en el que trabaja actualmente.

Pregunta número 1: «Años de antigüedad del barco».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Más de 20 años	1,9	16,3	36,5	41,9
De 10 a 20 años	24,1	49,6	35,9	40,3
Menores de 10 años	74,1	34,1	27,6	17,7
N.º de casos	54	123	181	62

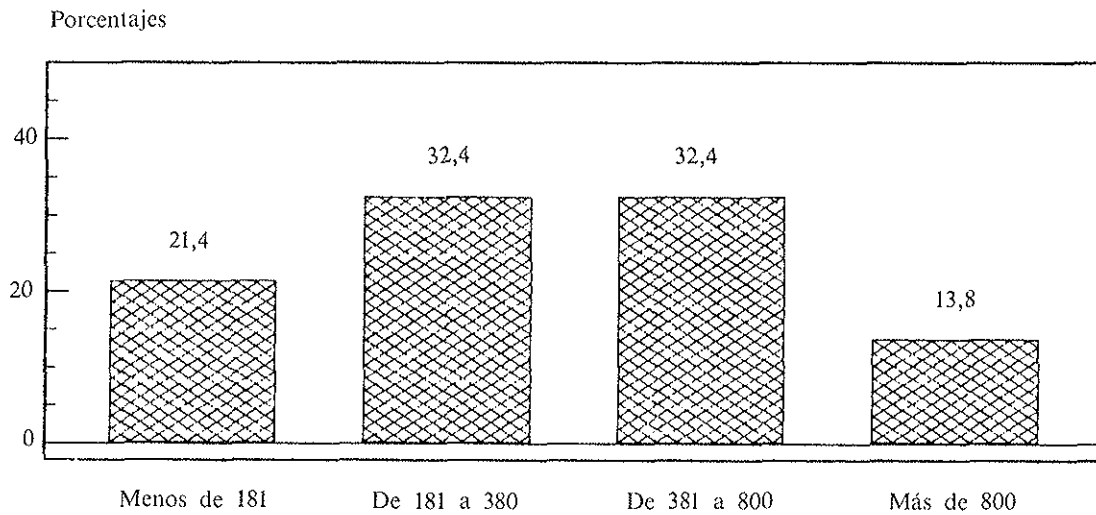
Los buques de menor antigüedad son más frecuentes en la flota de Gran Altura, donde el 74,1 por 100 de los barcos correspondientes a los encuestados de esta flota tienen menos de 10 años. Para esta antigüedad de construcción se observa el 34,1 por 100 en la flota de Altura, el 27,6 por 100 en la de Bajura y el 17,7 por 100 en la Artesanal. Un orden inverso de porcentajes se observa cuando se analizan los buques construidos hace más de 20 años.

ESLORA TOTAL (EN METROS)



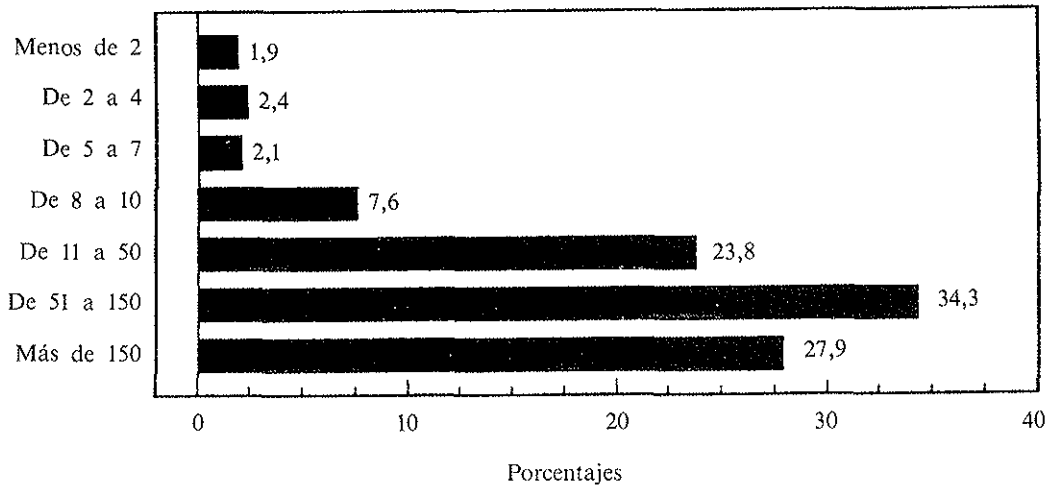
El gráfico ilustra los porcentajes de la medida de la eslora total (en metros) de los buques en los que prestan sus servicios los trabajadores entrevistados.

POTENCIA (CV)



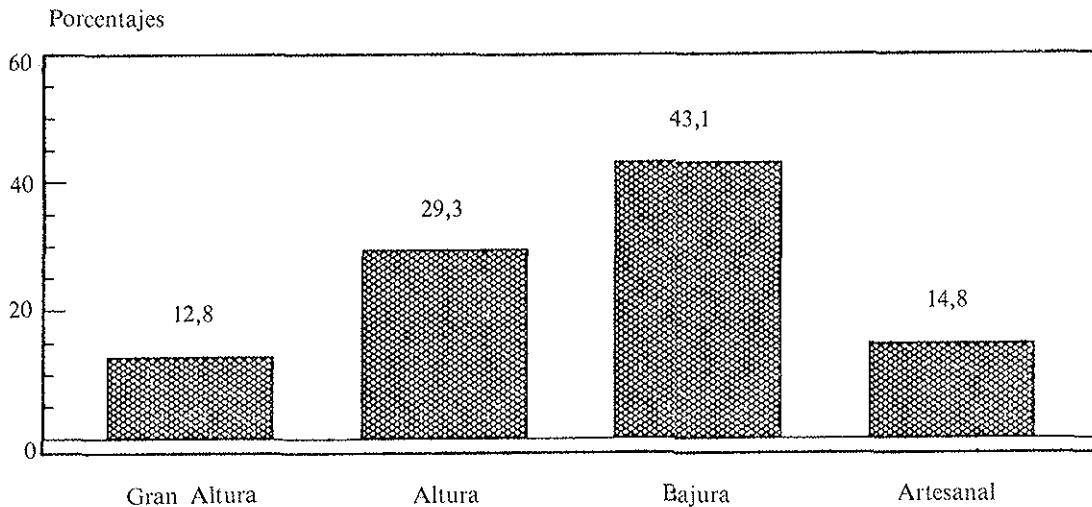
El gráfico ilustra en porcentajes la potencia de los barcos correspondientes a los trabajadores entrevistados.

**¿CUANTAS TONELADAS DE REGISTRO BRUTO (T.R.B.)
TIENE EL BARCO DONDE TRABAJA ACTUALMENTE?**



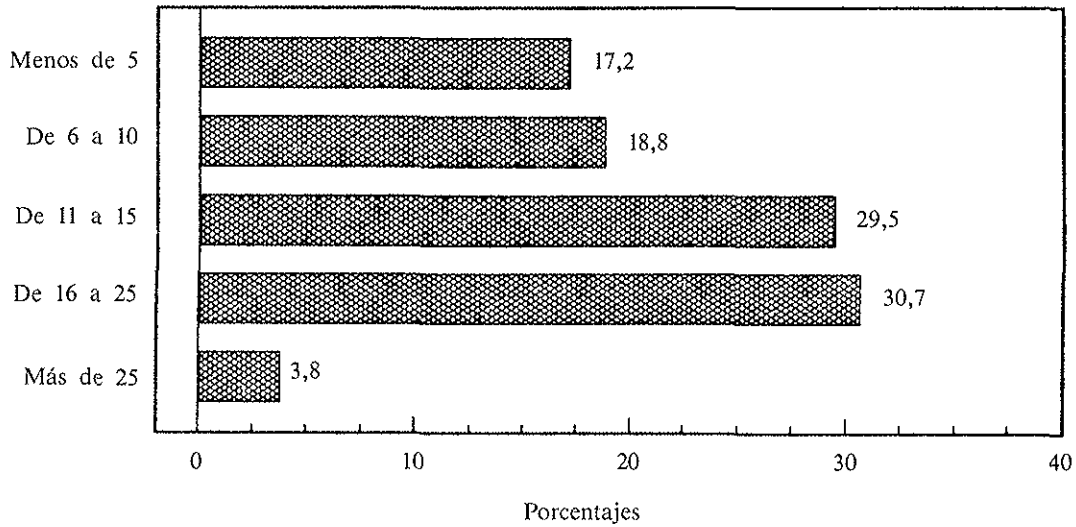
El gráfico muestra la composición de la muestra utilizada en el estudio en cuanto al número de Toneladas de Registro Bruto de los barcos en los que trabajan los interesados, porcentajes que —como hemos comentado en repetidas ocasiones— difiere considerablemente de la estructura de la flota andaluza en cuanto a número de buques, dada la mayor tripulación de los grandes buques.

TIPO DE FLOTA



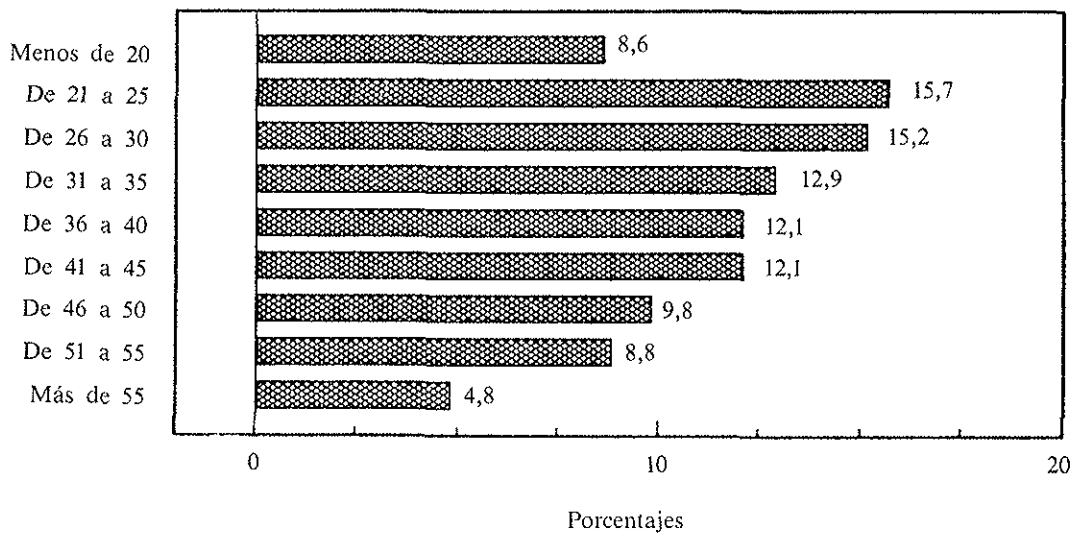
El presente histograma ilustra la composición de la muestra utilizada en el estudio indicándose los porcentajes de trabajadores encuestados según el tipo de flota al que pertenece el buque en el que prestan sus servicios.

NUMERO DE TRIPULANTES DEL BARCO



El histograma ilustra la estructura de la muestra utilizada en el estudio en la cual se refleja la mayor tripulación empleada por los grandes buques.

EDAD (AÑOS)



La población de los trabajadores de la Pesca en Andalucía es relativamente joven como lo prueba el hecho de que los dos grupos de mayor peso sean el comprendido entre los 21 a 25 años (15,7 por 100) y de 26 a 30 años (15,2 por 100). Más de la mitad de los encuestados (52,4 por 100) tienen menos de 35 años. Sólo el 4,8 por 100 de los entrevistados supera los 55 años.

Encuesta: Sector de la Pesca.

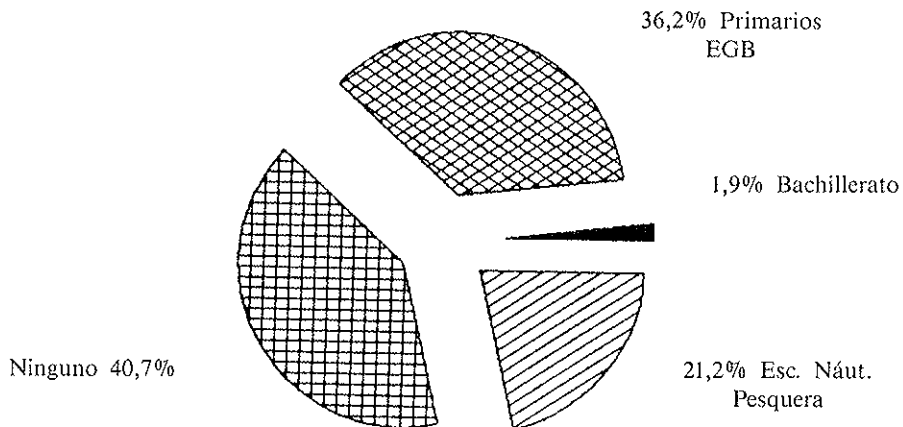
Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 5: «Edad de los encuestados».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Hasta 25 años	51,9	26,0	13,8	27,4
26-30 años	11,1	18,7	15,5	11,3
31-35 años	7,4	14,6	13,8	11,3
36-40 años	9,3	9,8	14,4	12,9
41-45 años	5,6	11,4	15,5	9,7
46-50 años	9,3	8,9	11,6	6,5
51-55 años	5,6	6,5	10,5	11,3
Más de 55 años	0,0	4,1	5,0	9,7
N.º de casos	54	123	181	62

La flota de Gran Altura es la que presenta una mayor juventud en sus trabajadores ya que aproximadamente la mitad (51,9 por 100) de los entrevistados en dicha flota tiene menos de 26 años. Es significativo que en dicha flota sólo un 5,6 por 100 de los encuestados tengan más de 50 años: las mayores exigencias en el trabajo en la pesca industrial parecen que pueden ser satisfechas por los trabajadores más jóvenes. Los datos sugieren que son las flotas de Bajura y Artesanal los sectores donde mayor acomodo encuentran los trabajadores de más de 50 años.

ESTUDIOS REALIZADOS



El nivel educativo de los pescadores andaluces es bajo ya que el 40,7 por 100 de los entrevistados declara no tener ningún tipo de estudios o no haber terminado los estudios primarios. Con estudios primarios o EGB figura el 36,2 por 100, mientras que sólo el 1,9 por 100 ha terminado el Bachillerato y el 21,2 por 100 ha seguido estudios en las Escuelas Náutico-Pesqueras.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 6:

«Estudios realizados».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Ninguno	27,8	41,5	39,2	54,8
Primarios/EGB	55,6	34,1	34,3	29,0
Bachillerato	1,9	2,4	2,2	0,0
Escuela Náutica Pesquera	14,8	22,0	24,3	16,1
N.º de casos	54	123	181	62

Aunque los datos no sugieren que la baja formación de los trabajadores de la pesca sea privativa de ningún tipo de flota, es en la flota Artesanal donde más acusada es esta baja formación: más de la mitad de los encuestados de dicha flota (54,8 por 100) no han llegado a completar los estudios primarios.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

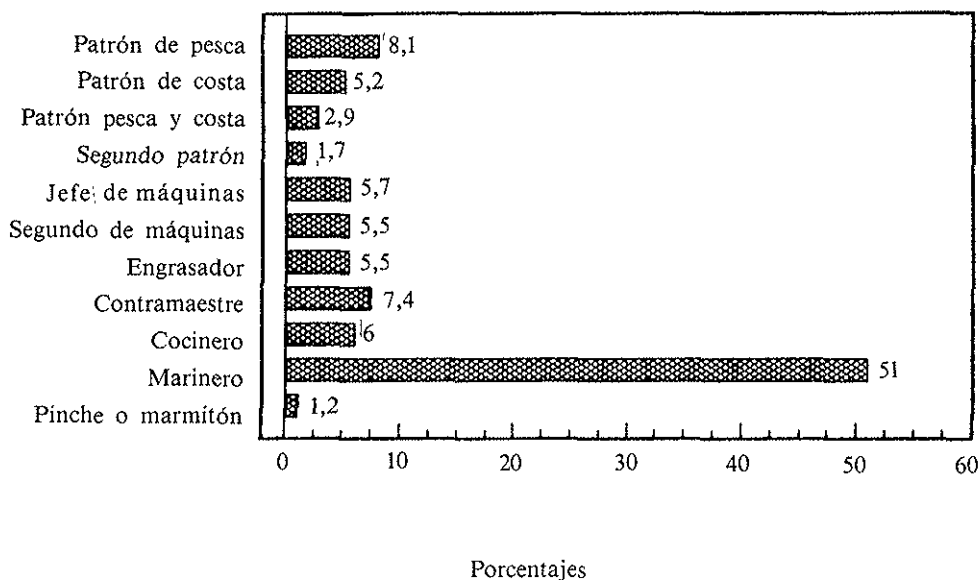
Pregunta número 6:

«Estudios realizados».

	<i>Según: Edad de los encuestados (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Ninguno	33,3	31,3	42,6	41,2	35,3	53,7	56,8	60,0
Primarios EGB	56,9	46,9	38,9	27,5	37,7	9,8	13,5	5,0
Bachiller	2,9	3,1	3,7	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0
E. Náutico-Pesquera	6,9	18,8	14,8	31,4	27,5	36,6	27,0	35,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

La carencia de estudios primarios es mucho más acusada en los trabajadores de mayor edad, los cuales, en cambio, cuando tienen tales estudios, parecen preferir los estudios específicos pesqueros a los de una formación más generalista (EGB o Bachiller).

OFICIO PRINCIPAL A BORDO



Los marineros representan el mayor porcentaje (51 por 100) de los trabajadores encuestados, seguidos con porcentajes ya mucho menores, y parecidos entre sí, de los patrones de pesca (8,1 por 100) y de los contraмаestres (7,4 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 7:

«Oficio principal (cargo) a bordo».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Patrones	13,0	16,3	19,9	19,4
Maquinistas	27,8	11,4	17,7	14,5
Contraмаestres	3,7	8,1	8,3	6,5
Subalternos	55,6	64,2	54,1	59,7
N.º de casos	54	123	181	62

Los datos no indican una fuerte asociación entre el tipo de flota y el cargo a bordo, a pesar de que se puede apreciar con menor porcentaje de patrones y un mayor porcentaje de subalternos en la flota Industrial (Altura y Gran Altura) que en las de Bajura y Artesanal. No obstante, teniendo en cuenta que en estas últimas flotas es menos marcada la división del trabajo, los datos pudieran tener (en parte) incorporada la tendencia, muy humana, a situarse en la escala más alta de las diversas funciones que realizan.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 7:

«Oficio principal (cargo) a bordo».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Patrones	0,0	9,4	11,1	25,5	21,6	34,1	35,1	60,0
Maquinista	14,7	12,5	14,8	23,5	11,8	24,4	18,9	20,0
Contramaestre	2,0	4,7	13,0	7,8	7,8	19,5	8,1	0,0
Subalterno	83,3	73,3	61,1	43,1	58,8	22,0	37,8	20,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los datos muestran la asociación que existe entre la edad de los entrevistados y su cargo a bordo: sólo un 20,5 por 100 de los patrones tiene menos de 35 años. Por otra parte, los subalternos representan el 83,3 por 100 de los menores de 26 años.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 7:

«Oficio principal (cargo) a bordo».

	<i>Según: Estudios realizados</i>			
	<i>Ninguno/Primarios sin terminar</i>	<i>Primarios EGB</i>	<i>Bachiller</i>	<i>E. Náutico- Pesquera</i>
Patrones	7,0	6,6	12,5	58,4
Maquinistas	15,2	8,6	0,0	34,0
Contramaestres	11,7	4,6	0,0	4,5
Subalternos	66,1	80,3	87,5	2,2
N.º de casos	171	152	8	89

Existe una considerable asociación entre los estudios realizados y el cargo a bordo. Así, los patrones (58,4 por 100) y el personal de máquinas (34,8 por 100) son los que mayoritariamente han cursado estudios en la Escuela Náutico-Pesquera, mientras que los subalternos y contramaestres representan los mayores porcentajes de los que carecen de estudios (77,8 por 100) o sólo han cursado los primarios (84,9 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo de los encuestados.

Pregunta número 7:

«Oficio principal (cargo) a bordo».

	<i>Según: Titulación profesional</i>			
	<i>Títulos profesionales</i>	<i>Títulos menores</i>	<i>Certificados competencias</i>	<i>Sin certificado competencia</i>
Patrones	49,5	25,0	4,2	0,0
Maquinistas	31,3	24,2	9,4	7,1
Contramaestres	3,0	6,1	10,3	4,8
Subalternos	16,2	43,9	76,1	88,1
N.º de casos	99	66	213	42

La significativa asociación que existe entre titulación profesional y cargo a bordo (el 80,8 por 100 de los poseedores de títulos profesionales ocupan cargo de patrones o personal de máquinas) no oculta un cierto subempleo, reflejado en el hecho de que el 16,2 por 100 de los titulados profesionales sean subalternos.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo de los encuestados.

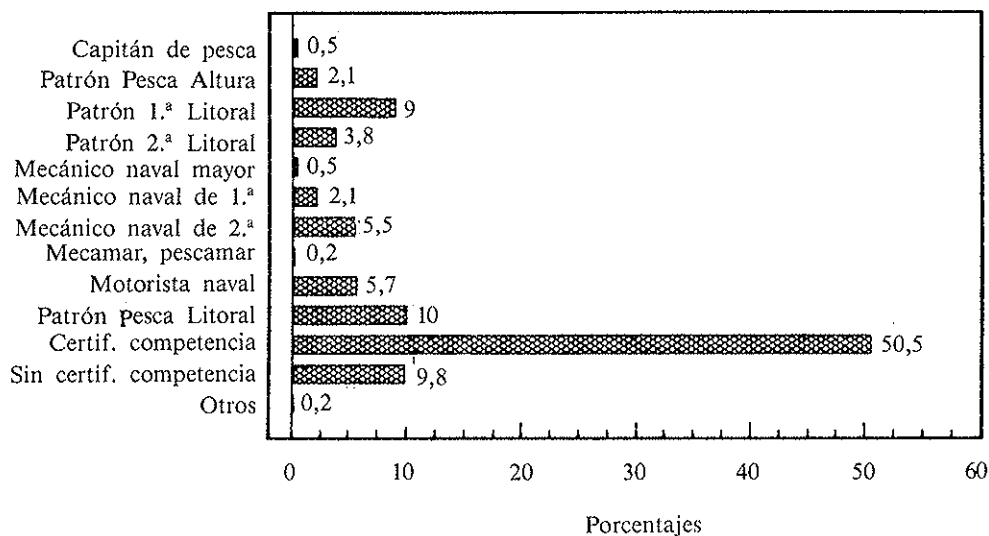
Pregunta número 7:

«Oficio principal (cargo) a bordo».

	<i>Según: Años de antigüedad en la pesca</i>							
	<i>Menos de 5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Patrones	0,0	6,2	20,0	18,4	32,5	20,5	42,3	53,8
Maquinistas	7,4	21,5	20,0	18,4	15,0	17,9	23,1	19,2
Contramaestres	1,1	6,2	7,5	16,3	10,0	17,9	,0	3,8
Subalternos	91,6	66,2	52,5	46,9	42,5	43,6	34,6	23,1
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

Los datos muestran el fuerte peso que tiene la experiencia profesional (aunque no es el factor determinante) en el cargo a bordo. Así, por ejemplo, los patrones representan sólo el 6,2 por 100 de los encuestados que llevan de 6 a 10 años en la pesca, pero constituyen el 53,8 por 100 de los que llevan más de 35 años en este sector.

TITULACION PROFESIONAL



Es de destacar el alto porcentaje (76,4 por 100) de los trabajadores de la pesca que no poseen título profesional, así como el de los que sólo poseen (60,7 por 100) certificado de competencia (50,5 por 100) o incluso carecen de él (9,8 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 8: «Titulación profesional».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Títulos profesionales	15,7	15,6	13,0	31,4	29,4	36,6	35,1	35,0
Títulos menores	12,7	20,3	25,9	7,8	7,8	19,5	10,8	30,0
Certificado competencia	60,8	59,4	51,9	45,1	52,9	39,0	35,1	30,0
Sin certificado competencia	10,8	4,7	9,3	15,7	9,8	4,9	18,9	5,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los porcentajes de titulados profesionales son prácticamente el doble (alrededor del 35 por 100) para los mayores de 40 años que para los más jóvenes de dicha edad. Los que sólo poseen certificado de competencia o carecen de él representan el 71,6 por 100 entre los menores de 26 años, pero sólo el 35 por 100 de los mayores de 55 años.

Encuesta: Sector de la Pesca.

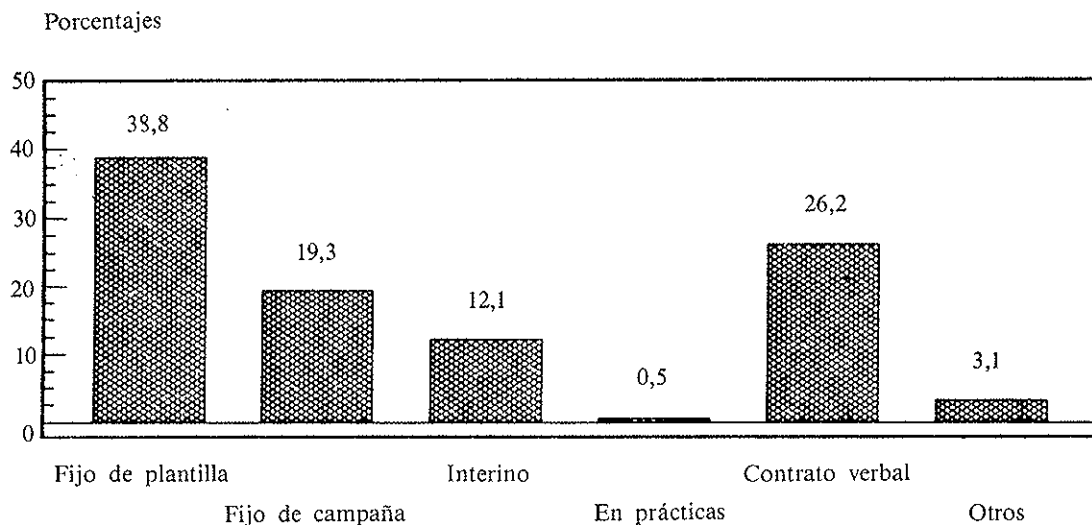
Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 8: «Titulación profesional».

	Según: Estudios realizados			
	Ninguno/ Primarios	Primarios EGB	Bachiller	Escuela Náutica- Pesquera
Títulos profesionales	5,3	11,8	25,0	78,7
Títulos menores	16,4	13,2	37,5	16,9
Certificado competencia	63,7	64,5	25,0	4,5
Sin certificado competencia	14,6	10,5	12,5	0,0
N.º de casos	171	152	8	89

De los trabajadores que no han concluido los estudios primarios el 21,7 por 100 poseen títulos profesionales o titulaciones menores, pero, en cambio, estas dos clases de titulaciones representan la práctica totalidad (95,6 por 100) de los que han realizado estudios en las Escuelas Náutico-Pesqueras.

TIPO DE CONTRATO



El tipo de contrato más frecuente entre los encuestados es el de fijos de plantilla (38,8 por 100), seguidos de los que sólo tienen contrato verbal (26,2 por 100) y de los fijos de campaña (19,3 por 100). Los interinos representan el 12,1 por 100 de los encuestados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 9: «Tipo de contrato».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Fijo de plantilla	40,7	51,2	38,1	14,5
Fijo de campaña	51,9	33,3	4,4	6,5
Interino	3,7	13,0	16,0	6,5
En prácticas	1,9	0,8	0,0	0,0
Contrato verbal	1,9	1,6	40,3	54,8
Otros	0,0	0,0	1,1	17,7
N.º de casos	54	123	181	62

Así como en la flota Industrial los contratos más frecuentes son los de fijo de plantilla o de campaña, en la flota Preindustrial los mayores porcentajes se dan en los contratos verbales (40,3 por 100 en la de Bajura y 54,8 por 100 en la Artesanal).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 9: «Tipo de contrato».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Fijo de plantilla	13,7	43,8	42,6	49,0	56,9	48,8	45,9	35,0
Fijo de campaña	44,1	23,4	14,8	7,8	7,8	9,8	2,7	0,0
Interino	12,7	10,9	14,8	13,7	9,8	17,1	8,1	5,0
En prácticas	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Contrato verbal	24,5	17,2	25,9	29,4	23,5	22,0	40,5	45,0
Otros	2,9	4,7	1,9	0,0	2,0	2,4	2,7	15,8
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los fijos de plantilla representan aproximadamente la mitad de los encuestados cuando éstos son mayores de 25 años, mientras que los contratos verbales alcanzan sus mayores porcentajes para los mayores de 50 años (40,5 por 100 para los que tienen de 51 a 55 años y 45 por 100 para los mayores de esta edad).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 9: «Tipo de contrato».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. Máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalt.</i>
Fijo de plantilla	41,3	42,9	45,2	36,1
Fijo de campaña	8,0	12,9	12,9	25,4
Interino	8,0	11,4	22,6	12,3
En práctica	0,0	0,0	0,0	0,8
Contrato verbal	33,3	32,9	19,4	23,0
Otros	9,3	0,0	0,0	2,5
N.º de casos	75	70	31	244

De los datos no se deduce una dependencia muy fuerte entre el cargo a bordo y el tipo de contrato, aunque sí muestran que el porcentaje menor (36,1 por 100) entre los fijos de plantilla se dé entre los marineros, cocineros y pinches.

Encuesta: Sector de la Pesca.

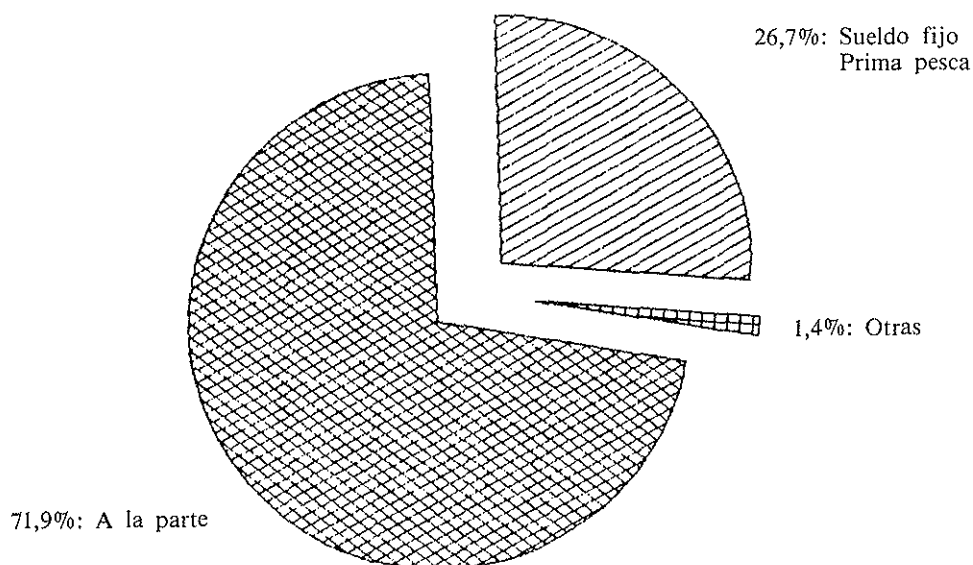
Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 9: «Tipo de contrato».

	<i>Según: Titulación profesional</i>	
	<i>Titulados</i>	<i>No titulados</i>
Fijo de plantilla	44	35,3
Fijo de campaña	15,6	21,6
Interino	7	15,3
En práctica	0,6	0,3
Contrato verbal	27,9	25,1
Otros	4,9	2,4
N.º de casos	165	255

Si bajo la denominación de «titulados» agrupamos los «titulados profesionales» y «titulación menor», denominando «no titulados» a todos los demás encuestados, encontramos en estos últimos una mayor precarización en el tipo de contrato. Así, mientras el 44 por 100 de los «titulados» es fijo de plantilla, este porcentaje se reduce al 35,21 por 100 para los «no titulados». En cambio, para ambos grupos se encuentra prácticamente la misma proporción (aproximadamente uno de cada cuatro entrevistados) bajo contrato verbal.

FORMA DE PAGO



La práctica generalización del destajo en la pesca andaluza lo revela el hecho de que el 71,9 por 100 de los entrevistados trabaje a la parte, mientras que un 26,7 por 100 de ellos sea retribuido mediante salario fijo y prima de pesca.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 10: «Forma de pago».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Salario fijo y prima de pesca	94,4	47,2	1,1	1,6
A la parte	1,9	52,0	98,3	95,2
Otras	3,7	0,8	0,6	3,2
N.º de casos	54	123	181	62

Los datos ponen de manifiesto que mientras en la flota de Gran Altura predomina el sistema de salario fijo y prima de pesca (94,4 por 100), en las flotas de Bajura (98,3 por 100) y Artesanal (95,2 por 100), esté generalmente la retribución «a la parte», la flota de Altura participa de ambos sistemas retributivos en proporción parecida entre sí.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 10: «Forma de pago».

	<i>Según: Edad de los encuestados (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Salario fijo y prima de pesca	44,1	23,4	18,5	21,6	25,5	26,8	13,5	10,0
A la parte	55,9	75,0	77,8	78,4	70,6	73,2	83,8	90,0
Otras	0,0	1,6	3,7	0,0	3,9	0,0	2,7	0,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los trabajadores de más de 50 años son los que menor seguridad tienen en sus ingresos, lo cual es consecuencia de que estos trabajadores representan una mayor proporción en las flotas de Bajura y Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 10: «Forma de pago».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. Máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Salario fijo y prima de pesca	18,7	31,4	32,3	27,0
A la parte	80,0	68,6	64,5	71,3
Otras	1,3	0,0	3,2	1,6
N.º de casos	75	70	31	244

Los sistemas retributivos en los trabajadores de la pesca andaluza no están influidos por el cargo a bordo que desempeñen los interesados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

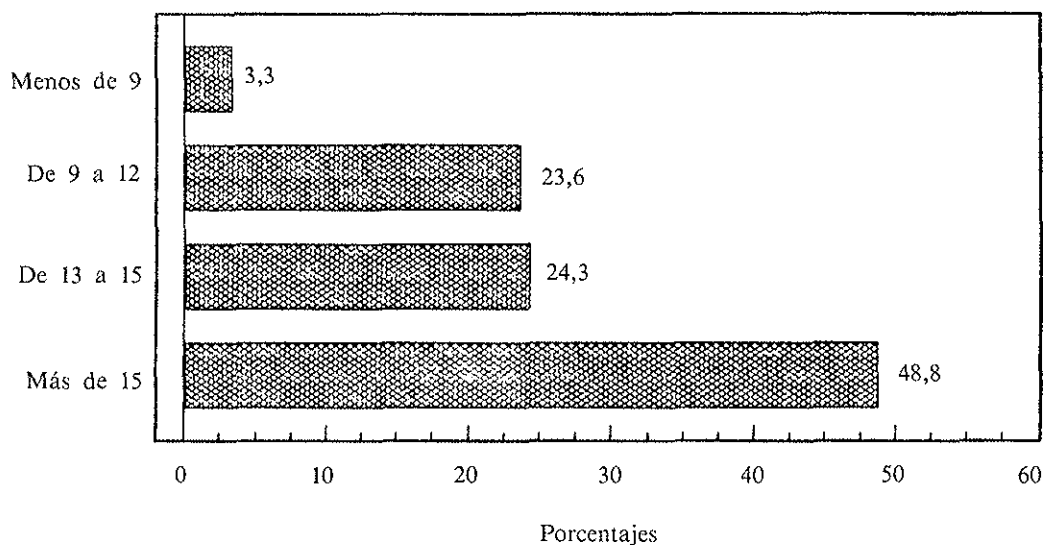
Pregunta número 10:

«Forma de pago».

	<i>Según: Titulación profesional</i>	
	<i>Titulados</i>	<i>No titulados</i>
Salario fijo y prima de pesca	28,5	25,6
A la parte	70,9	72,5
Otras	0,6	1,9
N.º de casos	165	255

Si denominamos «titulados» a los que poseen «titulación profesional» y «titulaciones menores», denominando «no titulados» a todos los demás encuestados, no existe asociación significativa entre la titulación y la forma de pago.

DURACION MEDIA DEL TRABAJO HORAS POR DIA



Casi la mitad (48,8 por 100) de los encuestados afirma trabajar más de 15 horas diarias, obteniéndose proporciones muy similares entre sí (próximas a 1 de cada 4 trabajadores) para los que declaran trabajar de 13 a 15 horas diarias y los que lo hacen de 9 a 12 horas diarias. Sólo 1 de cada 30 trabajadores manifiesta que trabaja menos de 9 horas diarias.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número II:

«Número de días de trabajo a la semana».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Hasta 4 días/semana	0,0	2,4	3,4	8,1
5 días/semana	5,6	4,1	34,3	29,0
6 días/semana	31,5	30,1	42,0	46,8
7 días/semana	63,0	63,4	20,4	16,1
N.º de casos	54	123	181	62

En la flota Industrial es muy bajo (alrededor del 5 por 100) el porcentaje de los que declaran trabajar menos de 6 días a la semana, mientras que en las flotas de Bajura y Artesanal sube el 36 por 100 aproximadamente.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número II:

«Número de horas trabajando cada día».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Menos de 9 horas	0,0	0,8	0,6	19,4
De 9 a 12 horas	24,1	20,3	17,7	46,8
De 13 a 15 horas	18,5	33,3	20,4	22,6
Más de 15 horas	57,4	45,5	61,3	11,3
N.º de casos	54	123	181	62

La tabla muestra la asociación entre el tipo de flota y el número de horas trabajadas diariamente por los encuestados. Sólo en la flota Artesanal se puede encontrar un porcentaje considerable de trabajadores (66,1 por 100) cuya jornada no supere las 12 horas diarias.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número II:

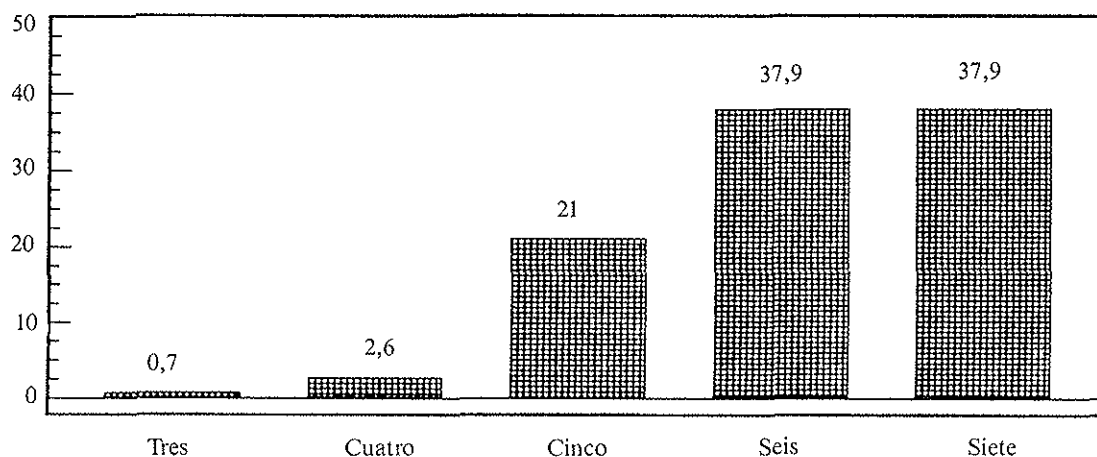
«Número de horas trabajando cada día».

	<i>Según: Oficio principal (cargo) a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contramaestres</i>	<i>Subalternos</i>
Menos de 9 años	9,3	4,3	0,0	1,6
De 9 a 12 años	28,0	18,6	32,3	22,5
De 12 a 15 años	12,0	12,9	25,8	31,1
Más de 15 años	50,7	64,3	41,9	44,7
N.º de casos	75	70	31	244

La tabla muestra que de las prolongadas jornadas propias del sector pesquero participan todos los grupos de cargo a bordo, pero son los patrones y el personal de máquinas los que representan el mayor porcentaje de entre los encuestados que afirman trabajar más de 15 horas diarias.

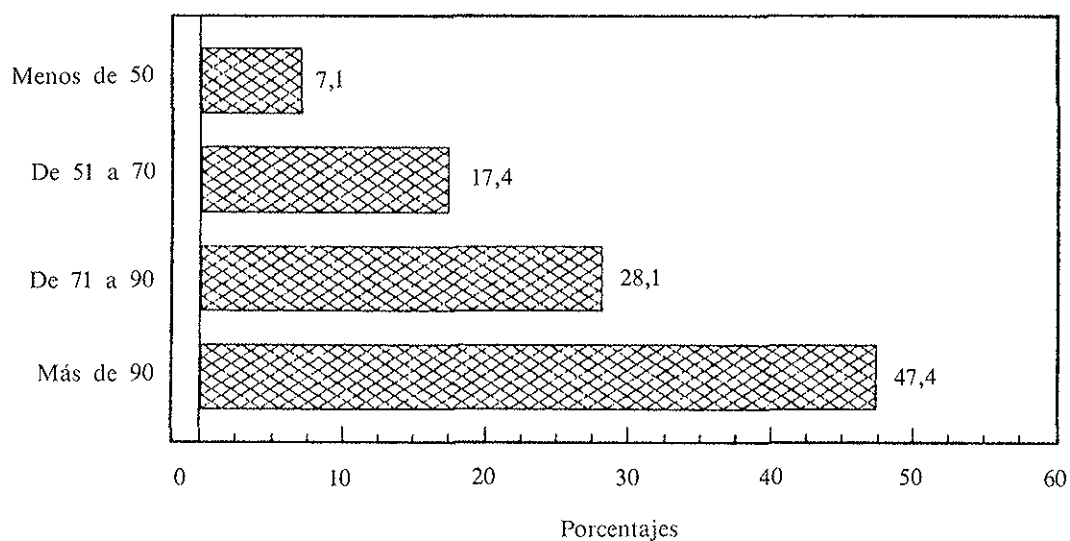
DURACION MEDIA DEL TRABAJO DIAS POR SEMANA

Porcentajes



Los encuestados que afirman trabajar 6 días a la semana representan idéntico porcentaje (37,9 por 100) que los que declaran trabajar 7 días a la semana. Con 5 días a la semana figura el 21 por 100 de los entrevistados y el porcentaje de los que trabajan menos de 5 días a la semana sólo es del 3,3 por 100.

DURACION MEDIA DEL TRABAJO EN HORAS POR SEMANA



Casi la mitad de los encuestados (47,4 por 100) afirman que trabajan más de 90 horas semanales, seguidos en frecuencia de los que declaran que trabajan de 71 a 90 horas semanales (28,1 por 100), de los que manifiestan que trabajan de 51 a 70 horas semanales (17,4 por 100) y de los que dicen que no superan las 50 horas/semana (7,1 por 100). Es decir, las frecuencias disminuyen al hacerlo las horas trabajadas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 11:

«Número de horas trabajadas semanalmente».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Hasta 50 horas	0,0	0,8	5,5	30,6
De 51 a 70 horas	18,5	16,3	12,7	32,3
De 71 a 90 horas	24,1	22,8	33,7	25,8
Más de 90 horas	57,4	60,2	48,1	11,3
N.º de casos	54	123	181	62

Son los encuestados de la flota Industrial los que más horas declaran trabajar semanalmente. Así, encontramos que el 60,2 por 100 de los entrevistados de la flota de Altura y el 57,4 por 100 de la Gran Altura afirman trabajar más de 90 horas semanales frente al 48,1 por 100 en la de Bajura y el 11,3 por 100 en la Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 11:

«Número de horas trabajadas semanalmente».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contramaestre</i>	<i>Subalternos</i>
Hasta 50 horas	14,7	4,3	3,2	6,1
De 51 a 70 horas	21,3	18,6	32,3	13,9
De 71 a 90 horas	24,0	18,6	22,6	32,8
Más de 90 horas	40,0	58,6	41,9	47,1
N.º de casos	75	70	31	244

La asociación entre el número de horas trabajadas semanalmente y el cargo a bordo que desempeñan los encuestados es moderadamente significativa. Entre los que trabajan más de 90 horas semanales la escala descendente se configura de la siguiente forma: personal de máquinas (58,6 por 100), subalternos (47,1 por 100), contramaestres (41,9 por 100) y patrones (40 por 100). Si se considera los grupos de cargo a bordo que trabajan más de 70 horas semanales se conserva esta misma ordenación descendente en cuanto a los grupos de cargo a bordo.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

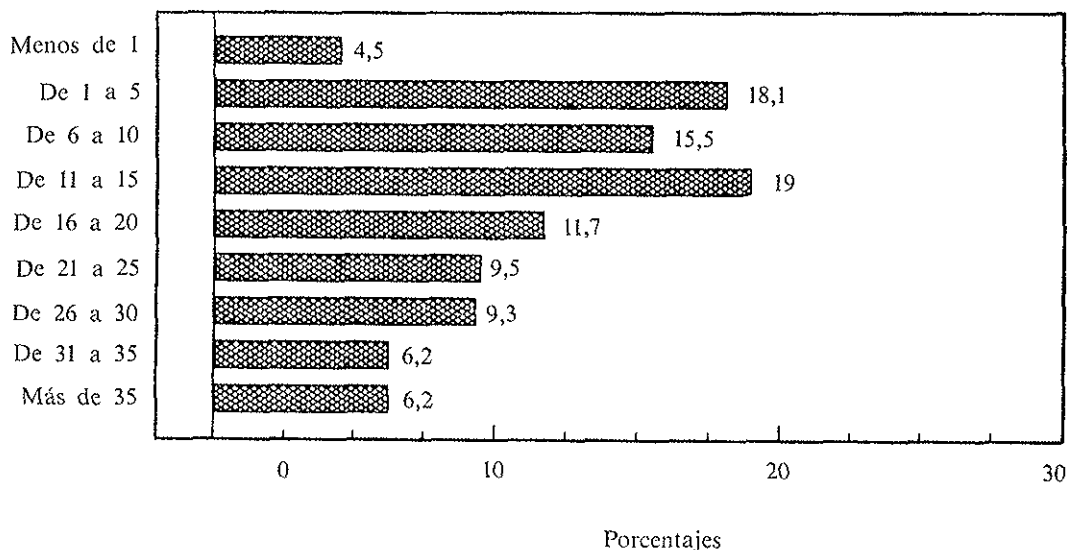
Pregunta número II:

«Número de horas trabajadas semanalmente».

	Según: Forma de pago		
	Salario fijo y	A la parte	Otras
Hasta 50 horas	0,0	9,9	0,0
De 51 a 70 horas	13,4	18,2	50,0
De 71 a 90 horas	27,7	27,8	50,0
Más de 90 horas	58,9	44,0	0,0
N.º de casos	112	302	6

El sistema mixto «Salario fijo y prima de pesca» no contribuye a aliviar las largas jornadas laborales, ya que el mayor porcentaje de los que afirman trabajar más de 90 horas/semana tienen precisamente este sistema retributivo (58,9 por 100) frente al 44 por 100 de los que cobran «A la parte».

AÑOS DE ANTIGÜEDAD EN LA PESCA



Aproximadamente, sólo una tercera parte (31,2 por 100) de los entrevistados lleva más de 20 años trabajando en la pesca, siendo el grupo más numeroso (19 por 100) el correspondiente a los que trabajan en este sector hace más de 10 años, pero menos de 16.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 12:

«Años de antigüedad en la pesca».

	<i>Según: Tipo de flota</i>	
	<i>Altura y Gran Altura</i>	<i>Bajura y Artesanal</i>
Hasta 20 años	75,0	64,5
Más de 20 años	25,0	35,5
N.º de casos	177	243

En la flota Industrial (Altura y Gran Altura) el 75 por 100 de los encuestados declara que lleva trabajando un número de años no superior a los 20. Este porcentaje es del 64,5 por 100 para el conjunto de entrevistados de las flotas de Bajura y Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 12:

«Años de antigüedad en la pesca».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Hasta 5 años	74,5	23,4	1,9	3,9	2,0	0,0	0,0	0,0
De 6 a 10 años	23,5	35,9	20,4	5,9	5,9	2,4	0,0	0,0
De 11 a 15 años	2,0	40,6	48,1	21,6	13,7	9,8	2,7	15,0
De 16 a 20 años	0,0	0,0	29,6	31,4	21,6	9,8	5,4	0,0
De 21 a 25 años	0,0	0,0	0,0	31,4	31,4	12,2	0,0	15,0
De 26 a 30 años	0,0	0,0	0,0	5,9	25,5	41,5	13,5	5,0
De 31 a 35 años	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,3	62,2	0,0
Más de 35 años	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,1	16,2	65,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los datos, además de mostrar la fuerte (y lógica) dependencia de la edad de los encuestados con sus años de antigüedad en la pesca, ponen de relieve que son pocos los trabajadores que se inician en el sector pesquero no siendo ya muy jóvenes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

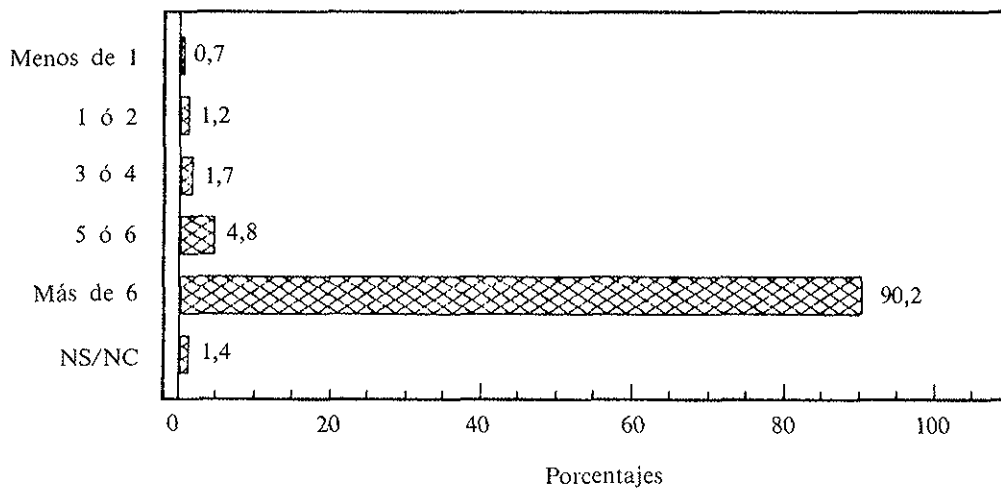
Pregunta número 12:

«Años de antigüedad en la pesca».

	Según: Cargo a bordo	
	Patrones y personal de máquinas	Contramaestres y subalternos
Hasta 20 años	51,72	77,82
Más de 20 años	48,28	22,18
N.º de casos	145	275

La tabla muestra la asociación entre la antigüedad en la pesca y el cargo a bordo. Mientras el 77,82 por 100 de los contramaestres y subalternos llevan trabajando en la pesca un número de años no superior a 20, este porcentaje es sólo del 51,72 por 100 para los patrones y el personal de máquinas.

APROXIMADAMENTE ¿CUANTOS MESES HA ESTADO EMBARCADO EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS?



Una gran mayoría (90,2 por 100) de los encuestados ha estado embarcado más de 6 meses durante los dos últimos años. En este último intervalo de tiempo sólo el 3,6 por 100 de los encuestados ha estado embarcado menos de 5 meses.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 13:

«Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Menos de 1 mes	1,9	0,0	0,6	1,6
De 1 a 2 meses	1,9	0,8	1,1	1,6
De 3 a 4 meses	3,7	0,8	1,1	3,2
De 5 a 6 meses	18,5	5,7	0,0	4,8
Más de 6 meses	70,4	91,1	97,2	85,5
NS/NC	3,7	1,6	0,0	3,2
N.º de casos	54	123	181	62

El porcentaje de trabajadores que ha estado embarcado un período de tiempo no superior a 6 meses sólo sobrepasa el 20 por 100 en la flota de Gran Altura, lo cual es una consecuencia de la mayor juventud que se observa en los trabajadores de dicha flota.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 13:

«Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Hasta 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Menos de 1 mes	2,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1-2 meses	3,9	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3-4 meses	4,9	0,0	1,9	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0
5-6 meses	12,7	6,3	0,0	2,0	2,0	2,4	0,0	0,0
Más de 6 meses	75,5	92,2	94,4	90,2	98,0	97,6	97,3	100,0
NS/NC	0,0	1,6	3,7	3,9	0,0	0,0	2,7	0,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

La tabla muestra el alto nivel de ocupación en el sector pesquero en los dos últimos años, ya que existe una fuerte dependencia entre la edad y el tiempo embarcado en los dos últimos años. Sólo en los menores de 25 años puede encontrarse que el tiempo de embarque superior a 6 meses es próximo al 75 por 100 de su población.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 13:

«Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Menos de 1 mes	0,0	0,0	0,0	1,2
De 1 a 2 meses	0,0	1,4	0,0	1,6
De 3 a 4 meses	0,0	0,0	3,2	2,5
De 5 a 6 meses	1,3	2,9	3,2	6,6
Más de 6 meses	98,7	94,3	93,5	86,1
NS/NC	0,0	1,4	0,0	2,0
N.º de casos	75	70	31	244

Los datos de la tabla muestran que la práctica totalidad de patrones (98,7 por 100), personal de máquinas (94,3 por 100) y contramaestres (93,5 por 100) ha estado embarcado más de 6 meses durante los dos últimos años. El menor porcentaje que en este intervalo de tiempo se observa para los subalternos puede interpretarse, al menos en parte, como que el desempleo afecta con mayor intensidad a los menos cualificados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

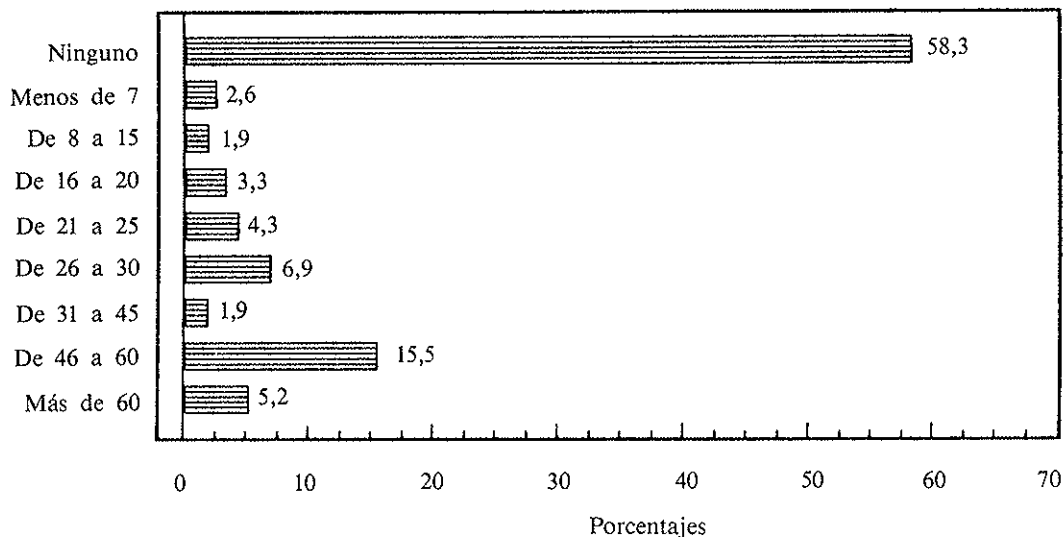
Pregunta número 13:

«Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años».

	<i>Según: Tipo de contrato</i>					
	<i>Fijo de plantilla</i>	<i>Fijo de campaña</i>	<i>Interino</i>	<i>En práctica</i>	<i>Contrato verbal</i>	<i>Otros</i>
Menos de 1 mes	0,0	0,0	3,9	0,0	0,0	7,7
De 2 a 3 meses	0,6	1,2	0,0	50,0	1,8	0,0
De 4 a 5 meses	1,2	1,2	0,0	50,0	0,9	15,4
De 5 a 6 meses	1,2	19,8	0,0	0,0	1,8	0,0
Más de 6 meses	96,3	75,3	94,1	0,0	93,6	76,9
NS/NC	0,6	2,5	2,0	0,0	1,8	0,0
N.º de casos	163	81	51	2	110	13

Se puede decir que el hecho de que la mayoría de los trabajadores del sector pesquero andaluz haya estado embarcado más de 6 meses durante los dos últimos años afecta a todos los tipos de contrato, pues la escasa representación de los contratos en prácticas resta significación a sus porcentajes.

EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS ¿DE CUANTOS DÍAS DE VACACIONES PAGADAS HA DISFRUTADO?



El disfrute de vacaciones pagadas en los dos últimos años está muy polarizado, ya que fuera del grupo mayoritario (58,3 por 100) de los que declaran no haber disfrutado ningún día de vacaciones y del que declara haber disfrutado un número de vacaciones que oscila entre los 45 y 60 días (15,5 por 100) el resto de los grupos se distribuye con relativa uniformidad y en cantidades no muy importantes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 14:

«Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Ninguno	1,9	32,5	84,0	83,9
Menos de 7	1,9	3,3	1,1	6,5
De 6 a 15	1,9	1,6	2,2	1,6
De 16 a 20	0,0	3,3	4,4	3,2
De 21 a 25	0,0	3,3	7,2	1,6
De 26 a 30	13,0	16,3	0,6	1,6
De 31 a 45	1,9	4,1	0,6	1,6
Más de 45	79,6	35,8	0,0	0,0
N.º de casos	54	123	181	62

En términos generales los datos muestran que las vacaciones retribuidas son un privilegio de la flota de Gran Altura (el 76,6 por 100 de sus trabajadores ha disfrutado de un número de vacaciones no inferior a los 45 días), y en menor grado de los de la flota de Altura. La característica de los trabajadores de las flotas de Bajura y Artesanal es la de no disfrutar de vacaciones retribuidas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 14:

«Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años».

	<i>Según: Tipo de contrato</i>					
	<i>Fijo de plantilla</i>	<i>Fijo de campaña</i>	<i>Interino</i>	<i>En práct.</i>	<i>Contrato verbal</i>	<i>Otros</i>
Ninguno	48,5	25,9	76,5	50,0	86,4	76,9
Menos de 7	1,8	3,7	0,0	0,0	2,7	15,4
De 6 a 15	2,5	2,5	2,0	0,0	0,9	0,0
De 16 a 20	1,8	4,9	3,9	0,0	3,6	7,7
De 21 a 25	5,5	1,2	5,9	0,0	4,5	0,0
De 26 a 30	9,2	16,0	2,0	0,0	0,0	0,0
De 31 a 45	3,7	1,2	0,0	0,0	0,9	0,0
Más de 45	27,0	44,4	9,8	50,0	0,9	0,0
N.º de casos	163	81	51	2	110	13

En términos generales la mayor precariedad del contrato de trabajo está relacionada con una mayor carencia de vacaciones pagadas; los trabajadores que sólo tienen contrato verbal carecen de un gran porcentaje (86,4 por 100) de vacaciones retribuidas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

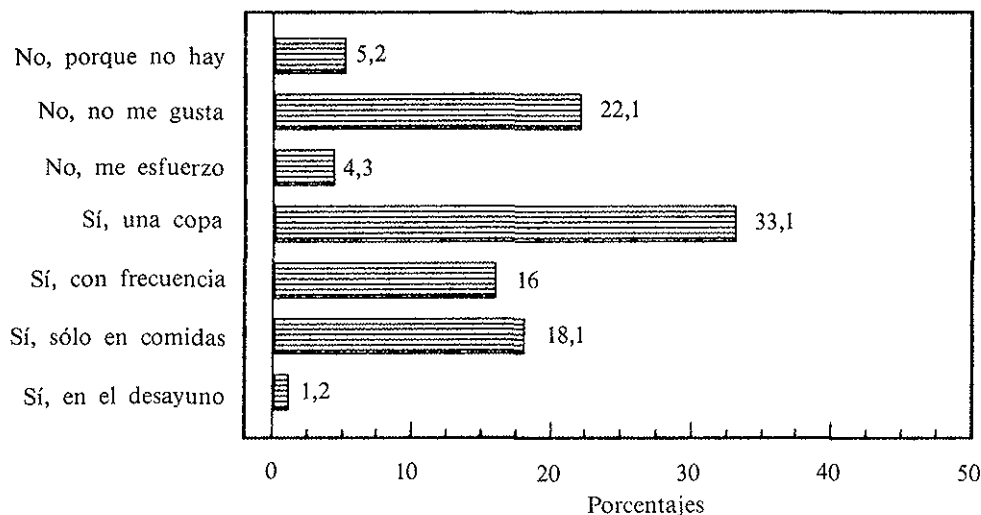
Pregunta número 14:

«Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años».

	<i>Según: Forma de pago.</i>		
	<i>Salario fijo y prima de pesca</i>	<i>A la parte</i>	<i>Otras</i>
Ninguno	17,0	73,5	66,7
Menos de 7	1,8	3,0	0,0
De 6 a 15	2,7	1,7	0,0
De 16 a 20	3,6	3,3	0,0
De 21 a 25	1,8	5,3	0,0
De 26 a 30	16,1	3,3	16,7
De 31 a 45	0,0	2,3	16,7
Más de 45	57,1	7,6	0,0
N.º de casos	112	302	6

La tabla ilustra el hecho de que cuanto más dependiente es la retribución de la captura, menos vacaciones pagadas se disfrutan: el porcentaje de trabajadores que, cobrando «A la parte», carecen de vacaciones retribuidas es más de cuatro veces el porcentaje de los que no tienen vacaciones pagadas cobrando bajo «Salario fijo más prima de pesca» (73,5 por 100 frente al 17,8 por 100).

**¿ACOSTUMBRA VD. A TOMAR BEBIDAS
ALCOHOLICAS (vino, cerveza, licor)
CUANDO ESTA EL BARCO EN LA MAR?**



El porcentaje de abstemios es menos de la mitad de los que no lo son (31,7 por 100 frente al 68,3 por 100). Entre estos últimos, el grupo mayoritario lo constituye el formado por los que declaran tomar «una copa de cuando en cuando» (33,1 por 100), seguido de los que beben sólo en las comidas (18,1 por 100) y de los que manifiestan beber con frecuencia durante el día (16 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 15:

«Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
No hay	3,7	1,6	6,1	11,3
No me gusta	18,5	23,6	22,1	22,6
Me esfuerzo en no beber	1,9	2,4	3,9	11,3
Una copa de cuando en cuando	38,9	35,0	30,9	30,6
Frecuentemente durante el día	11,1	22,0	14,4	12,9
Sólo en las comidas	25,9	14,6	22,1	6,5
Habitual en desayuno	0,0	0,8	0,6	4,8
N.º de casos	54	123	181	62

El porcentaje de abstemios es inferior en las flotas de Altura y Gran Altura que en las de Bajura y Artesanal, aunque ello debe ser matizado por la mayor estancia de aquéllos en la mar. De hecho, el porcentaje de los que declaran no beber «porque no les gusta o porque se esfuerzan en no beber» es un 5 por 100 inferior en la flota de Gran Altura que en las de Altura y Bajura, y un 13 por 100 inferior al de la flota Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 15:

«Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo».

	<i>Según: Tipo de estudios realizados.</i>			
	<i>Ning./Primarios sin terminar</i>	<i>Primarios/ EGB</i>	<i>Bachiller</i>	<i>E. Náutico. Pesquera</i>
No hay	3,5	5,3	25,0	6,7
No me gusta	18,7	22,4	12,5	29,2
Me esfuerzo en no beber	2,9	3,3	0,0	9,0
Una copa de cuando en cuando	33,3	36,8	25,0	27,0
Frecuentemente durante el día	21,6	17,8	12,5	2,2
Sólo en las comidas	19,9	13,8	25,0	21,3
Habitual en desayuno	0,0	0,7	0,0	4,5
N.º de casos	171	152	8	89

Cuanto menor es el nivel formativo de los trabajadores de la pesca mayor es su hábito de bebida: el porcentaje de los que declaran beber «con frecuencia durante el día» es muy superior entre los que no han terminado los estudios primarios (21,6 por 100) al de los que han seguido estudios en Escuelas Náutico-Pesqueras (2,2 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

Pregunta número 15:

«Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. Máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
No hay	6,7	4,3	3,2	5,3
No me gusta	25,3	30,0	25,8	18,4
Me esfuerzo en no beber	8,0	10,0	0,0	2,0
Una copa de cuando en cuando	29,3	24,3	29,0	37,3
Frecuentemente durante el día	1,3	2,9	0,0	26,2
Sólo en las comidas	25,3	27,1	41,9	10,2
Habitual en el desayuno	4,0	1,4	0,0	0,4
N.º de casos	75	70	31	244

El porcentaje de los que se declaran abstemios es superior entre los patrones y personal de máquinas que entre los subalternos, y dentro del grupo de los que declaran beber «con frecuencia durante el día» el porcentaje de los últimos (26,2 por 100) es muy superior al de los primeros (1,3 por 100 para los patrones y 2,9 por 100 para el personal de máquinas).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

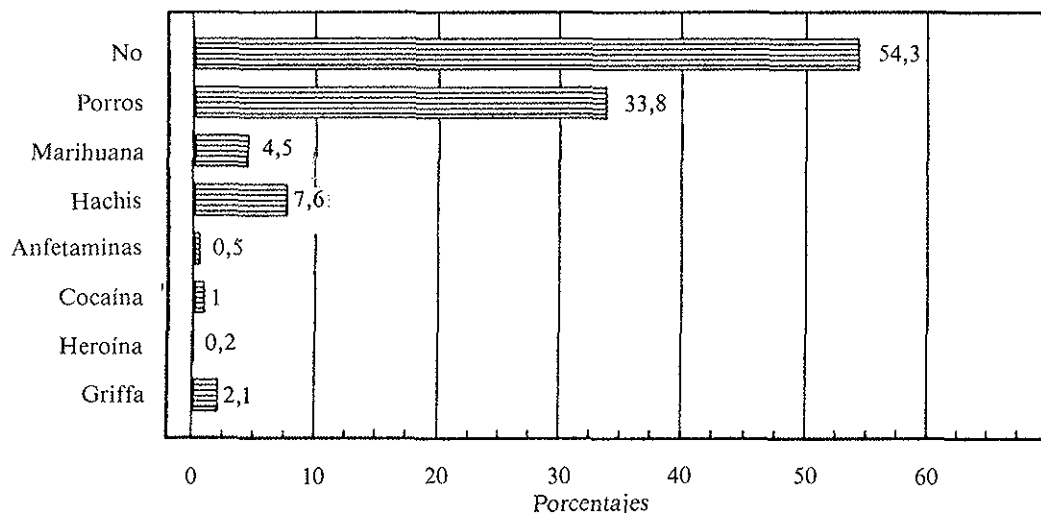
Pregunta número 15:

«Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo».

	Según: Número de horas trabajadas por semana.			
	Menos de 50	51-70	71-90	Más de 90
No hay	16,7	6,8	4,3	3,5
No me gusta	20,0	31,5	15,3	23,1
Me esfuerzo en no beber	10,0	1,4	3,4	5,0
Una copa de cuando en cuando	26,7	26,0	35,6	35,2
Frecuentemente durante el día	10,0	11,0	20,3	16,1
Sólo en las comidas	13,3	20,5	21,2	16,1
Habitual en el desayuno	3,3	2,7	0,0	1,0
N.º de casos	30	73	118	199

Aunque la asociación entre la bebida y el número de horas trabajadas semanalmente no es muy significativa, los datos de la tabla parecen sugerir que las largas jornadas de trabajo favorecen el hábito de beber.

¿SUELE HABER DROGA EN LOS ULTIMOS BARCOS EN QUE VD. HA TRABAJADO?



VARIAS RESPUESTAS SIMULTANEAS

Resulta preocupante que casi la mitad (45,7 por 100) de los entrevistados declare que existe al menos una clase de droga en los barcos en los que ha trabajado. Los porros (término bajo el que también se recogen la marihuana, hachís y griffa) son la droga más frecuente (43,7 por 100 de los encuestados). A mucha distancia, y ya con porcentajes insignificantes, figuran en orden descendente la cocaína, anfetaminas y heroína.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Datos personales y condiciones de empleo del encuestado.

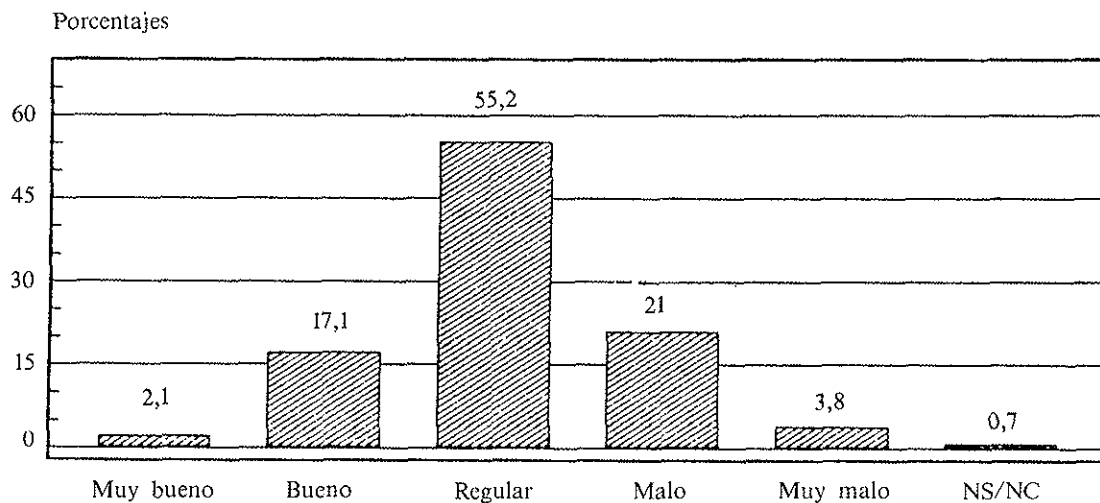
Pregunta número 16:

«Presencia de la droga en los barcos en los que ha trabajado el encuestado».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artisanal
No	42,6	39,0	63,0	69,4
Porros	55,6	60,2	34,7	29,0
Anfetaminas	0,0	0,0	0,6	0,0
Cocaína	1,8	0,8	1,1	1,6
Heroína	0,0	0,0	0,6	0,0
N.º de casos	54	123	181	62

La droga es significativamente menos frecuente en las respuestas de los encuestados de las flotas de Bajura y Artesanal que en las de Altura y Gran Altura. En ello podría influir la mayor permanencia en el hogar familiar de los trabajadores de la flota preindustrial.

¿COMO CALIFICARIA EL ESTADO GENERAL DE SEGURIDAD (REFERIDO EXCLUSIVAMENTE A SUS CONDICIONES DE TRABAJO) E HIGIENE QUE HAY EN EL BARCO EN QUE VD. TRABAJA?



Más de la mitad (55,2 por 100) de los encuestados califica de «regular» el estado de seguridad e higiene del barco en el que trabaja actualmente. La calificación de «bueno» o «muy bueno» es inferior (19,2 por 100) al de los que consideran que es «malo o muy malo» (24,8 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 17:

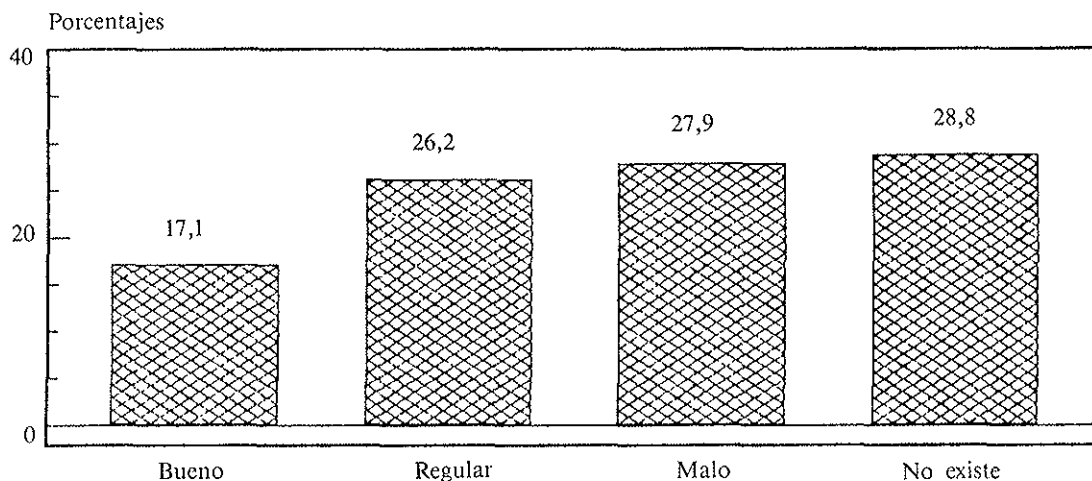
«Calificación del estado general de seguridad e higiene del barco en el que actualmente trabaja el encuestado».

	Según: Tipo de flota	
	Altura y Gran Altura	Bajura y Artesanal
Bueno o muy bueno	23,2	16,5
Regular	55,9	54,7
Malo o muy malo	20,3	28
NS/NC	0,6	0,8
N.º de casos	177	243

Las calificaciones de «malo o muy malo» para el estado general de Seguridad e Higiene en el barco en el que actualmente se trabaja son significativamente menos frecuentes en la flota Industrial (20,3 por 100) que en la Preindustrial (28 por 100), pero las de «regular» tienen prácticamente la misma frecuencia en todas las flotas.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

COMEDOR



El comedor es la instalación en la que mayor número de entrevistados (28,8 por 100) responden que no existe en su barco. Porcentajes prácticamente iguales se obtienen para los que responden que su estado es malo (27,9 por 100) o regular (26,2 por 100). El 17,1 por 100 opina que el estado del comedor del buque en el que trabaja es bueno.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 18:

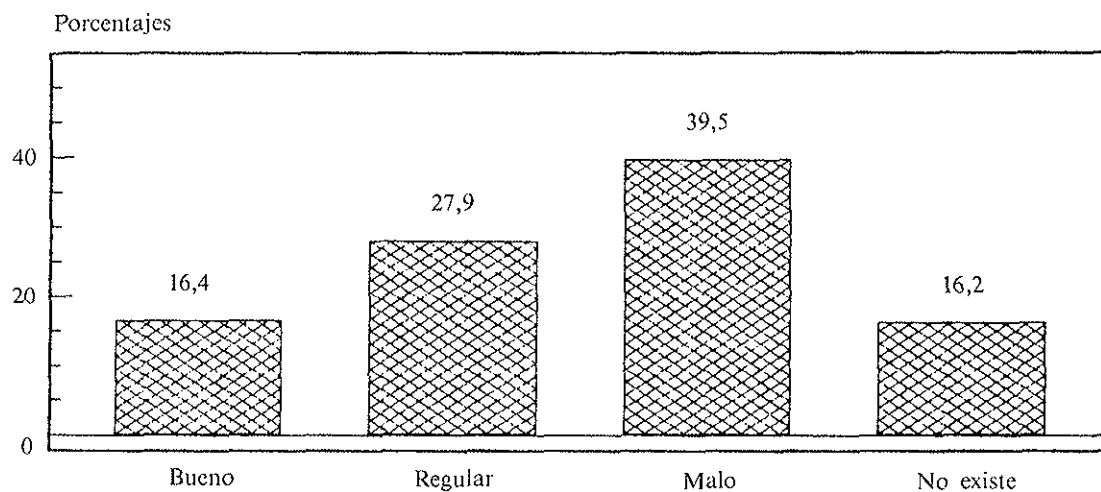
«Opinión sobre el estado del comedor del barco».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Bueno	22,2	34,1	8,8	3,2
Regular	55,6	33,3	17,7	11,3
Malo	22,2	30,1	31,5	17,7
No existe	0,0	2,4	42,0	67,7
N.º de casos	54	123	181	62

Más de dos tercios (67,7 por 100) de los encuestados en la flota Artesanal y el 42 por 100 de los de la flota de Bajura indican que su barco carece de comedor.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

CAMAROTES, LITERAS Y TAQUILLAS



La contestación más frecuente respecto a los camarotes, literas y taquillas es la de que su estado es malo (39,5 por 100). Sólo el 16,4 por 100 de los entrevistados responde que su estado es bueno, mientras que el 27,9 por 100 responde que es regular y el 16,2 por 100 dice que no existen en su barco.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 18:

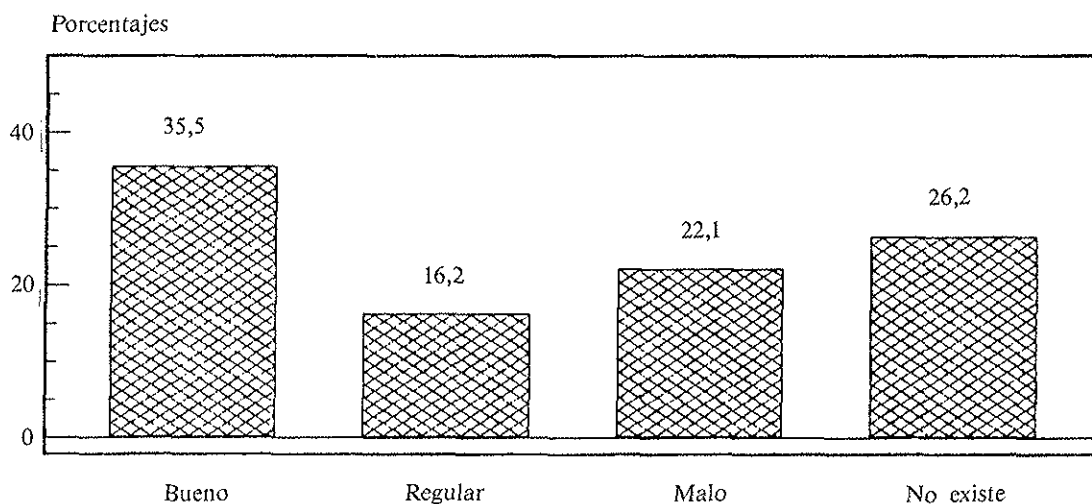
«Opinión sobre el estado de los camarotes, literas y taquillas».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Bueno	16,7	22,8	16,0	4,8
Regular	42,6	41,5	13,3	30,6
Malo	40,7	35,8	43,1	35,5
No existe	0,0	0,0	27,6	29,0
N.º de casos	54	123	181	62

Porcentajes muy parecidos se obtienen para los encuestados que en la flota Artesanal (29 por 100) y de Bajura (27,6 por 100) declaran que en el barco en el que actualmente trabajan son inexistentes los camarotes, literas y taquillas. Los que califican su estado de bueno son el 16,7 por 100 de los encuestados en la flota de Gran Altura y el 22,8 por 100 de los de Altura.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

LAVABOS, DUCHAS, WATER



El 26,2 por 100 de los entrevistados manifiesta que en el barco en el que actualmente trabajan no existen estos servicios sanitarios. Casi dos tercios de los encuestados (35,5 por 100) dicen que su estado es bueno, mientras el 16,2 por 100 opina que es regular y el 22,1 por 100 declara que es malo.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 18:

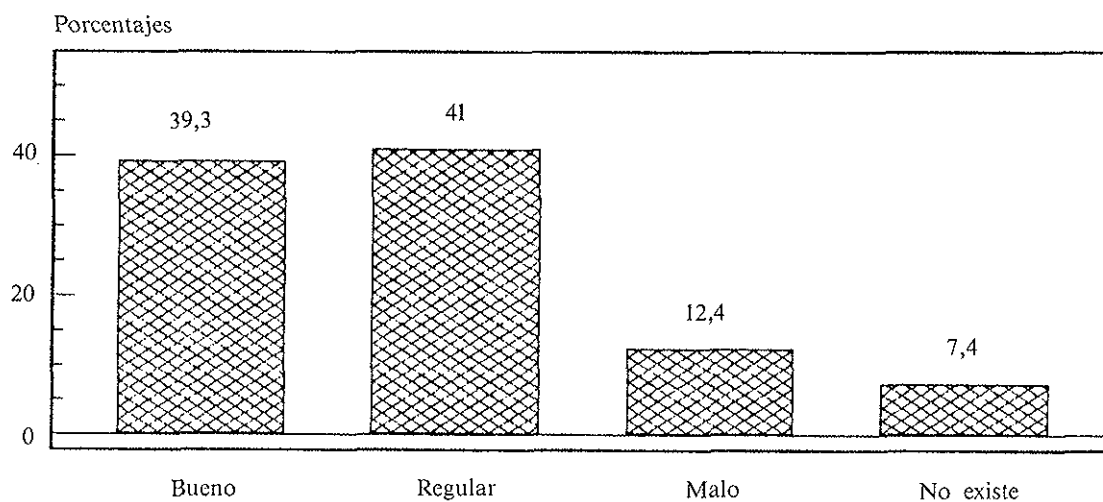
«Opinión sobre el estado de los lavabos, duchas y water del barco en el que trabaja».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Bueno	25,9	29,3	54,7	0,0
Regular	37,0	24,4	9,9	0,0
Malo	37,0	44,7	9,4	1,6
No existe	0,0	1,6	26,0	98,4
N.º de casos	54	123	181	62

Casi la totalidad (98,4 por 100) de los encuestados en la flota Artesanal y el 26 por 100 de los de la de Bajura afirman que en el barco en el que actualmente trabajan no existen servicios sanitarios.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

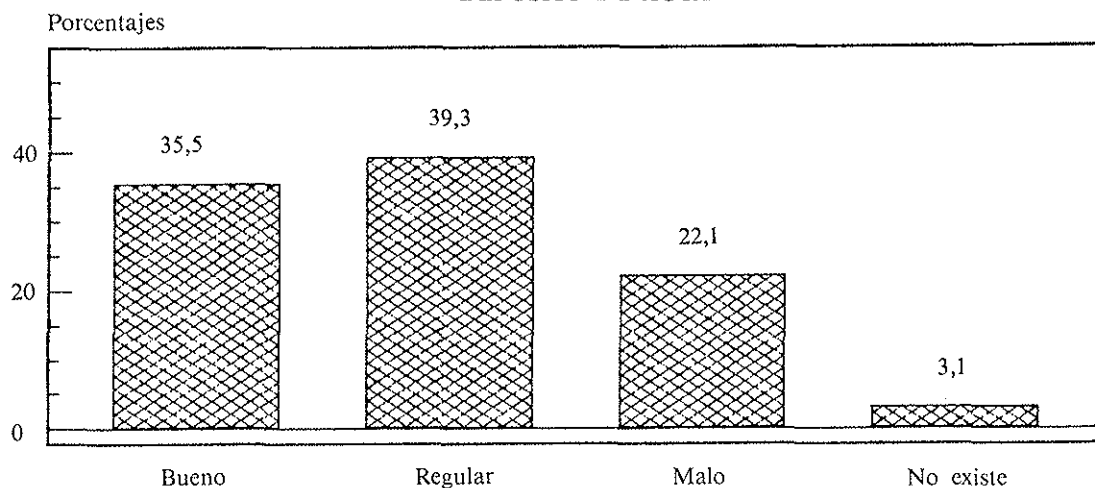
BOTIQUIN



El 7,4 por 100 de los encuestados manifiesta que en el buque en el que trabajan no existe botiquín. Porcentajes muy similares entre sí se obtienen para los que opinan que su estado es bueno (39,3 por 100) o regular (41 por 100), y el 12,4 por 100 opina que es regular.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

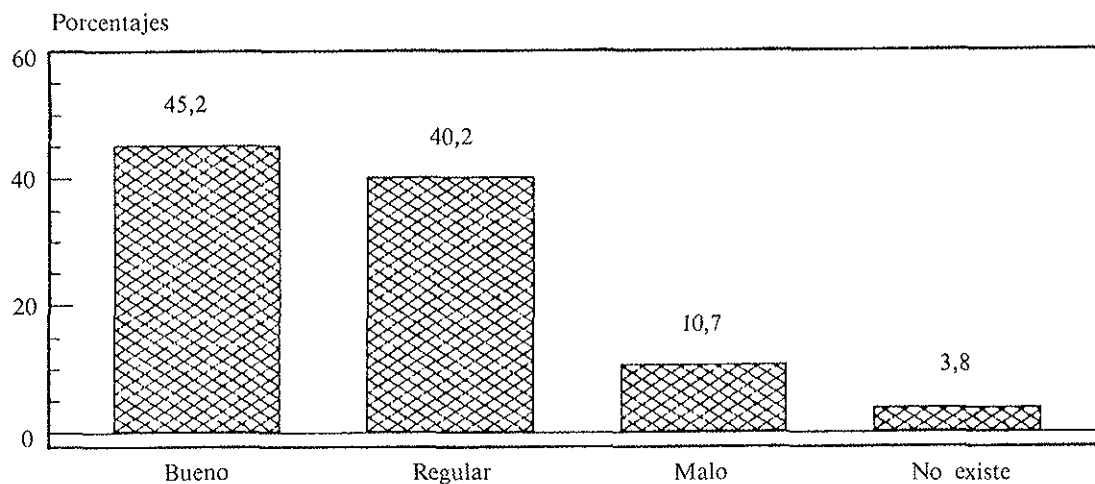
DEPOSITO DE AGUA



El 3,1 por 100 de los encuestados manifiesta que no existe depósito de agua en el barco en el que actualmente trabaja. Dos tercios, aproximadamente, de los encuestados opina que el estado de tal instalación es bueno (35,5 por 100), mientras que el 39,3 por 100 de los entrevistados considera que es regular y el 22,1 por 100 opina que es malo.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

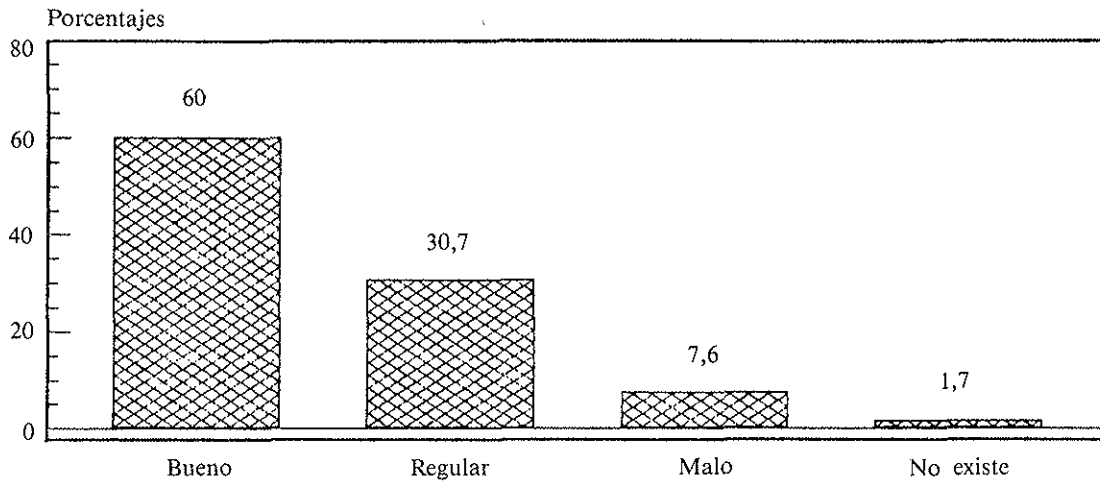
CHALECOS, BALSAS Y AROS SALVAVIDAS



El 3,8 por 100 de los encuestados declara que no existen chalecos, balsas y aros salvavidas en el barco en el que trabajan actualmente, mientras que algo menos de la mitad (45,2 por 100) opinan que su estado es bueno. El 40,2 por 100 declara que su estado es regular, el 10,7 por 100 que tal estado es malo.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

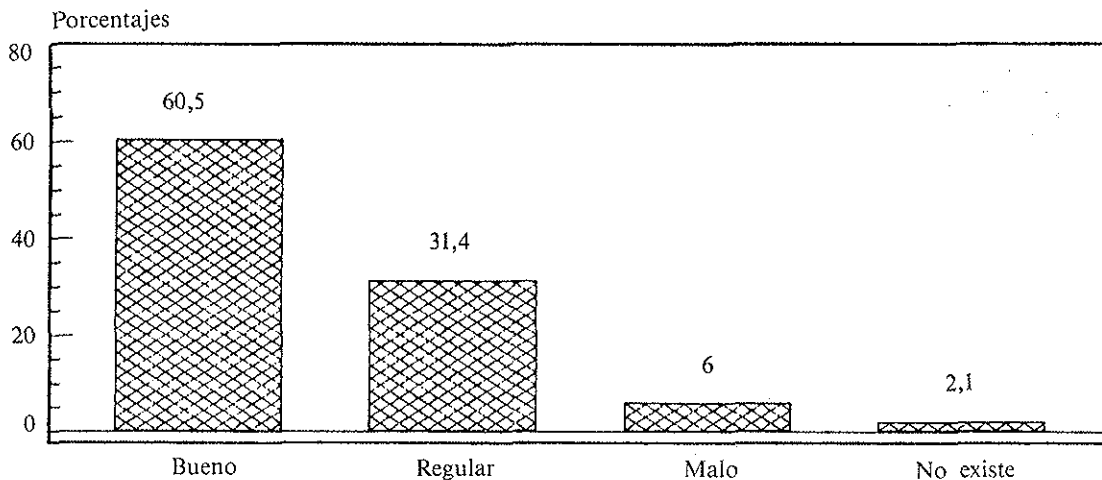
EQUIPOS DE TELECOMUNICACION



La mayoría (60 por 100) de los encuestados califica de «bueno» el estado de los equipos de telecomunicación del barco en el que actualmente trabaja, siendo sólo el 7,6 por 100 el porcentaje de los que lo consideran «malo».

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

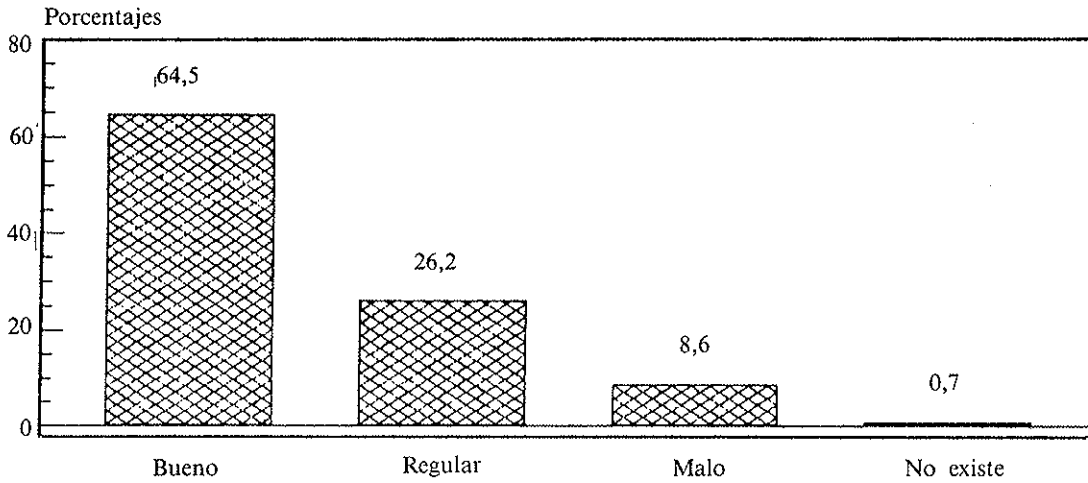
EQUIPOS DE NAVEGACION



Aproximadamente el doble de los encuestados que consideran que es «regular» (31,4 por 100) el estado de los equipos de navegación del barco en el que actualmente trabajan opinan que es «bueno» (60,5 por 100), mientras que el 6 por 100 de los entrevistados consideran tal estado «malo» y el 2,1 por 100 dicen que es inexistente tal instalación.

**¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS
SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?**

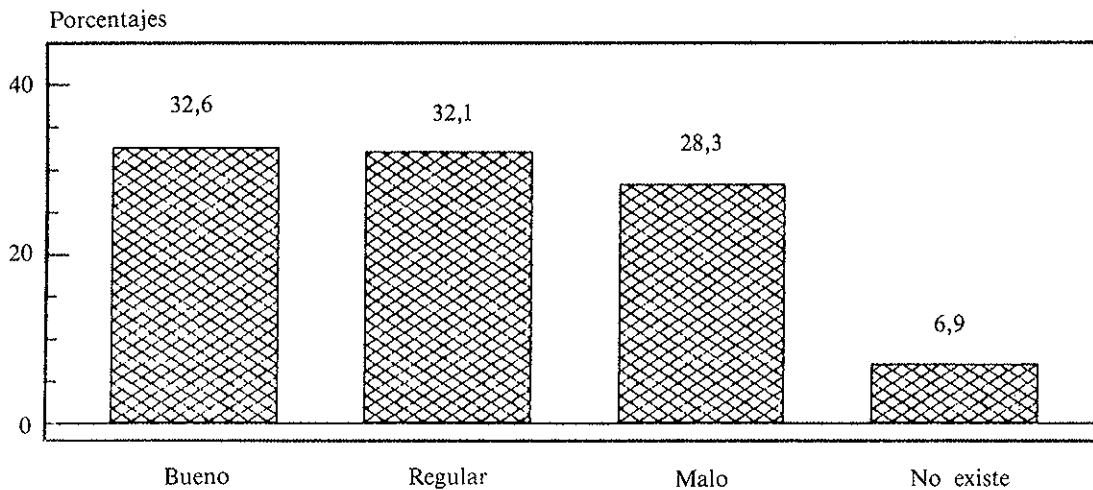
EQUIPOS DE PESCA



Casi dos tercios de los entrevistados (64,5 por 100) opinan que el estado de los equipos de pesca de su barco es bueno, mientras uno de cada cuatro encuestados (26,2 por 100) lo considera regular.

**¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS
SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?**

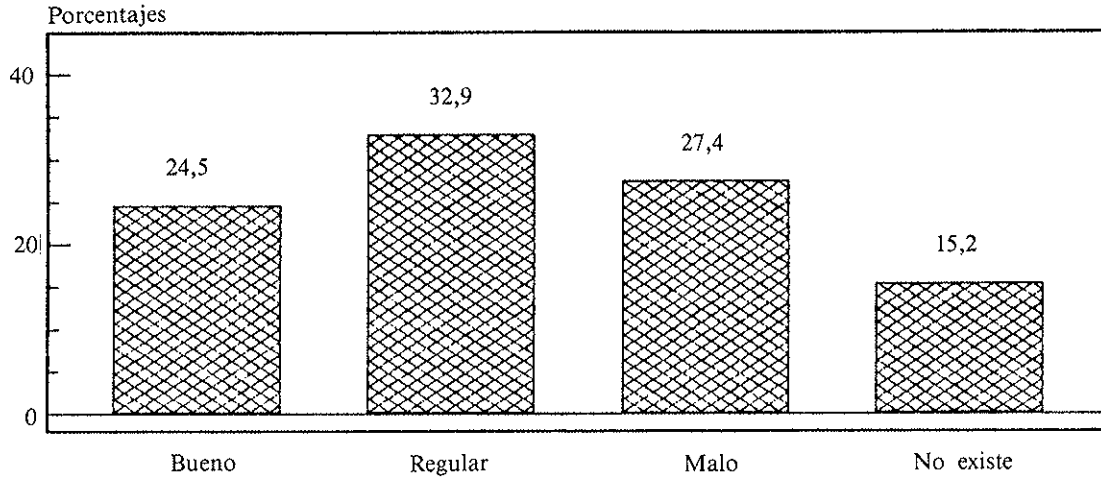
EQUIPOS CONTRAINCENDIOS



El 6,9 por 100 de los encuestados declara que no hay equipo contraincendios en el buque en el que actualmente trabaja, mientras que se obtienen porcentajes prácticamente iguales para los que opinan que su estado es bueno (32,6 por 100) que para los que manifiestan que es regular (32,1 por 100). El 28,3 por 100 de los entrevistados manifiesta que tal estado es malo.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

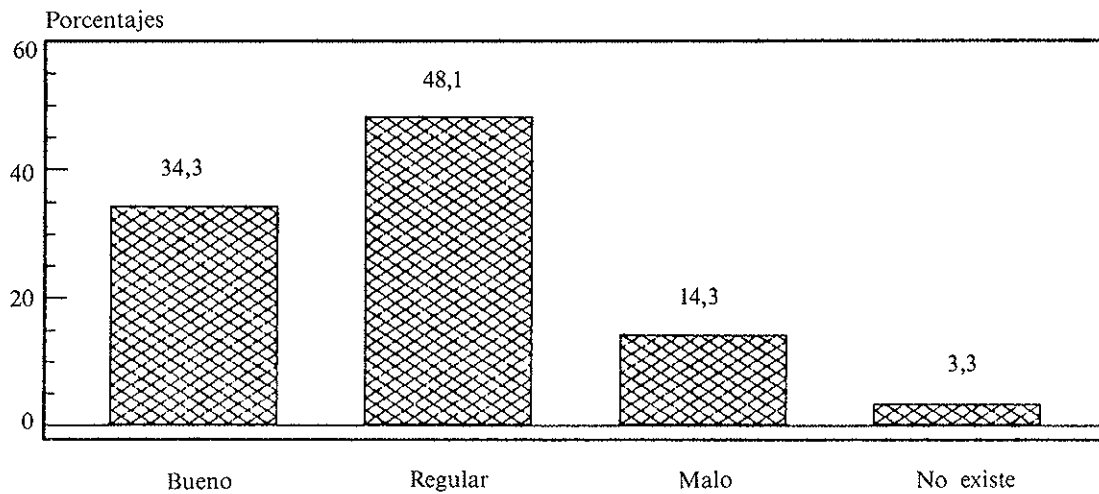
SISTEMAS DE ALARMA



El 15,2 por 100 de los encuestados declara que en el buque en el que actualmente trabaja no existen sistemas de alarma, mientras que el 24,5 por 100 dice que su estado es bueno; el 32,9 por 100, regular, y el 27,4 por 100, malo.

¿COMO CONSIDERA EL ESTADO DE LAS SIGUIENTES INSTALACIONES DEL BARCO?

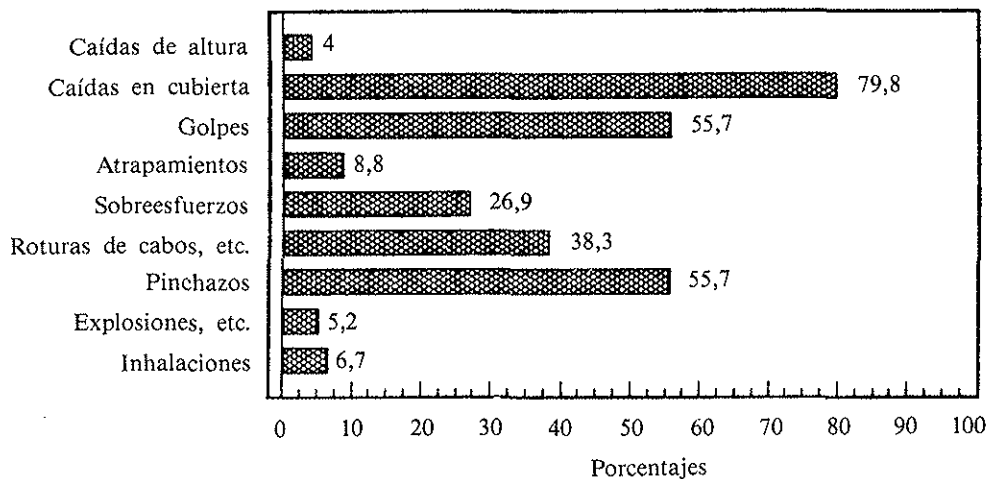
PAÑOL, BODEGA Y PUNTALES



Sólo uno de cada tres encuestados (34,3 por 100) opina que es «bueno» el estado del pañol, bodega y puntales del barco en el que actualmente trabaja. Casi la mitad (48,1 por 100) lo considera «regular».

INDIQUE CUALES DE LOS SIGUIENTES RIESGOS DE ACCIDENTE SE DAN EN SU PUESTO DE TRABAJO (SOLO LOS TRES MAS FRECUENTES)

VARIAS RESPUESTAS SIMULTANEAS



Al ser preguntados sobre los tres riesgos de accidentes más frecuentes que, en opinión de los encuestados, se presentan en su puesto de trabajo, el 79,8 por 100 de ellos mencionó las «caídas en cubierta y resbalones», el 55,7 por 100 mencionó los «golpes» e igual porcentaje incluyó a los «pinchazos con peces y anzuelos», seguidos de las «roturas de cabos, estachas y alambres» (38,3 por 100) y de los «sobreesfuerzos» (26,9 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 19:

«Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Caídas de alt.	5,6	4,1	4,4	1,6
Caídas en cub.	87,0	77,2	78,5	82,3
Golpes	70,4	43,9	59,7	54,8
Atrapamientos	9,3	13,0	6,6	4,8
Sobreesfuerzos	27,0	42,3	14,9	30,6
Roturas cabos	35,2	30,9	47,5	29,0
Pinchazos con peces	37,0	51,2	61,3	64,5
Explosiones:				
incendios	11,1	2,4	6,6	1,6
Inhalaciones	14,8	4,9	7,7	0,0
N.º de casos	54	123	181	62

El orden relativo de frecuencia que los encuestados conceden a los riesgos más frecuentes en su puesto de trabajo es prácticamente independiente del tipo de flota al que pertenece el barco en el que trabajan. En orden descendente tales riesgos son: «caídas en cubierta y resbalones», «golpes» y «pinchazos con los peces y anzuelos».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 19:

«Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado».

	<i>Según: Años de antigüedad en la pesca</i>							
	<i>Menos de 6</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Caídas de alt.	1,1	6,2	5,0	6,1	2,5	7,7	3,8	0,0
Caídas en cub.	93,7	76,9	75,0	79,6	67,5	61,5	96,2	80,0
Golpes	57,9	46,2	56,3	46,9	65,0	69,2	53,0	53,0
Atrapamientos	5,3	15,4	8,8	8,2	10,0	15,4	0,0	3,8
Sobreesfuerzo	26,3	27,7	33,8	18,4	30,0	33,3	15,4	19,2
Roturas cabos	34,7	30,8	35,0	57,1	40,0	38,5	50,0	30,8
Pinchazos con peces	62,1	52,3	57,5	49,0	52,5	38,5	65,4	69,2
Explosiones: incendios	4,2	6,2	3,8	10,2	5,0	5,1	3,8	3,8
Inhalaciones	5,3	9,2	7,5	6,1	7,5	7,7	0,0	7,7
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

A fin de investigar si la mayor antigüedad en la pesca altera la opinión que los encuestados tienen sobre los tres riesgos más frecuentes causantes de los accidentes laborales se construyó la adjunta tabla, en la que la ya mencionada ordenación relativa de la frecuencia no sufre modificación apreciable.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 19:

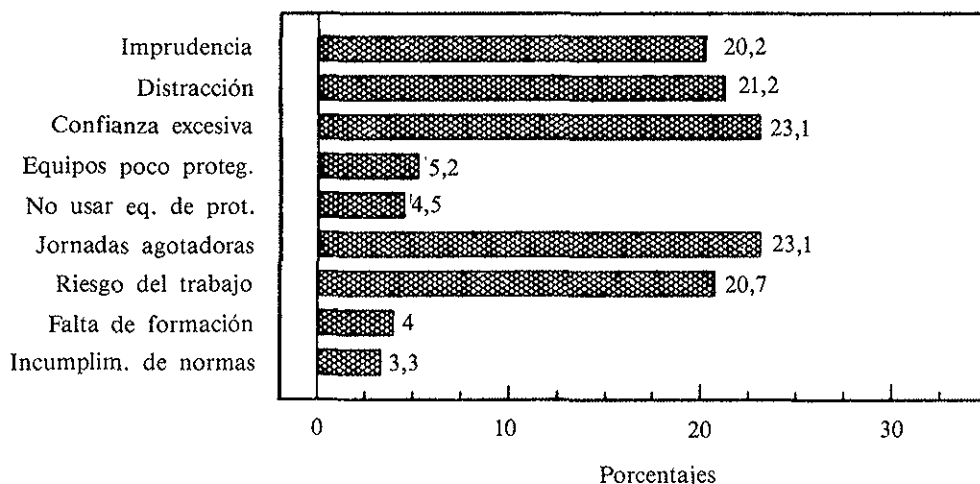
«Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuente en el puesto de trabajo del encuestado».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Caídas de alt.	8,0	5,7	0,0	2,9
Caídas en cub.	78,7	64,3	74,2	85,2
Golpes	61,3	55,7	51,6	54,5
Atrapamientos	6,7	12,9	12,9	7,8
Sobreesfuerzos	18,6	19,4	19,4	32,4
Roturas cabos	42,7	25,7	58,1	38,1
Pinchazos con peces	49,3	28,6	58,1	65,2
Explosiones: incendios	2,7	20,0	0,0	2,5
Inhalaciones	0,0	37,1	0,0	0,0
N.º de casos	75	70	31	244

El cargo a bordo que desempeñan los encuestados no altera prácticamente el orden en el que mencionen los, a su juicio, tres riesgos más frecuentes de accidentes laborales.

**REFIRIENDONOS A TODOS LOS BUQUES DONDE HA TRABAJADO,
¿CUAL ES EN SU OPINION LA CAUSA MAS FRECUENTE DE ACCIDENTE?**

VARIAS RESPUESTAS SIMULTANEAS



Al ser preguntados sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales a bordo, el 23,1 por 100 de los encuestados menciona tanto las «jornadas agotadoras y falta de descanso» como la «confianza excesiva», aunque se obtienen porcentajes muy similares para los que señalan la «distracción», el «riesgo propio del trabajo» y la «imprudencia».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 20:

«Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Imprudencia	25,9	19,5	16,6	27,4
Distracción	14,8	24,4	15,5	37,1
Confianza excesiva	16,7	20,3	29,3	16,1
Equipo poco protegido	7,4	4,1	6,6	1,6
No protección personal	14,8	4,1	2,8	1,6
Agotamiento	37,0	30,0	17,7	12,9
Riesgos propios	24,1	26,0	17,1	16,1
Falta de formación	3,7	2,4	5,5	3,2
Incumplimiento de normas	16,7	0,8	1,7	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

Los encuestados de las flotas de Altura y Gran Altura son los que más citan las «jornadas agotadoras y falta de descanso» como causa principal de los accidentes, mientras que los de la flota Artesanal mencionan, en primer lugar, a la «distracción». Aunque para los de la flota de Bajura los accidentes se deben, sobre todo, a la «confianza excesiva», los únicos riesgos mencionados anteriormente ocupan los primeros lugares en todos los tipos de flotas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 20:

«Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalterno</i>
Imprudencia	21,3	25,7	25,8	17,6
Distracción	20,0	18,6	12,9	23,4
Confianza excesiva	38,7	24,3	12,9	23,4
Equipo poco protegido	2,7	12,9	6,5	3,7
No protección personal	0,0	11,4	3,2	4,1
Agotamiento	16,0	18,6	25,8	26,2
Riesgos propios	16,0	15,7	25,8	23,0
Falta de formación	2,7	5,7	9,7	3,3
Incumplimiento de normas	4,0	7,1	3,2	2,0
N.º de casos	54	123	181	62

Aunque no todos los grupos de cargo a bordo son homogéneos en cuanto a la frecuencia con que citan las causas más frecuentes de los accidentes a bordo, «las jornadas agotadoras y falta de descanso», «la confianza excesiva», «la distracción», «el riesgo propio del trabajo» y «la imprudencia» aparecen como las causas más frecuentes de accidentes, sea cual sea el cargo a bordo del encuestado.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 20:

«Opinión sobre la causa más frecuente de accidentes laborales».

	<i>Según: Titulación profesional</i>			
	<i>Títulos profesionales</i>	<i>Títulos menores</i>	<i>Certificado competencia</i>	<i>Sin certif. competencia</i>
Imprudencia	18,2	22,7	19,7	23,0
Distracción	14,1	22,7	22,1	31,0
Confianza excesiva	30,3	25,0	19,2	21,4
Equipo poco protegido	5,1	1,5	7,0	2,4
No protección personal	5,1	6,1	3,8	4,8
Agotamiento	21,2	12,1	27,7	21,4
Riesgos propios	15,2	27,3	21,1	21,4
Falta de formación	5,1	3,0	4,7	0,0
Incumplimiento de normas	7,1	1,5	2,8	0,0
N.º de casos	99	66	213	42

La tabla muestra que la ordenación relativa de las causas más frecuentes de acciones no se ve alterada por el hecho de que el encuestado posea o no titulación.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 20:

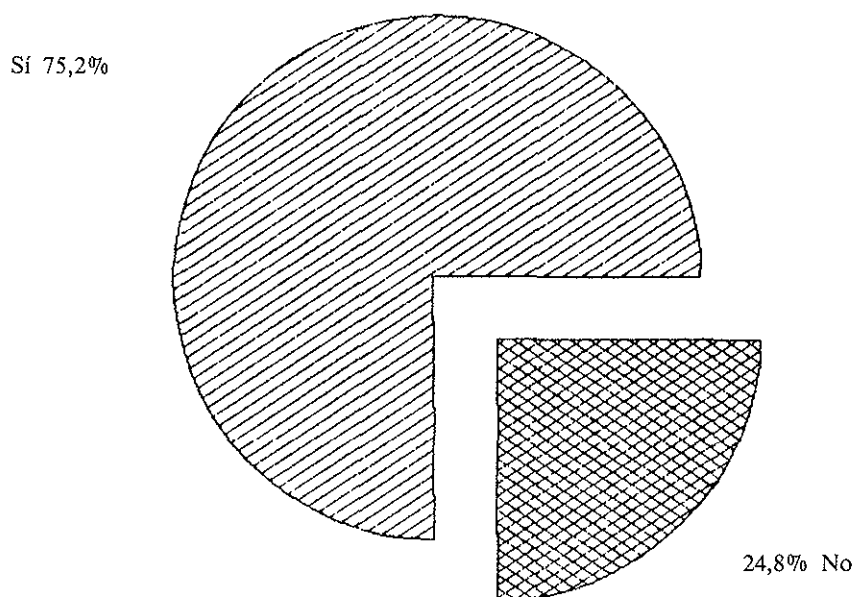
«Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales».

	Según: Antigüedad en la pesca (años)							
	Hasta 5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	Más de 35
Imprudencia	24,2	20,0	22,5	14,3	22,5	20,5	15,4	11,5
Distracción	18,9	27,7	20,0	14,3	25,0	25,6	26,9	11,5
Confianza excesiva	17,9	13,0	22,5	26,5	17,5	28,2	38,5	46,2
Equipo poco protegido	4,2	6,2	5,0	10,2	0,0	0,0	3,8	15,4
No protección personal	2,1	9,2	6,3	4,1	5,0	2,6	0,0	3,8
Agotamiento	26,3	23,1	25,0	30,6	22,5	7,7	23,1	15,4
Riesgos propios	23,2	26,2	18,8	16,3	17,5	25,6	15,4	15,4
Falta de formación	2,1	6,2	1,3	10,2	7,5	5,1	0,0	0,0
Incumplimiento de normas	7,4	4,6	1,3	2,0	0,0	0,0	7,7	0,0
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

La antigüedad en la pesca de los encuestados tampoco es un factor que altere el hecho de que los riesgos mencionados anteriormente sean los más citados por los encuestados.

¿DISPONE DE TRAJE DE AGUA?

3 de cada 4 entrevistados manifiestan que disponen de traje de agua.



Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

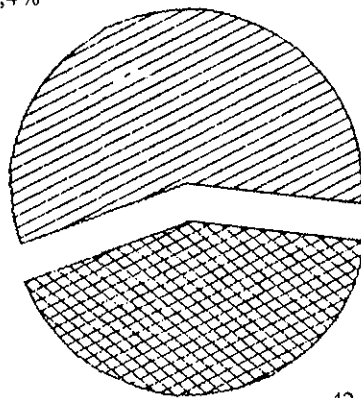
«Disponibilidad del traje de agua».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Sí	74,1	74,8	75,5	75,8
No	25,9	25,2	24,3	24,2
N.º de casos	54	123	181	62

El tipo de flota al que pertenece el encuestado no está asociado con la disponibilidad del traje de agua.

¿UTILIZA EL TRAJE DE AGUA?

Sí 57,4%



42,6% No

El 57,4 por 100 de los encuestados afirma que utiliza el traje de agua.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Utilización del traje de agua».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	61,1	57,7	55,8	58,1
No	38,9	42,3	44,2	41,9
N.º de casos	54	123	181	62

Tampoco la utilización del traje de agua está asociada de forma significativa con el tipo de flota al que pertenece el buque en el que trabaja el encuestado.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

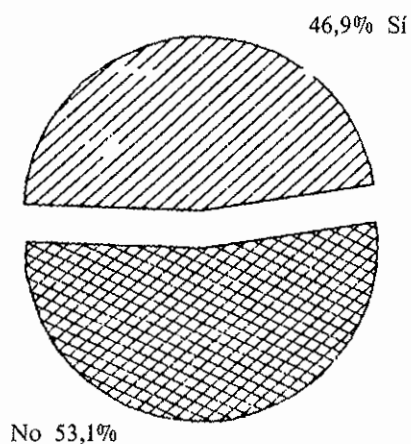
Pregunta número 21:

«Utilización del traje de agua».

	<i>Según: Su disponibilidad</i>	
	<i>Si dispone</i>	<i>No dispone</i>
Si utiliza	76,3	0,0
No utiliza	23,7	100,0
N.º de casos	316	104

Aproximadamente, 3 de cada 4 (76,3 por 100) trabajadores encuestados que disponen de traje de agua declaran utilizarlo.

¿DISPONE DE BOTAS?



Menos de la mitad (46,9 por 100) de los encuestados declaran que disponen de botas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

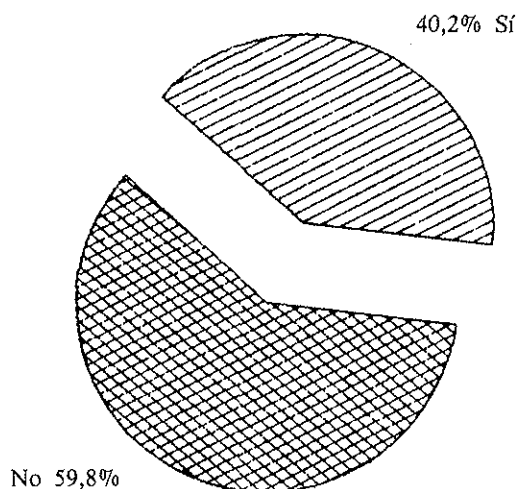
Pregunta número 21:

«Disponibilidad de las botas».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	46,3	43,1	48,6	50,0
No	53,7	56,9	51,4	50,0
N.º de casos	54	123	181	62

No existe asociación significativa entre el tipo de flota y la disponibilidad de botas que indican los encuestados.

¿UTILIZA LAS BOTAS?



Cuatro de cada 10 (40,2 por 100) trabajadores encuestados afirman que utilizan las botas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Utilización de las botas».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	37,0	31,7	45,9	43,5
No	63,0	68,3	54,1	56,5
N.º de casos	54	123	181	62

Tampoco existe asociación significativa entre la utilización de las botas declarada por los encuestados y el tipo de flota en la que trabajan éstos.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

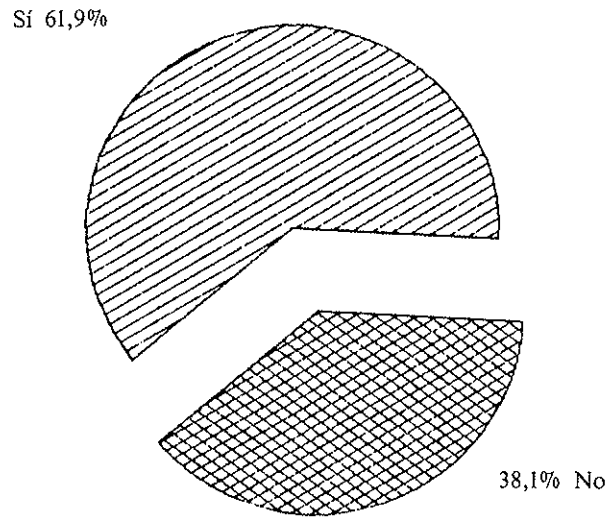
Pregunta número 21:

«Utilización de las botas».

	<i>Según: Su disponibilidad</i>	
	<i>Sí dispone</i>	<i>No dispone</i>
Sí utiliza	85,8	0,0
No utiliza	14,2	100,0
N.º de casos	197	223

Aproximadamente, un 85 por 100 de los encuestados que disponen de botas afirman que realmente las utilizan.

¿DISPONE DE GUANTES?



El 61,9 por 100 de los encuestados afirma que dispone de guantes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

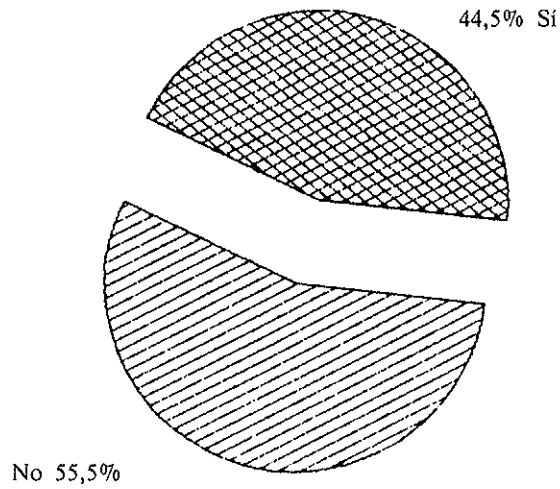
Pregunta número 21:

«Disponibilidad de guantes».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	90,7	82,1	40,8	58,1
No	9,3	17,9	59,1	41,9
N.º de casos	54	123	181	62

La disponibilidad de guantes es significativamente mayor en las flotas de Gran Altura y Altura que en las de Bajura y Artesanal.

¿UTILIZA LOS GUANTES?



El 44,5 por 100 de los encuestados afirma que utiliza los guantes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Utilización de guantes».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	75,9	71,5	22,7	27,4
No	24,1	28,5	77,3	72,6
N.º de casos	54	123	181	62

También los datos de esta tabla muestran que el empleo de los guantes es mayor en la flota Industrial que en la Preindustrial.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

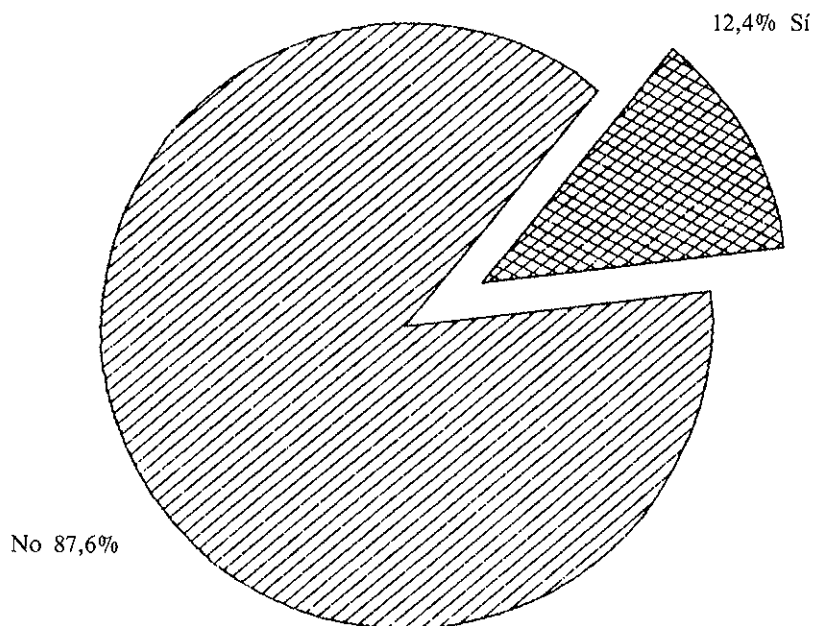
Pregunta número 21:

«Utilización de los guantes».

	<i>Según: Su disponibilidad</i>	
	<i>Sí</i>	<i>No</i>
Sí utiliza	71,9	0,0
No utiliza	28,1	100,0
N.º de casos	260	160

Los datos de la tabla muestran que la proporción de encuestados que, disponiendo de guantes, los llegan a utilizar realmente no llega al 75 por 100.

¿DISPONE DE PROTECTOR AUDITIVO?



Sólo un 12,4 por 100 de los trabajadores entrevistados afirma que dispone de protector auditivo.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

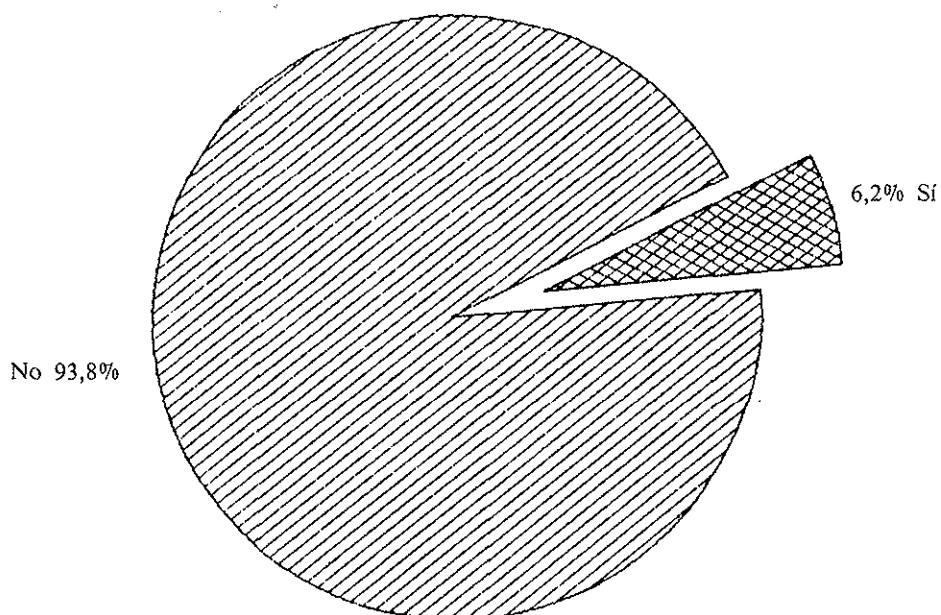
Pregunta número 21:

«Disponibilidad de protector auditivo».

	Según: Tipo de flota			
	Gran Altura	Altura	Bajura	Artesanal
Sí	27,8	17,9	5,0	9,7
No	72,2	82,1	95,0	90,3
N.º de casos	54	123	181	62

La disponibilidad de protector auditivo es mayor (sin ser muy alta) entre los encuestados de la flota Industrial que entre los de la Preindustrial.

¿UTILIZA EL PROTECTOR AUDITIVO?



Es muy bajo (6,2 por 100) el porcentaje de encuestados que afirma utilizar protectores auditivos.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Utilización de protector auditivo».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	13,0	9,8	2,8	3,2
No	87,0	90,2	97,2	96,8
N.º de casos	54	123	181	62

Aunque son bajas las cifras que se obtienen en todos los tipos de flota para la utilización del protector auditivo, ésta es mayor entre los encuestados de las flotas de Gran Altura y Altura que entre los de Bajura y Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

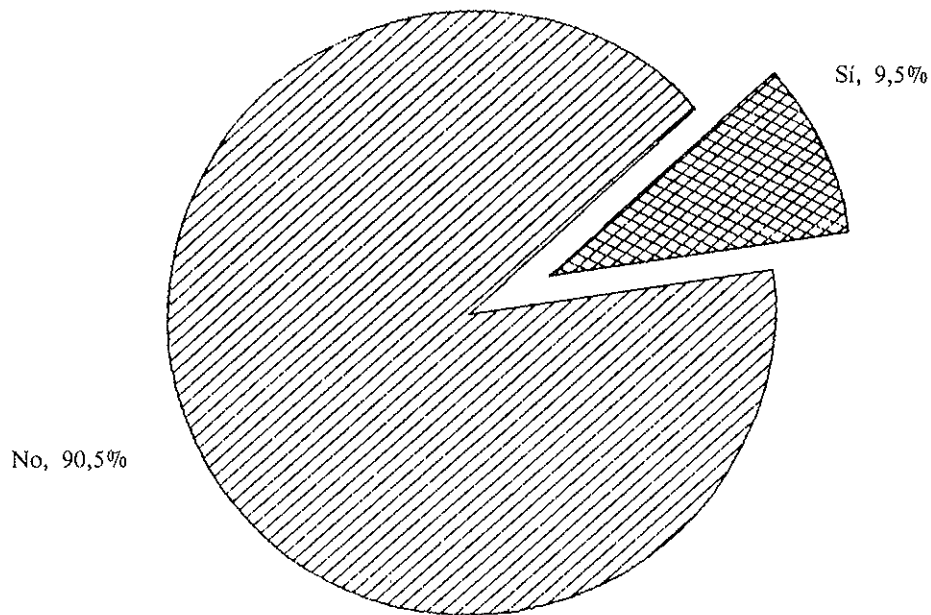
Pregunta número 21:

«Utilización de protector auditivo».

	<i>Según: Disponibilidad</i>	
	<i>Sí</i>	<i>No</i>
Sí utiliza	50,0	0,0
No utiliza	50,0	100,0
N.º de casos	52	368

La mitad de los encuestados que declaran disponer de protector auditivo llegan realmente a utilizarlos.

¿DISPONE DE CASCO?



La proporción de trabajadores entrevistados que afirma disponer de casco no llega a 1 de cada 10 encuestados (9,5 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

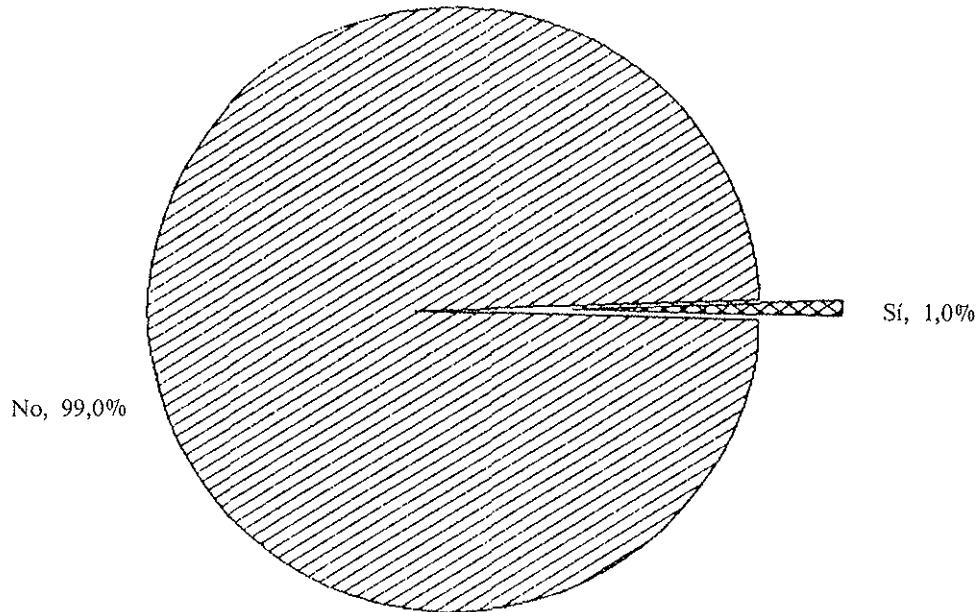
Pregunta número 21:

«Disponibilidad de casco».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	20,4	21,1	1,7	0,0
No	79,6	78,9	98,3	100,0
N.º de casos	54	123	181	62

Las cifras que se obtienen para la disponibilidad del casco es baja en todos los tipos de flota. No obstante, la tabla muestra que tal disponibilidad es mucho mayor en la flota Industrial que en la Preindustrial.

¿UTILIZA EL CASCO?



Sólo un 1 por 100 de los trabajadores entrevistados afirma utilizar el casco.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Utilización del casco».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	3,7	1,6	0,0	0,0
No	96,3	98,4	100,0	100,0
N.º de casos	54	123	181	62

La utilización del casco que declaran los encuestados es insignificante en todos los tipos de flotas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

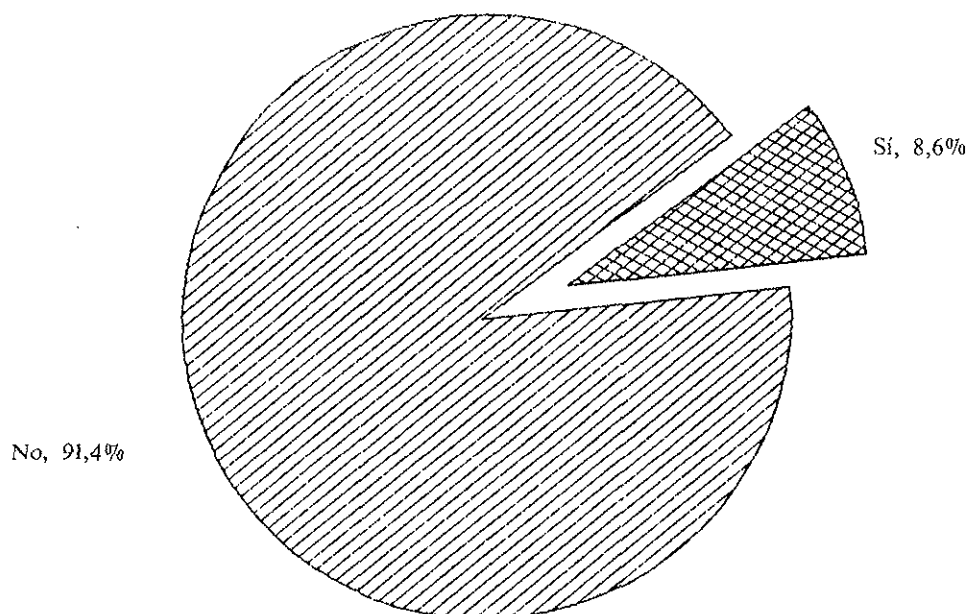
Pregunta número 21:

«Utilización del casco».

	Según: Disponibilidad	
	Sí	No
Sí utiliza	10,0	0,0
No utiliza	90,0	100,0
N.º de casos	40	380

Sólo 1 de cada 10 encuestados que afirma disponer de casco de seguridad declara que realmente llega a utilizarlo.

¿DISPONE DE CINTURON DE SEGURIDAD?



Sólo un 8,6 por 100 de los trabajadores entrevistados afirma disponer de cinturón de seguridad.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 21:

«Disponibilidad de cinturón de seguridad».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	22,2	16,3	2,2	0,0
No	77,8	83,7	97,8	100,0
N.º de casos	54	123	181	62

La tabla muestra que la disponibilidad del cinturón de seguridad es muy poco frecuente entre los encuestados de todas las flotas, observándose, no obstante, una diferencia significativa en este aspecto a favor de los trabajadores de la flota Industrial.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones Generales de Seguridad e Higiene.

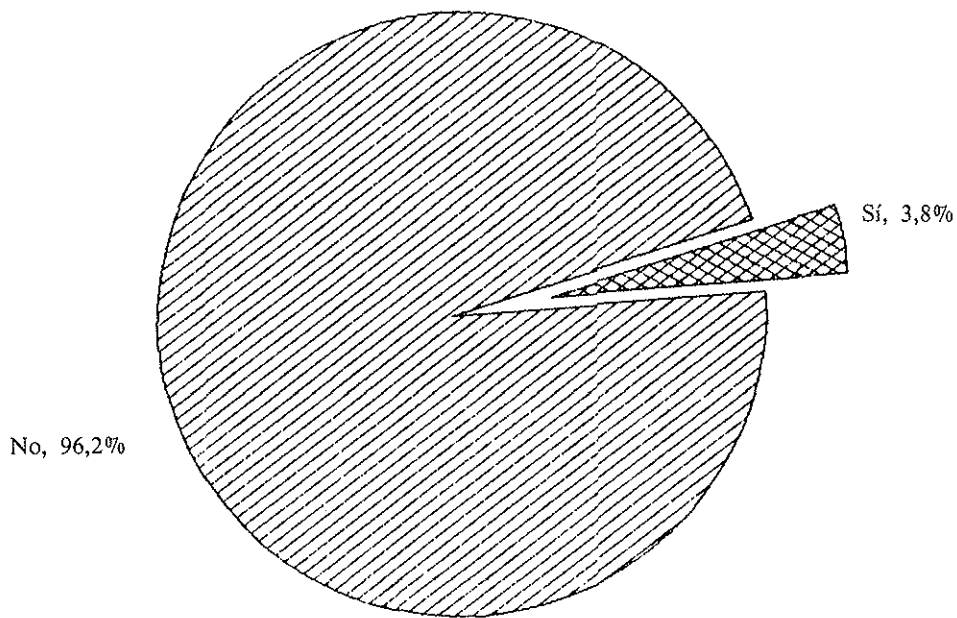
Pregunta número 21:

«Utilización del cinturón de seguridad».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	9,3	7,3	1,1	0,0
No	90,7	92,7	98,9	100,0
N.º de casos	54	123	181	62

También es significativa la diferencia mostrada en la tabla a favor de la utilización del cinturón de seguridad por parte de los encuestados en las flotas de Gran Altura y Altura respecto a los de Bajura y Artesanal, aunque sean muy bajas las cifras obtenidas en todos los tipos de flota.

¿UTILIZA EL CINTURON DE SEGURIDAD?



Es muy bajo (3,8 por 100) el porcentaje de encuestados que afirma utilizar el cinturón de seguridad.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

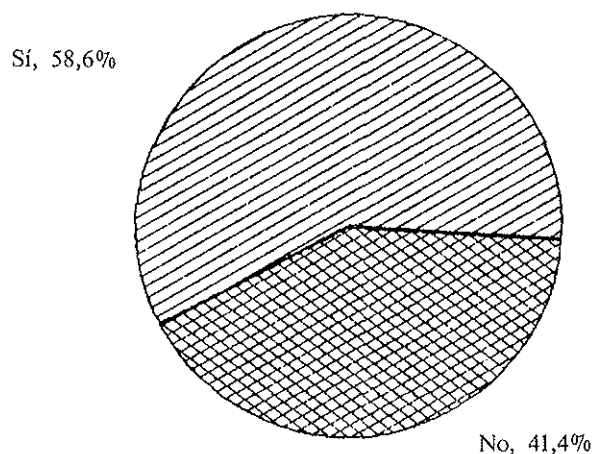
Pregunta número 21:

«Utilización del cinturón de seguridad».

	<i>Según: Disponibilidad</i>	
	<i>Sí</i>	<i>No</i>
Sí utiliza	44,4	0,0
No utiliza	55,6	100,0
N.º de casos	36	384

Los datos de la tabla muestran que no llegan a la mitad (44,4 por 100) los encuestados que, afirmando disponer de cinturón de seguridad, llegan realmente a utilizarlo.

¿CONOCE SUS OBLIGACIONES EN LOS CASOS DE ABANDONO O INCENDIO?



Resulta muy elevado (41,4 por 100) el porcentaje de trabajadores que declaran no conocer sus obligaciones en caso de abandono o incendio.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 22:

«Conocimiento de las obligaciones en casos de abandono o incendio».

	<i>Según: Edad (años)</i>	
	<i>Hasta 40</i>	<i>Más de 40</i>
Sí	57,9	59,7
No	42,1	40,3
N.º de casos	271	149

No hay evidencia significativa para concluir que la edad de los encuestados sea un factor que influye en el conocimiento o desconocimiento que éstos manifiestan tener en sus obligaciones en caso de abandono o incendio.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

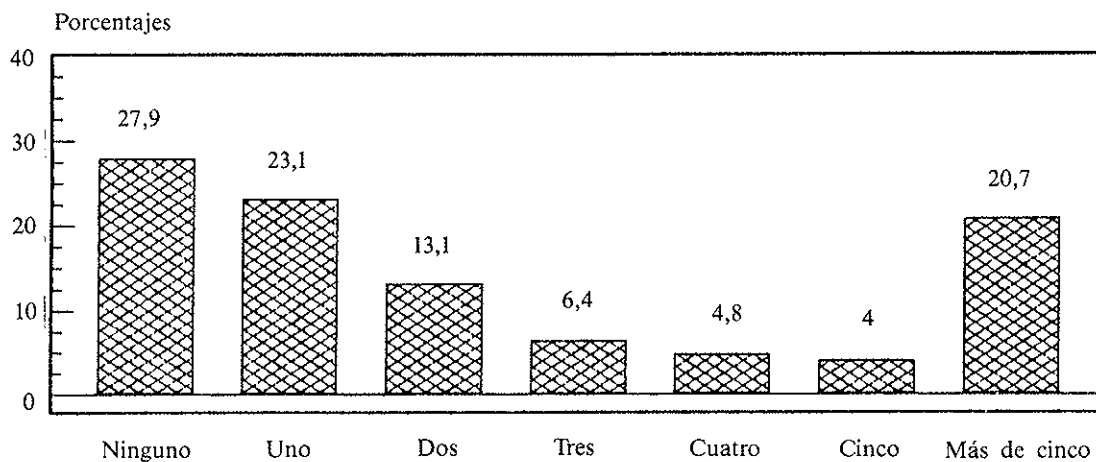
Pregunta número 22:

«Conocimiento de las obligaciones en casos de abandono o incendio».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
Sí	78,7	70,0	77,4	46,7
No	21,3	30,0	22,6	53,3
N.º de casos	75	70	31	244

El desconocimiento de las obligaciones de abandono o incendio resulta particularmente frecuente entre los subalternos (53,3 por 100).

DESDE QUE TRABAJA EN LA PESCA, ¿CUANTOS ACCIDENTES LABORALES HA SUFRIDO?



Sólo el 27,9 por 100 de los encuestados declara no haber sufrido ningún accidente laboral desde que trabaja en la pesca, resultando alto el porcentaje (20,7 por 100) de los que manifiestan haber sufrido más de 5 accidentes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 23:

«Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Ninguno	33,6	23,8	19,8	34,6
Uno	20,4	15,4	27,6	27,4
Dos	14,8	8,9	12,7	21,0
Tres	3,7	2,4	9,9	6,5
Cuatro	3,7	0,8	8,8	1,6
Cinco	3,7	2,4	5,0	4,8
Más de cinco	24,1	47,2	6,1	8,1
N.º de casos	54	123	181	62

La accidentabilidad es más frecuente en la flota Industrial que en la Preindustrial. Los trabajadores que han sufrido más de 5 accidentes representan el 24,1 por 100 en la flota de Gran Altura y el 47,2 por 100 en la de Altura, frente al 6,1 por 100 en la de Bajura y el 8,1 por 100 en la Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones generales de seguridad e higiene.

Pregunta número 23:

«Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca».

	<i>Según: Forma de pago</i>		
	<i>Salario y prima de pesca</i>	<i>A la parte</i>	<i>Otras</i>
Ninguno	25,0	29,1	16,7
Uno	16,1	26,2	0,0
Dos	13,4	13,2	0,0
Tres	3,6	7,3	16,7
Cuatro	2,7	5,3	16,7
Cinco	1,0	5,0	0,0
Más de 5	37,5	13,9	50,0
N.º de casos	112	302	6

Aunque los porcentajes de «no accidentados» son muy similares entre los que son retribuidos mediante «salario fijo y prima de pesca» y los que los son «a la parte» (con ventaja de cuatro puntos para estos últimos), en cambio dentro del colectivo de encuestados que han sufrido más de cinco accidentes, el porcentaje del primer grupo casi triplica al del segundo.

Encuesta: Sector de la pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones Generales de Seguridad e Higiene.

Pregunta número 23:

«Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la pesca».

	<i>Según: Años de antigüedad en la pesca</i>							
	<i>Hasta 5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Ninguno	47,4	29,2	25,0	16,3	27,5	7,7	15,4	26,9
Uno	25,3	44,6	20,0	26,5	15,0	10,3	11,5	7,7
Dos	18,9	9,2	12,5	10,2	17,5	12,8	7,7	7,7
Tres	5,3	3,1	6,3	4,1	10,0	15,4	3,0	7,7
Cuatro	0,0	4,6	3,8	10,2	0,0	15,4	7,7	3,8
Cinco	1,1	1,5	2,5	8,2	7,5	2,6	7,7	11,5
Más de 5	2,1	7,7	30,0	24,5	22,5	35,9	46,2	34,6
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

La mayor accidentabilidad está asociada al mayor número de años que se han trabajado en el sector pesquero, lógicamente por haber tenido más exposición al riesgo; los trabajadores que han sufrido más de 5 accidentes representan sólo el 2,1 por 100 de los que han trabajado en la pesca menos de 6 años, pero representan más del 35 por 100 de los que han trabajado en el sector al menos 30 años.

Encuesta: Sector de la pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones Generales de Seguridad e Higiene.

Pregunta número 23:

«Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la pesca».

	<i>Según: Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo</i>						
	<i>No hay</i>	<i>No me gusta</i>	<i>No me esfuerzo</i>	<i>Una copa a veces</i>	<i>Con frecuencia</i>	<i>Sólo comidas</i>	<i>Habitual</i>
Ninguno	31,8	34,4	16,7	34,5	9,0	25,0	40,0
Uno	22,7	25,8	33,3	21,6	13,4	28,9	20,0
Dos	13,6	14,0	11,1	16,5	7,5	11,8	0,0
Tres	4,5	1,1	5,6	7,9	7,5	10,5	0,0
Cuatro	13,6	3,2	5,6	1,4	10,4	5,3	0,0
Cinco	0,0	2,2	0,0	3,6	11,9	0,0	40,0
Más de 5	13,6	19,4	27,8	14,4	40,3	18,4	0,0
N.º de casos	22	93	18	139	67	76	5

Los datos de la tabla son significativos en cuanto a la influencia de la bebida en la accidentabilidad. Los trabajadores que declaran beber «con frecuencia durante el día» ostentan el mínimo porcentaje entre los no accidentados y el máximo porcentaje entre los que han sufrido cinco o más accidentes.

Encuesta: Sector de la pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones Generales de Seguridad e Higiene.

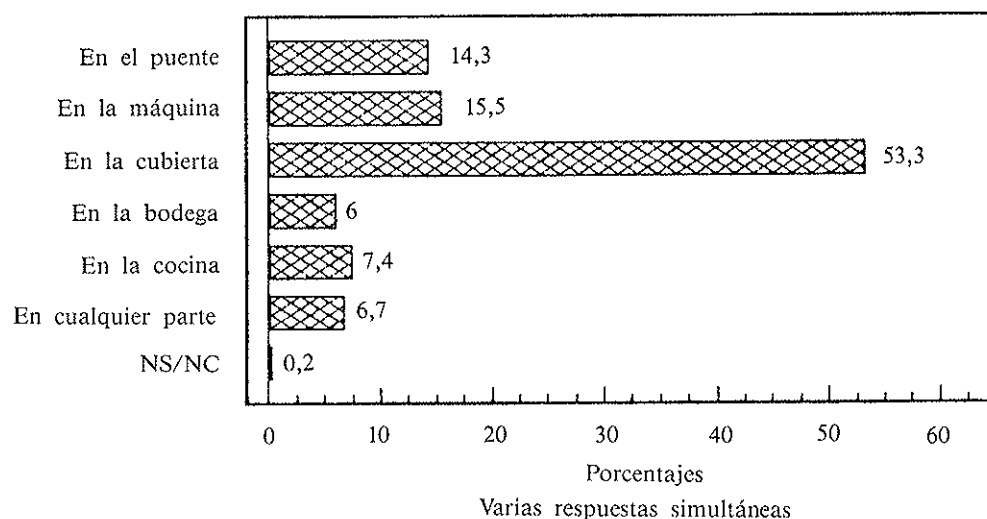
Pregunta Número 23:

«Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la pesca».

	Según: Lugar de trabajo						
	Puente	Máquina	Cubierta	Bodega	Cocina	Cualquier parte	NS/NC
No accidentado	35	24,6	29,4	25,9	9,7	25	0
De 1 a 5 accidentes	48,3	43,1	46,9	59,3	80,6	67,9	100
Más de 5 accidentes	16,7	32,3	23,7	14,8	9,7	7,1	0
N.º de casos	60	65	224	27	31	28	1

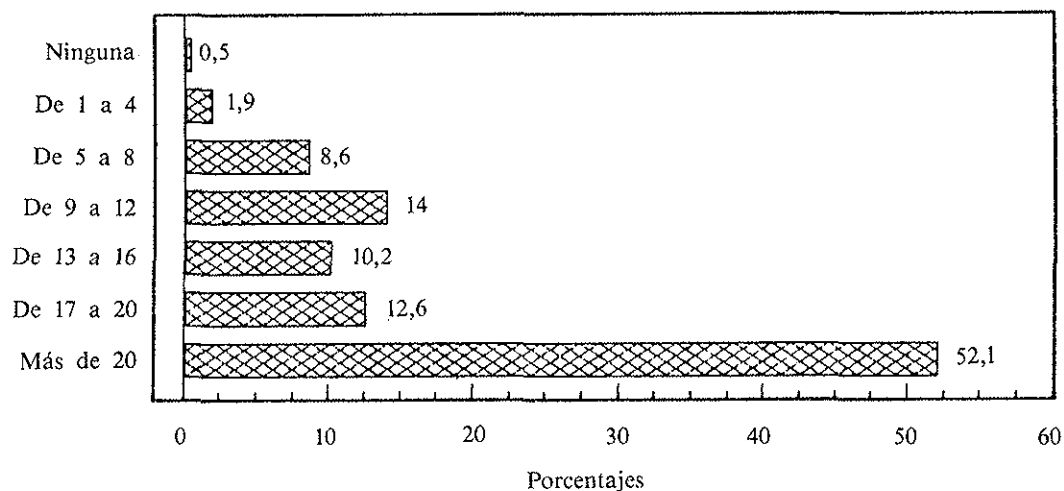
La tabla muestra que los trabajadores encuestados que habitualmente trabajan en máquinas y en la cubierta son los que mayor porcentaje de accidentes han declarado, ya que los que han sufrido más de 5 accidentes representan el 32,31 por 100 y 23,7 por 100, respectivamente, de tales trabajadores.

¿DONDE SUELE TRABAJAR HABITUALMENTE?



Más de la mitad (53,3 por 100) de los encuestados declara trabajar habitualmente en la cubierta, obteniéndose porcentajes muy similares entre sí para los que trabajan habitualmente en el puente (14,3 por 100) y en la máquina (15,5 por 100).

**¿CUANTAS HORAS ESTA EXPUESTO AL RUIDO?
(incluyendo las horas de sueño)**



La exposición al ruido de los trabajadores de la Pesca es muy alta. Más de la mitad (52,1 por 100) de los encuestados manifiesta estar expuesto al ruido al menos 21 horas diarias y sólo el 11 por 100 afirma estar expuesto al ruido menos de 9 horas diarias.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 25:

«Número de horas que está expuesto al ruido a lo largo del día (incluyendo las horas de sueño)».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Ninguna	,0	1,6	0,0	0,0
1-4 horas	1,9	1,6	0,6	6,5
5-8 horas	0,0	6,5	8,3	21,0
9-12 horas	7,4	13,0	11,6	29,0
13-16 horas	1,9	2,4	16,0	16,1
17-20 horas	7,4	7,3	17,7	12,9
21-24 horas	81,5	67,5	45,9	14,5
N.º de casos	54	123	181	62

La exposición al ruido es más acentuada en los trabajadores de la flota Industrial.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

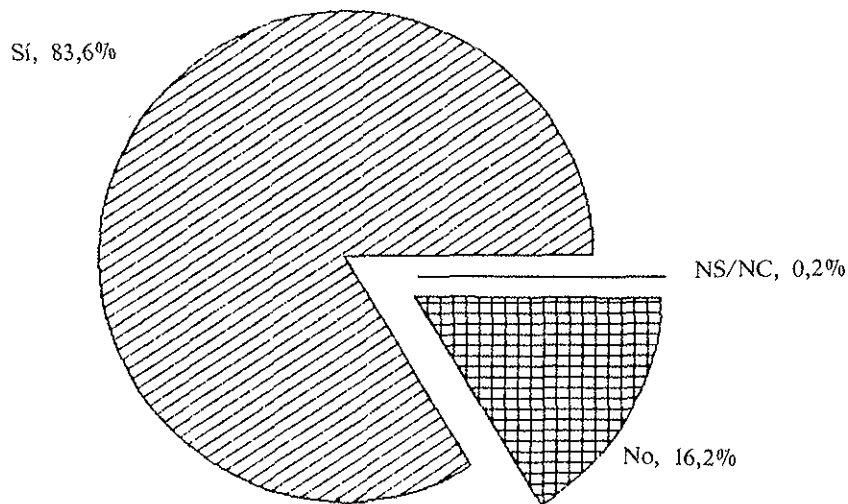
Pregunta número 25:

«Número de horas que está expuesto al ruido a lo largo del día (incluyendo las horas de sueño)».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. Máquinas	Contram.	Subalternos
Ninguna	1,3	0,0	0,0	0,4
1-4 horas	4,0	0,0	3,2	1,6
5-8 horas	12,0	4,3	9,7	8,6
9-12 horas	16,0	12,9	12,9	13,9
13-16 horas	4,0	5,7	12,9	13,1
17-20 horas	9,3	10,0	3,2	15,6
21-24 horas	53,3	67,1	58,1	46,7
N.º de casos	75	70	31	244

La prolongada exposición al ruido que sufren, en general, los trabajadores de la Pesca, se acentúa en el personal de máquinas, donde el 77,1 por 100 de los encuestados manifiestan estar expuestos al ruido al menos 17 horas diarias.

¿SIENTE USTED MOLESTIAS DEBIDO A ALGUN TIPO DE CONTAMINANTE?



Al ser preguntados sobre si sufren molestias debidas a diversos contaminantes (humos, gases, olores, etc.), sólo el 16,2 por 100 de los encuestados declara no encontrarse expuesto a ninguno de dichos agentes.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

«Molestias debidas a contaminantes».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	88,9	89,4	85,1	62,9
No	11,1	10,6	14,9	35,5
NS/NC	0,0	0,0	0,0	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

Existe una asociación significativa entre el tipo de flota en la que trabaja el encuestado y las molestias que éste declara respecto a los contaminantes mencionados. El porcentaje de los que afirman no estar expuestos a tales agentes en la flota Artesanal (35,5 por 100) es más del triple que en las flotas de Gran Altura (11,1 por 100) y Altura (10,6 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

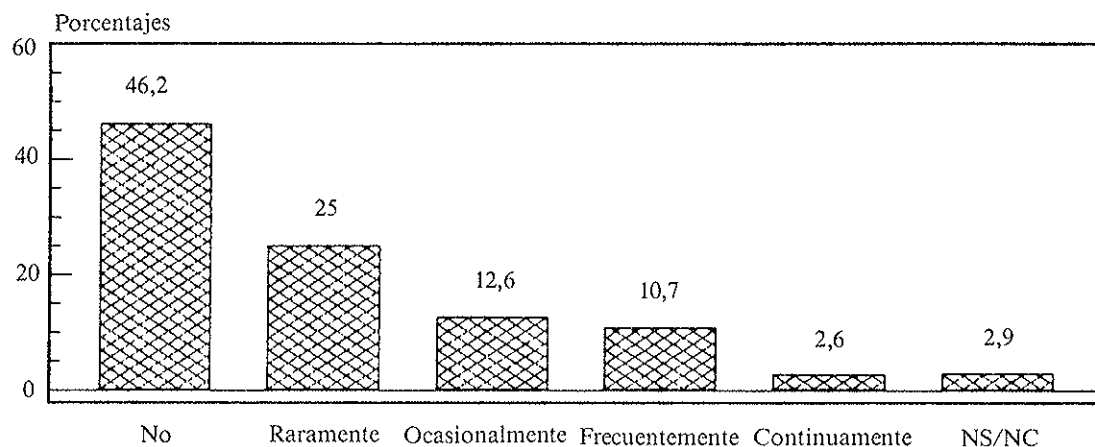
«Molestias debidas a contaminantes».

	<i>Según: Años de la antigüedad en la Pesca</i>							
	<i>Menos de 6</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Sí	87,4	87,7	86,3	91,8	82,5	61,5	84,6	69,2
No	12,6	12,3	12,5	8,2	17,5	38,5	15,4	30,8
NS/NC	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

A fin de contrastar si la reiterada exposición a los citados contaminantes modificaba la percepción de los encuestados respecto a tales agentes se ha elaborado esta tabla, que muestra que tal percepción es significativamente independiente de los años de antigüedad que el encuestado haya trabajado en la pesca.

**¿SIENTE USTED MOLESTIAS DEBIDO A LOS
SIGUIENTES CONTAMINANTES?**

HUMOS DE COMBUSTION



Casi la mitad de los encuestados (46,2 por 100) declara no estar expuesto a los humos de combustión, y sólo el 13,3 por 100 afirma que los sufre «frecuente o continuamente».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

«Molestias debidas a los humos».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
No	27,8	52,0	45,9	51,6
Raramente	33,3	21,1	27,6	17,7
Ocasionalmente	13,0	13,0	12,7	11,3
Frecuentemente	16,7	8,9	9,9	11,3
Continuamente	1,9	1,6	2,2	6,5
NS/NC	7,4	3,3	1,7	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

Los datos de la tabla no muestran que exista una asociación muy significativa entre el tipo de flota en la que trabaja el encuestado y la exposición a los humos.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

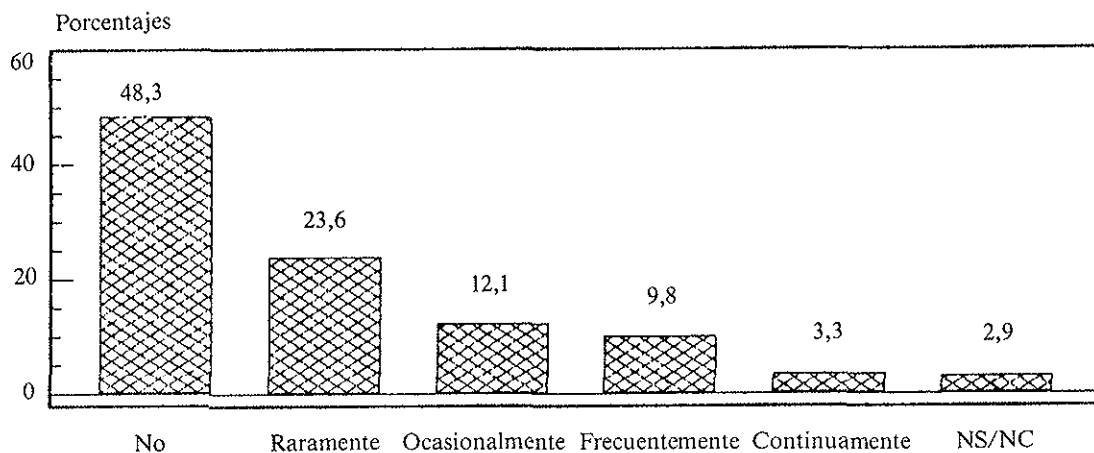
Pregunta número 26:

«Molestias debidas a los humos».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contramaestres	Subalternos
No	52,0	20,0	54,8	50,8
Raramente	21,3	14,3	16,1	30,3
Ocasionalmente	12,0	27,1	12,9	8,6
Frecuentemente	6,7	25,7	3,2	8,6
Continuamente	0,0	10,0	3,2	1,2
NS/NC	8,0	2,9	9,7	0,4
N.º de casos	75	70	31	244

Respecto a la asociación entre el cargo a bordo y la exposición a los humos son los encuestados del grupo personal de máquinas los que más se quejan de tal molestia: el 35,7 por 100 de ellos afirman sufrir este agente «frecuente o continuamente».

¿SIENTE USTED MOLESTIAS DEBIDO A LOS SIGUIENTES CONTAMINANTES? GASES O VAPORES



Casi la mitad (48,3 por 100) de los encuestados afirman no estar expuesto a los gases o vapores, mientras que el 13,1 por 100 declara sufrirlos «frecuente o continuamente». En general, cuanto mayor es la frecuencia de exposición menor porcentaje de trabajadores los sufre.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

«Molestias debidas a los gases».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
No	25,9	47,2	53,6	54,8
Raramente	42,6	22,0	22,1	14,5
Ocasionalmente	14,8	13,8	11,6	8,1
Frecuentemente	7,4	12,2	8,8	9,7
Continuamente	3,7	0,8	2,8	9,7
NS/NC	5,6	4,1	1,1	3,2
N.º de casos	54	123	181	62

En la flota Artesanal se encuentra el mayor porcentaje de los que declaran ambos extremos: no encontrarse expuestos a los gases (54,8 por 100) y sufrirlos «frecuente o continuamente» (19,4 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

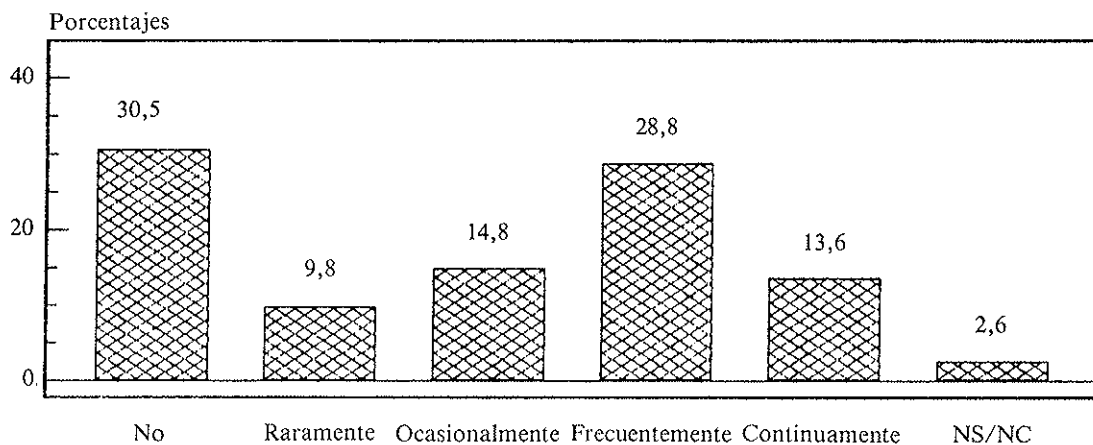
Pregunta número 26:

«Molestias debidas a los gases».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
No	56,0	28,6	54,8	50,8
Raramente	21,3	14,3	25,8	26,6
Ocasionalmente	9,3	18,6	12,9	11,1
Frecuentemente	5,3	20,0	6,5	8,6
Continuamente	0,0	14,3	0,0	1,6
NS/NC	8,0	4,3	0,0	1,2
N.º de casos	75	70	31	244

El personal de máquinas es el que en mayor porcentaje afirma estar expuesto a los gases: un 34,3 por 100 de ellos declara que los sufre «frecuente o continuamente».

**¿SIENTE USTED MOLESTIAS DEBIDO A LOS SIGUIENTES CONTAMINANTES?
OLORES**



El 30,5 por 100 de los encuestados afirman no estar expuestos a olores, pero el 42,4 por 100 declara que los sufre «frecuente o continuamente».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

«Molestias debidas a los olores».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
No	20,4	18,7	35,9	46,8
Raramente	14,8	5,7	11,6	8,1
Ocasionalmente	20,4	17,1	13,3	9,7
Frecuentemente	16,7	43,1	25,4	21,0
Continuamente	22,2	12,2	13,3	9,7
NS/NC	5,6	3,3	0,6	4,8
N.º de casos	54	123	181	62

La afirmación de encontrarse expuesto a los olores es significativamente más frecuente entre los encuestados de las flotas de Gran Altura y Altura que entre los de Bajura y Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Condiciones físico-ambientales.

Pregunta número 26:

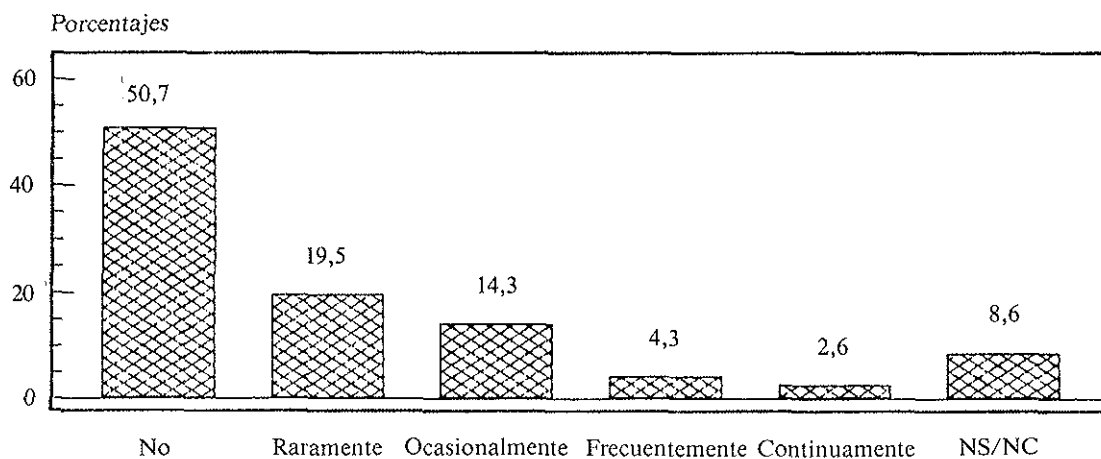
«Molestias debidas a los olores».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
No	36,0	30,0	35,5	28,3
Raramente	12,0	8,6	6,5	9,8
Ocasionalmente	26,7	14,3	16,1	11,1
Frecuentemente	10,7	22,9	29,0	36,1
Continuamente	8,0	18,6	12,9	13,9
NS/NC	6,7	5,7	0,0	0,0
N.º de casos	75	70	31	244

Existe una asociación significativa entre el cargo a bordo y la exposición a olores que declaran los encuestados. Los que menos se quejan en este aspecto son los patrones.

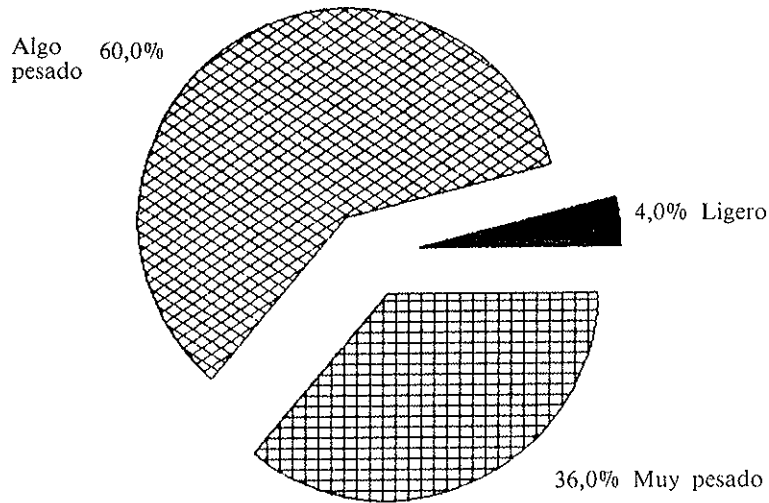
¿SIENTE USTED MOLESTIAS DEBIDO A LOS SIGUIENTES CONTAMINANTES?

OTROS



Al ser preguntados los encuestados sobre si sufren molestias debidas a contaminantes distintos de los ya estudiados, la mitad (50,7 por 100) de los trabajadores entrevistados contesta negativamente, mientras que el 19,5 por 100 afirman sufrirlos «raramente» y el 14,3 por 100 «ocasionalmente».

¿COMO CONSIDERA SU TRABAJO?



Sólo un 4% de los entrevistados opina que su trabajo es ligero (poco o nada fatigoso). Son mayoría (60 por 100) los que consideran que su trabajo produce fatiga y algo más de la tercera parte (36 por 100) consideran que les produce mucha fatiga.

Encuesta: Sector de la Pesca.
Grupo de preguntas: Carga de trabajo.
Pregunta número 27:
 «Opinión sobre el grado de fatiga que produce el trabajo».

	<i>Según: Tipo de flota</i>	
	<i>Gran Altura y Altura</i>	<i>Bajura y Artesanal</i>
Ligero: No produce fatiga	1,69	5,7
Produce fatiga	70,62	52,3
Produce mucha fatiga	27,8	42,0
N.º de casos	177	243

En general, son los trabajadores de la flota preindustrial los que más fatigosos encuentran su trabajo. Frente al 27,8 por 100 de trabajadores de las flotas de Altura y Gran Altura que consideran que su trabajo les produce mucha fatiga se encuentra 42 por 100 de los de la flota de Bajura y Artesanal que les produce la misma opinión.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Carga de trabajo.

Pregunta número 27:

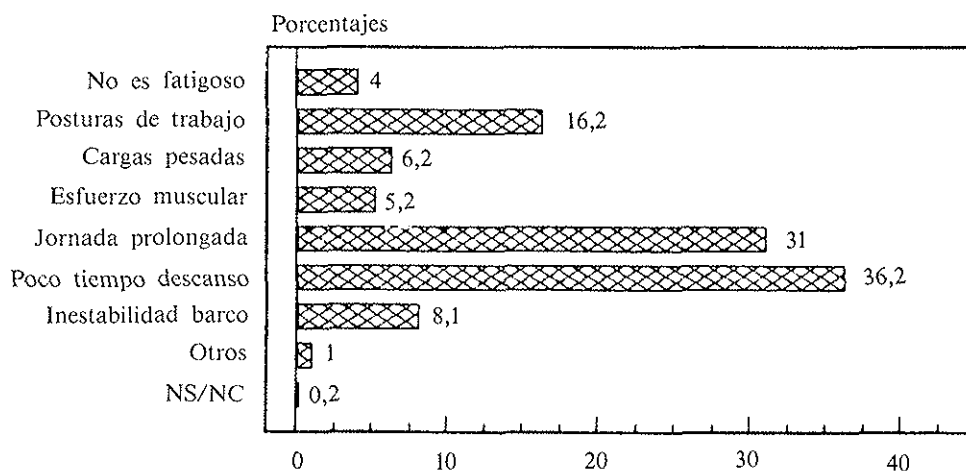
«Opinión sobre el grado de fatiga que produce el trabajo».

	Según: Tipo de flota	
	Patrones y p. máquinas	Contramestres y subalternos
Ligero: No produce fatiga	6,2	2,9
Produce fatiga	60,0	60,0
Produce mucha fatiga	33,8	37,1
N.º de casos	145	275

En general cuanto menos cualificado es el trabajo que desempeñan los encuestados mayor consideran la fatiga que les produce el trabajo que desempeñan: frente al 37,1 por 100 de contramestres y subalternos (marineros, cocineros y pinches) que reconocen que su trabajo es muy pesado figura el 33,8 por 100 de patrones y personal de máquinas que declaran lo mismo.

SEÑALE LAS PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS QUE CONTRIBUYEN A LA FATIGA EN EL TRABAJO

Varias respuestas simultáneas



Al requerir la opinión de los encuestados sobre las principales características que contribuyen a la fatiga en el trabajo, las más citadas son «jornadas intermitentes en poco tiempo para descansar» (36,2 por 100), «jornadas prolongadas» (31 por 100) y «posturas de trabajo» (16,2 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Carga de trabajo.

Pregunta número 28:

«Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
No es fatigoso	5,6	1,6	2,2	12,9
Posturas de trabajo	14,8	16,3	13,8	24,2
Manejo de cargas pesadas	5,6	1,6	8,8	8,1
Esfuerzo muscular	5,6	2,4	3,9	14,5
Jornadas prolongadas	20,4	48,0	26,5	19,4
Jornadas intermitentes	44,4	35,0	40,9	17,7
Inestabilidad del barco	16,7	1,6	9,9	8,1
Otros	5,6	0,8	0,0	0,0
NS/NC	0,0	0,0	0,0	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

Aunque no es idéntica la jerarquización que los trabajadores de las distintas flotas hacen de las principales características que contribuyen a la fatiga en el trabajo, las tres causas citadas (jornada intermitente con poco tiempo para descansar, jornada prolongada y posturas de trabajo) son las más citadas en todos los tipos de flota.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Cargo de trabajo.

Pregunta número 28:

«Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
No es fatigoso	9,3	8,6	0,0	1,6
Posturas de trabajo	13,3	22,9	12,9	15,6
Manejo de cargas pesadas	2,7	5,7	6,5	7,4
Esfuerzo muscular	5,3	4,3	0,0	6,1
Jornada prolongada	40,0	25,7	19,4	31,1
Jornada intermitente	28,0	30,0	64,5	36,9
Inestabilidad del barco	10,7	12,9	3,2	6,6
Otros	1,3	2,9	0,0	0,4
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,4
N.º de casos	75	70	31	244

También, aunque los distintos grupos de cargo a bordo no otorguen idéntica jerarquización a las principales características que producen la fatiga en el trabajo, las tres causas citadas (jornada intermitente con poco tiempo para descansar, jornada prolongada y posturas de trabajo) son las más citadas sea cual sea el cargo a bordo.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Carga de trabajo.

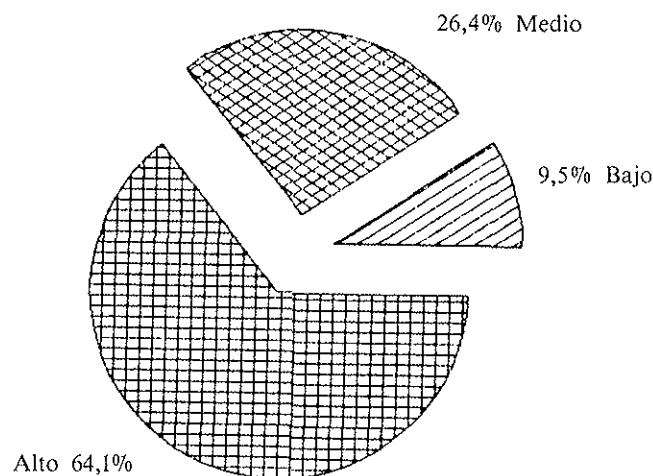
Pregunta número 28:

«Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo».

	Según: Años de antigüedad en la pesca							
	Menos de 5	6-10	11-15	16-20	21-25	26-30	31-35	Más de 35
No es fatigoso	3,2	4,6	1,3	2,0	5,0	5,1	0,0	19,2
Posturas de trabajo	18,9	15,4	20,0	12,2	7,5	12,8	23,1	15,4
Manejo de cargas pesadas	8,4	4,6	7,5	4,1	5,0	7,7	3,8	3,8
Esfuerzo muscular	4,2	10,8	6,3	0,0	2,5	0,0	11,5	7,7
Jornada prolongada	17,9	32,3	37,5	34,7	52,5	28,2	30,8	19,2
Jornada intermitente	47,4	30,8	28,8	40,8	25,0	48,7	30,8	26,9
Inestabilidad del barco	9,5	10,8	5,0	10,2	2,5	7,7	7,7	11,5
Otros	2,1	1,5	0,0	0,0	0,0	0,0	3,8	0,0
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	0,0
N.º de casos	95	64	80	49	40	39	26	26

Las tres causas mencionadas son —entre las que contribuyen a la fatiga en el trabajo— casi sin excepción, las más citadas por los encuestados sea cual sea su antigüedad en la pesca.

¿CUAL ES EL NIVEL DE ATENCION QUE LE EXIGE SU TRABAJO?



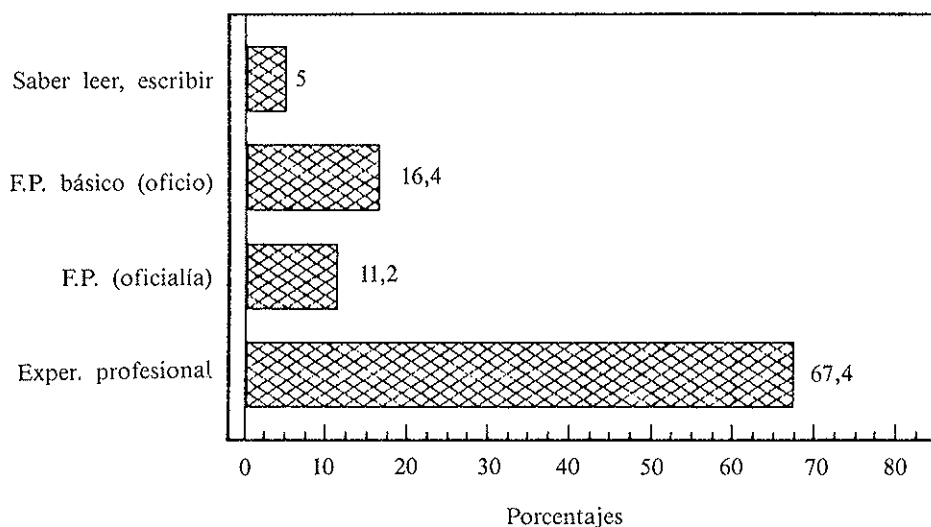
La mayoría (64%) de los encuestados opina que su trabajo les exige un nivel de atención «alto» y el 26,4 por 100 declara que el nivel de atención requerido es «medio». Sólo un 9,5 por 100 manifiesta que el nivel de atención necesario es «bajo».

Encuesta: Sector de la Pesca.
 Grupo de preguntas: Carga de trabajo.
 Pregunta número 29:
 «Nivel de atención que requiere el trabajo».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contramaestres	Subalternos
Muy bajo	1,3	1,4	0,0	15,6
Bajo	10,7	17,1	25,8	34,0
Alto	88,0	81,4	74,2	50,4
N.º de casos	75	70	31	244

Cuanto mayor es la responsabilidad a bordo del encuestado mayor es el nivel de atención que consideran les requiere su trabajo. Así, mientras el 88 por 100 de los patrones declaran que tienen que prestar un nivel de atención «Alto», este porcentaje es sólo del 50,4 por 100 para los subalternos.

**PARA DESEMPEÑAR CORRECTAMENTE SU TRABAJO
 A BORDO HACE FALTA:**



Aproximadamente dos terceras partes (67,4 por 100) de los entrevistados opinan que para desempeñar correctamente su trabajo hace falta experiencia profesional. Son muchos menos los que opinan que hace falta formación profesional básica (16,4 por 100) y los que se decantan en favor de la oficialía o maestría (11,2 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

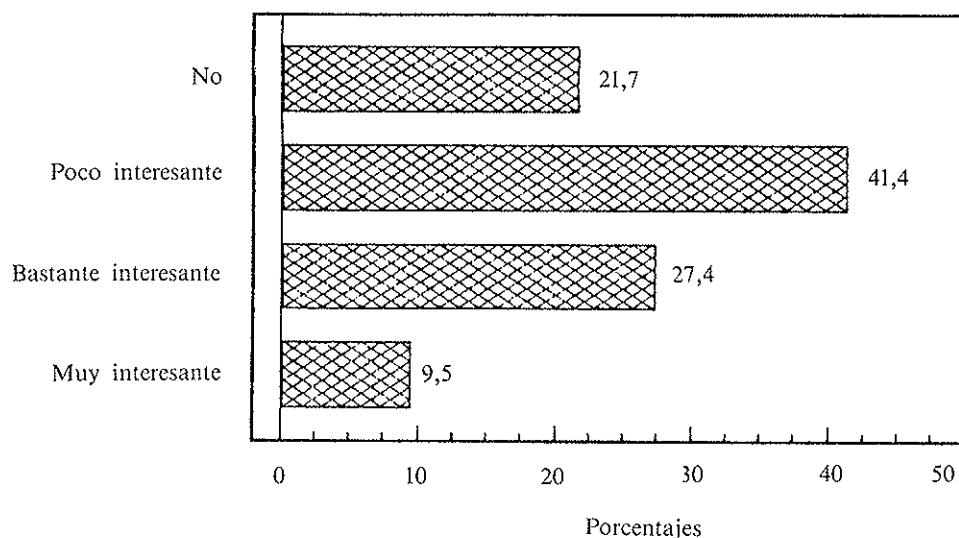
Pregunta número 30:

«Formación necesaria para desempeñar correctamente el trabajo».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
Saber leer y escribir las 4 reglas	5,3	5,7	3,2	4,9
Formación profesional básica	21,3	24,3	25,8	11,5
Formación profesional	22,7	24,3	6,5	4,5
Experiencia profesional	50,7	45,7	64,5	79,1
N.º de casos	75	70	31	244

La menor cualificación de los subalternos (marineros, cocineros y pinches) se refleja en el hecho de que, entre ellos, el 79,1 por 100 cita como factor fundamental para desempeñar su trabajo la «experiencia profesional», frente al 45,7 por 100 del personal de máquinas, el 50,7 por 100 de los patrones y el 64,5 por 100 de los contra maestres.

¿CONSIDERA USTED INTERESANTE EL TRABAJO EN LA MAR?



Sólo aproximadamente 1 de 10 trabajadores (9,5 por 100) consideran muy interesante el trabajo en la mar. Los que consideran que «no tiene ningún interés» o «es poco interesante» son casi dos terceras partes (63,1 por 100) de los entrevistados. En resumen: los que otorgan poco o nulo interés al trabajar en la mar son aproximadamente la mitad de los que lo consideran «bastante o muy interesante».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 31:

«Grado de interés que tiene el trabajo en la mar».

	<i>Según: Tipo de flota</i>	
	<i>Gran altura y Altura</i>	<i>Bajura y Artesanal</i>
Poco o nada interesante	62,7	63,3
Bastante o muy interesante	37,3	36,7
N.º de casos	177	243

El tipo de flota en el que trabaje el encuestado no afecta al hecho de que casi los dos tercios de los trabajadores encuestados considera poco o nada interesante el trabajo en la mar.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Número de pregunta 31:

«Grado de interés que tiene el trabajo en mar».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>	
	<i>Patrones y p. máquinas</i>	<i>Contraalmates y subalmates</i>
Poco o nada interesante	42,1	74,2
Bastante o muy interesante	57,9	25,8
N.º de casos	145	275

En general, consideran más interesante el trabajo en el mar los que desempeñan un cargo de mayor responsabilidad a bordo: frente al 57,9 por 100 de patrones y personal de máquinas que lo consideran bastante o muy interesante aparece el 25,8 por 100 de contraalmates y subalmates de idéntica opinión.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

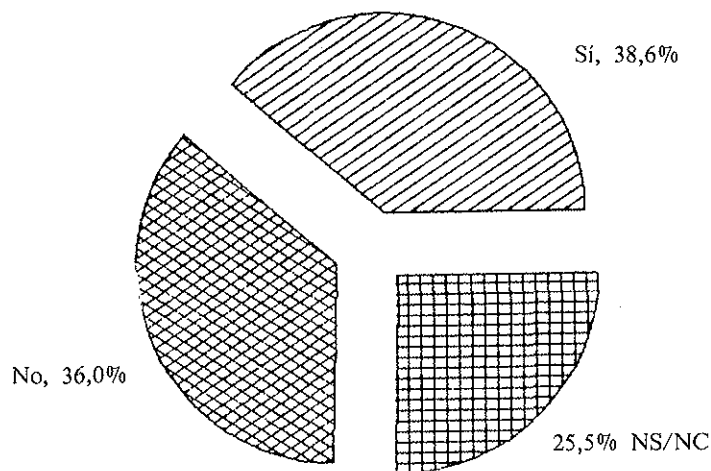
Pregunta número 31:

«Grado de interés que tiene el trabajo en el mar».

	<i>Según: Años de antigüedad en la pesca</i>							
	<i>Menos de 5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Ningún interés	18,9	21,5	23,8	16,3	20,0	23,1	23,1	34,6
Poco interés	38,9	49,2	45,0	51,0	40,0	48,7	23,1	11,5
Bastante interés	29,5	23,1	26,3	26,5	32,5	20,5	34,6	30,8
Muy interesante	12,6	6,2	5,0	6,1	7,5	7,7	19,2	23,1
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

Los datos no apoyan la hipótesis de que sean los años de antigüedad en la pesca los que influyen en la calificación que los trabajadores otorgan al interés que en ellos despierta el trabajo en el mar.

¿CONSIDERA QUE POR SU EXPERIENCIA Y CONOCIMIENTOS DEBERIAN DARLE OTRO TRABAJO DE MAYOR RESPONSABILIDAD?



Aproximadamente, el mismo número de trabajadores consideran que por su experiencia y conocimientos deberían darle otro trabajo de mayor responsabilidad (38,6 por 100) que el que opina lo contrario (36 por 100). Resulta llamativo el alto índice (25,5 por 100) de encuestados que no se pronuncia sobre esta pregunta, lo cual admite diversas interpretaciones: molestias, no considerarse jueces objetivos sobre sus aptitudes, resignación, etc.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 32:

«Opinión sobre si deberían darle un trabajo de mayor responsabilidad».

	<i>Según: Estudios realizados</i>			
	<i>Ning/Primar. sin terminar</i>	<i>Primarios EGB</i>	<i>Bachiller</i>	<i>E. náutico-pesquera</i>
Sí	40,4	41,4	75,0	27,0
No	32,7	31,6	25,0	50,6
NS/NC	26,9	27,0	0,0	22,5
N.º de casos	171	152	8	89

Aunque el número de encuestados que han terminado el Bachillerato es bajo, resulta curioso que es en dicho estrato en el que mayor es el porcentaje (75 por 100) de los que se consideran acreedores a un puesto de mayor responsabilidad, posiblemente por opinar que están subempleados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

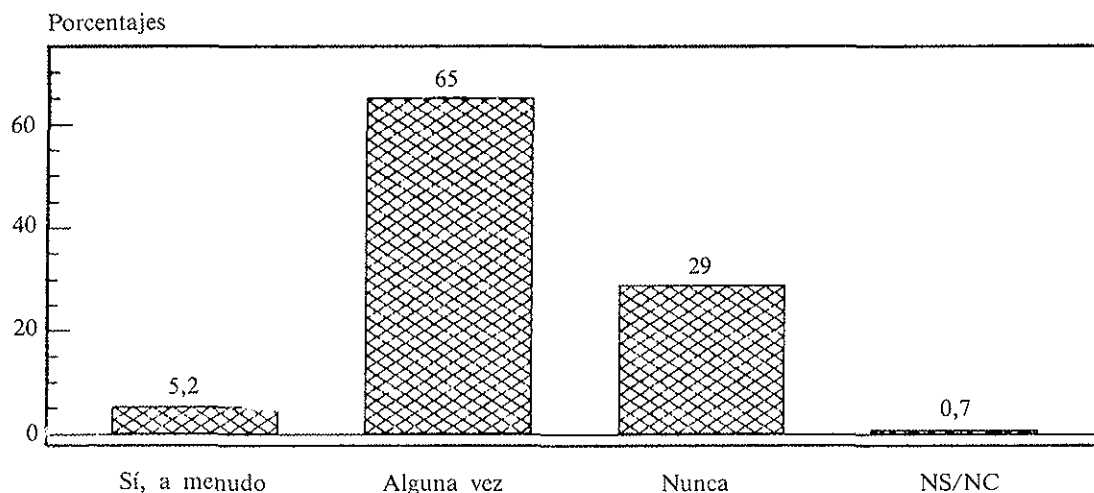
Pregunta número 32:

«Opinión sobre si deberían darle un trabajo de mayor responsabilidad».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
Sí	24,0	38,6	61,3	40,2
No	48,0	44,3	38,7	29,5
NS/NC	28,0	17,1	0,0	30,3
N.º de casos	75	70	31	244

Los contraмаestres son los que en mayor proporción (61,3 por 100) consideran que deberían ser promocionados a puestos de mayor responsabilidad.

**A VECES SURGEN PROBLEMAS ENTRE LA GENTE EN EL TRABAJO
¿OCURRE ESTO EN EL BARCO EN QUE ACTUALMENTE TRABAJA?**



Son pocos (5,2 por 100) los encuestados que declaran que «a menudo» surgen problemas entre la tripulación, aunque aproximadamente dos terceras partes (65 por 100) de los encuestados reconocen que surgen «alguna vez». Los que opinan que tales problemas no surgen «nunca» representan el 29 por 100 de los trabajadores entrevistados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 33:

«Opinión sobre los problemas (debidos al trabajo) que surgen entre la tripulación».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
A menudo	9,3	8,9	2,8	1,6
Alguna vez	68,5	66,7	65,2	58,1
Nunca	22,2	23,6	31,5	38,7
NS/NC	0,0	0,8	0,6	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

Los trabajadores de la flota Industrial tienen una peor opinión sobre el clima de convivencia existente entre la tripulación de su barco. Frente al 1,6 por 100 de los encuestados en la flota Artesanal que afirman que «a menudo» surgen problemas en la tripulación encontramos el 9,3 por 100 en la flota de Gran Altura y el 8,9 por 100 en la de Altura.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 33:

«Opinión sobre los problemas (debidos al trabajo) que surgen entre la tripulación».

	<i>Según: Número de tripulantes del barco</i>				
	<i>1-5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-25</i>	<i>25-30</i>
A menudo	5,6	0,0	6,5	5,4	18,8
Alguna vez	51,4	78,5	69,4	61,2	56,3
Nunca	41,7	21,5	22,6	33,3	25,0
NS/NC	1,4	0,0	1,6	0,0	0,0
N.º de casos	72	79	124	129	16

En general, cuanto más numerosa es la tripulación del barco menos cordial es el clima de convivencia: es en los buques que no superan los 5 tripulantes donde encontramos el mayor porcentaje (41,7 por 100) de encuestados que declaran que nunca surgen problemas entre la tripulación.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

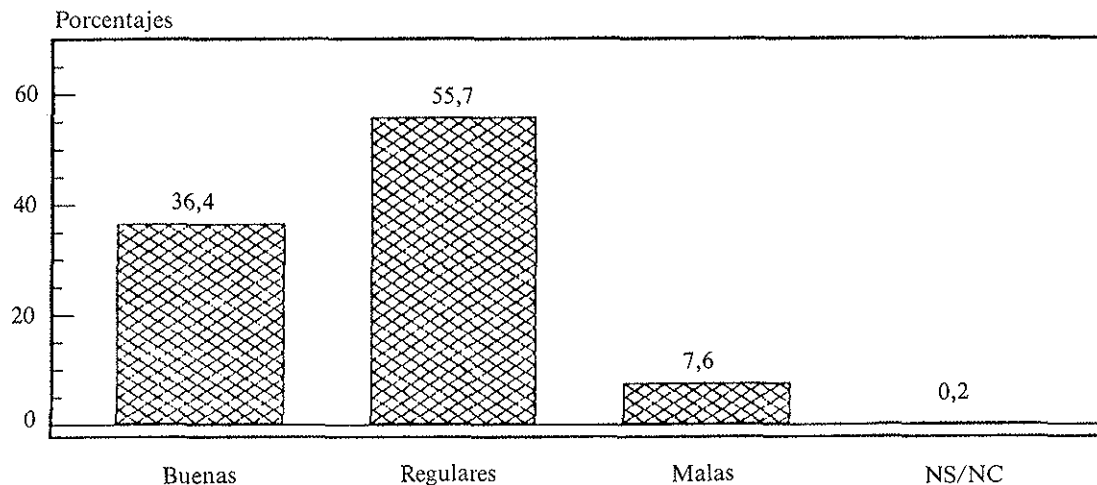
Pregunta número 33:

«Opinión sobre los problemas (debidos al trabajo) que surgen entre la tripulación».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contramaestres</i>	<i>Subalternos</i>
A menudo	2,7	2,9	6,5	6,6
Alguna vez	65,3	68,6	67,7	63,5
Nunca	30,7	28,6	25,8	29,1
NS/NC	1,3	0,0	0,0	0,8
N.º de casos	75	70	31	244

Los datos de la tabla muestran la homogeneidad de los encuestados al enjuiciar el clima de convivencia entre la tripulación, sea cual sea el cargo a bordo del entrevistado.

¿COMO SON LAS RELACIONES EN LA TRIPULACION CON LOS MANDOS EN EL BARCO EN QUE ACTUALMENTE TRABAJA?



La opinión de que las relaciones entre los mandos y la tripulación son «buenas» es mucho más frecuente (36,4 por 100) que la que son «malas» (7,6 por 100), aunque algo más de la mitad (55,7 por 100) opina que son «regulares».

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 34:

«Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Buenas	20,4	22,8	42,0	61,3
Regulares	57,4	66,7	54,1	37,1
Malas	22,2	9,8	3,9	1,6
NS/NC	0,0	0,8	0,0	0,0
N.º de casos	54	123	181	62

Las relaciones entre la tripulación y los mandos son valoradas de una forma más positiva en la flota Preindustrial que en la Industrial. Así, frente al 20,4 por 100 de los encuestados en la flota de Gran Altura y el 22,8 por 100 de la de Altura que opinan que tales relaciones son buenas, figura el 42 por 100 en la flota de Bajura y el 61,3 por 100 en la Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

Pregunta número 34:

«Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos».

	<i>Según: Número de tripulantes del barco</i>				
	<i>1-5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-25</i>	<i>25-30</i>
Buenas	55,6	38,0	33,1	30,2	18,8
Regulares	43,1	57,0	58,1	58,1	68,8
Malas	1,4	5,1	8,9	10,9	12,5
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0
N.º de casos	72	79	124	129	16

En los buques de tripulación más numerosa se enjuicia más negativamente las relaciones entre los mandos y la tripulación. Mientras el 55,6 por 100 de los encuestados en buques, cuya tripulación no supera las 5 personas, opinan que tales relaciones son buenas, este porcentaje baja al 18,8 por 100 de los encuestados de buques cuya tripulación supera las 25 personas.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Factores psicológicos y sociológicos.

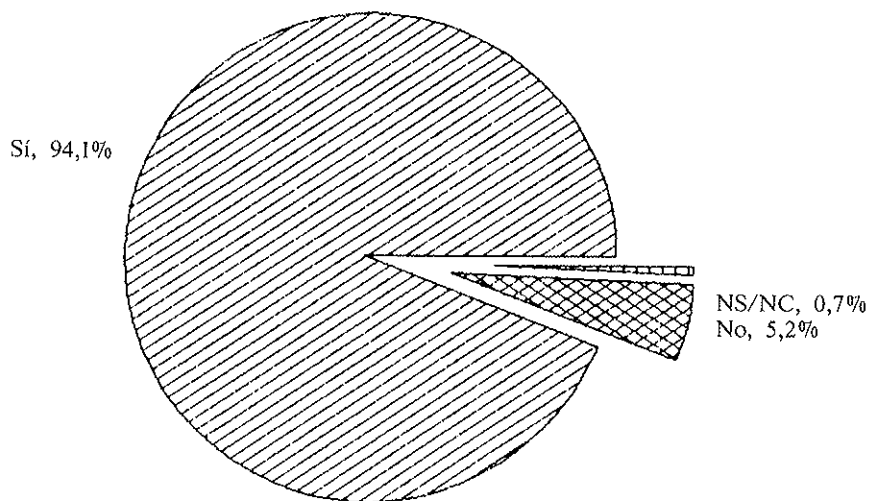
Pregunta número 34:

«Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
Buenas	45,3	35,7	38,7	33,6
Regulares	46,7	52,9	61,3	58,6
Malas	6,7	11,4	0,0	7,8
NS/NC	1,3	0,0	0,0	0,0
N.º de casos	75	70	31	244

Aunque no existe una asociación significativa entre el cargo a bordo y la valoración que se hace de las relaciones entre la tripulación y los mandos, éstos son más proclives (45,3 por 100) a considerar que tales relaciones son buenas que los restantes grupos de cargo a bordo.

EN LOS DOS ULTIMOS AÑOS, ¿HA PASADO RECONOCIMIENTO MEDICO?



Casi la totalidad de los encuestados (94,1 por 100) declara haber pasado reconocimiento médico en los dos últimos años.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 35:

«Reconocimiento médico en los dos últimos años».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Sí	90,7	97,6	93,4	91,9
No	7,4	2,4	6,1	6,5
NS/NC	1,9	0,0	0,6	1,6
N.º de casos	54	123	181	62

La casi completa generalidad con que los encuestados declaran haber pasado reconocimiento médico en los dos últimos años no se ve afectado por el tipo de flota al que pertenecen los entrevistados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 35:

«Reconocimiento médico en los dos últimos años».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Menos de 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Sí	98,0	95,3	90,7	88,2	96,1	92,7	94,6	90,0
No	2,0	3,1	9,3	9,8	3,9	7,3	5,4	5,0
NS/NC	0,0	1,6	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	5,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

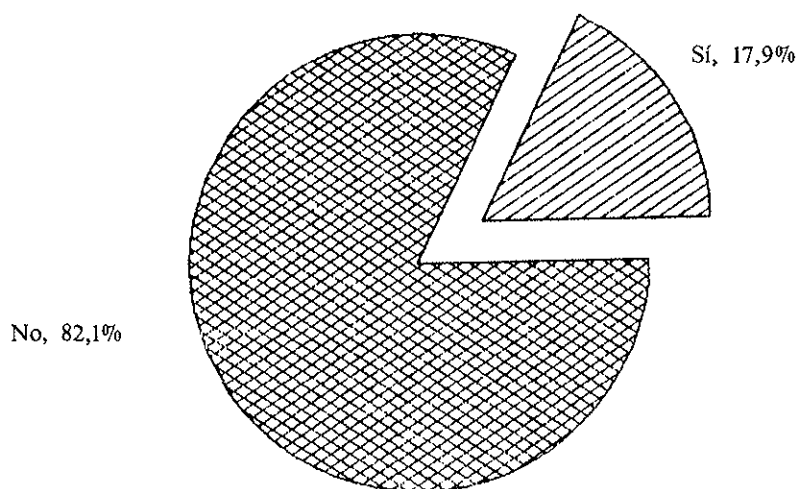
La edad de los encuestados no influye en el alto porcentaje de éstos que afirman haber pasado reconocimiento médico en los dos últimos años.

Encuesta: Sector de la Pesca.
 Grupo de preguntas: Organización.
 Pregunta número 35:
 «Reconocimiento médico en los dos últimos años».

	Según: Cargo a bordo			
	Patrones	P. máquinas	Contram.	Subalternos
Sí	96,0	90,0	90,3	95,1
No	2,7	10,0	9,7	4,1
NS/NC	1,3	0,0	0,0	0,8
N.º de casos	75	70	31	244

La casi generalidad con que los encuestados afirman haber pasado reconocimiento médico en los dos últimos años afecta a todos los cargos a bordo que éstos desempeñan.

**ANTES DE TRABAJAR POR PRIMERA VEZ, ¿HABIA RECIBIDO USTED
 ALGUN CURSILLO DE FORMACION SOBRE SU FUTURA TAREA Y LOS PELIGROS
 QUE ESTA TENIA?**



La gran mayoría (82,1 por 100) de los encuestados declara que antes de trabajar en un barco por primera vez no había realizado ningún cursillo sobre su futura tarea y sus correspondientes peligros.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 36:

«Cursillos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	25,9	17,1	20,4	4,8
No	74,1	82,9	79,6	95,2
N.º de casos	54	123	181	62

El alto porcentaje de trabajadores del sector pesquero andaluz que declara no haber recibido ningún cursillo de formación antes de embarcar por primera vez se acentúa en la flota Artesanal, donde alcanza el 95,2 por 100.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 36:

«Cursillos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez».

	<i>Según: Edad (años)</i>							
	<i>Menos de 25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>36-40</i>	<i>41-45</i>	<i>46-50</i>	<i>51-55</i>	<i>Más de 55</i>
Sí	20,6	17,2	14,8	15,7	9,8	24,4	21,6	20,0
No	79,4	82,8	85,2	84,3	90,2	75,6	78,4	80,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

La tabla indica que la gran mayoría de trabajadores de la Pesca no ha recibido ningún cursillo de formación antes de embarcar por primera vez, sin que esta circunstancia se vea afectada por la edad de los encuestados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

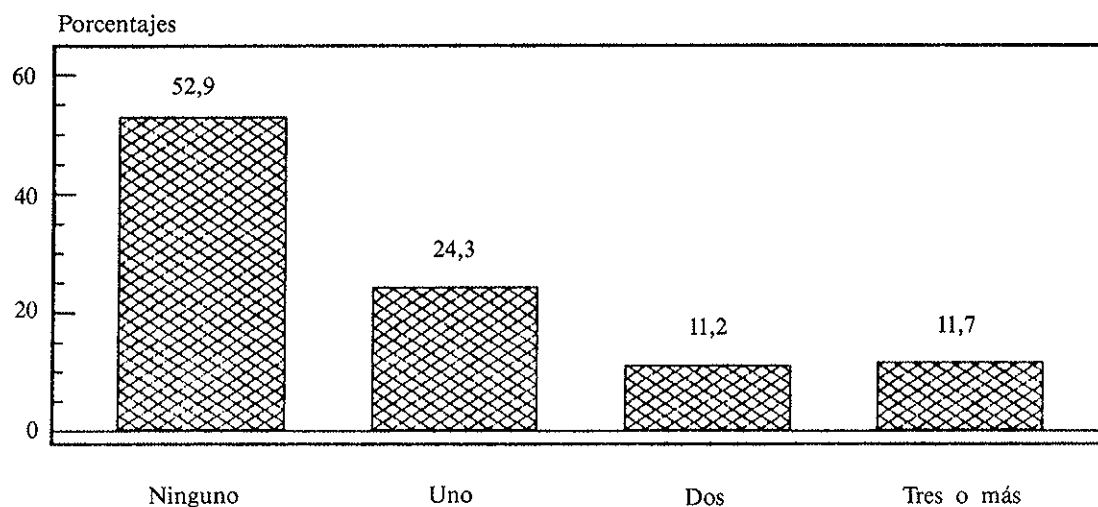
Pregunta número 36:

«Cursillos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Sí	34,7	27,1	22,6	9,4
No	65,3	72,9	77,4	90,6
N.º de casos	75	70	31	244

La carencia de cursillos de formación previos al primer embarque de los interesados se acentúa en el caso de los subalternos, donde llega al 90,6 por 100.

**POSTERIORMENTE, A LO LARGO DE SU VIDA LABORAL EN LA PESCA,
¿A CUANTOS CURSOS O CHARLAS DE FORMACIONES RELACIONADOS
CON SU TRABAJO HA ASISTIDO?**



Algo más de la mitad (52,9 por 100) de los encuestados manifiesta que a lo largo de su vida laboral no ha recibido ningún cursillo. Aproximadamente, 1 de cada 4 (24,3 por 100) entrevistados sólo ha recibido un curso, y 1 de cada 10 (11,7 por 100) ha recibido 2, siendo aproximadamente la misma proporción la de los que han recibido 3 o más cursos.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 37:

«Cursos de formación relacionados con el trabajo recibidos a lo largo de la vida laboral en la Pesca».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Ninguno	33,3	50,4	55,8	66,1
Uno	24,1	26,8	23,8	21,0
Dos	24,1	13,8	6,6	8,1
Tres o más	18,5	8,9	13,8	4,8
N.º de casos	54	123	181	62

Los encuestados que en mayor proporción manifiestan no haber recibido ningún cursillo a lo largo de su vida laboral son los de la flota Preindustrial. Mientras en la flota Artesanal aproximadamente 2 tercios de los encuestados (66,1 por 100) no han recibido ningún curso de formación esta proporción es sólo de 1 tercio (33,3 por 100) en la flota de Gran Altura.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

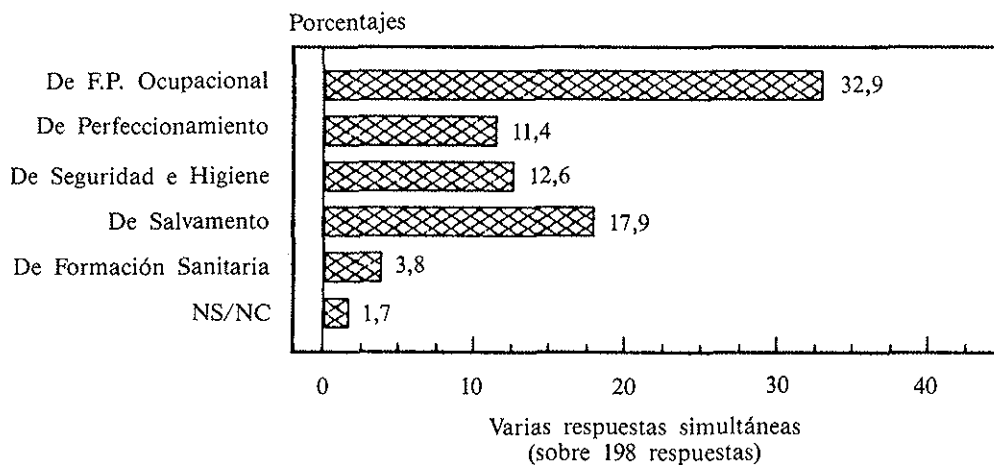
Pregunta número 37:

«Cursos de formación, relacionados con el trabajo, recibidos a lo largo de la vida laboral en la Pesca».

	Según: Edad (años)							
	Menos de 25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	Más de 55
Ninguno	35,3	43,8	66,7	60,8	68,6	53,7	54,1	70,0
Uno	27,5	32,8	13,0	25,5	25,5	24,4	21,6	10,0
Dos	17,6	18,8	14,8	5,9	2,0	0,0	5,4	15,0
Tres o más	19,6	4,7	5,6	7,8	3,9	22,0	18,9	5,0
N.º de casos	102	64	54	51	51	41	37	20

Los datos de la tabla sugieren que existe una mayor inquietud formativa entre los tripulantes jóvenes de la Pesca en relación con los de mayor edad. Mientras que el 35,5 por 100 de los encuestados que no han superado los 25 años no han recibido ningún curso, este porcentaje asciende al 70 por 100 en los de mayores de 55 años.

**CASO DE HABER CONTESTADO AFIRMATIVAMENTE
A LA PREGUNTA ANTERIOR
¿DE QUE TIPO ERA EL CURSO?**



Aproximadamente 1 de cada 3 (32,9) encuestados ha recibido cursos de Formación Ocupacional Marítima. Le siguen en frecuencia los cursos de Salvamento y Primeros Auxilios (17,9 por 100), los de Seguridad e Higiene a Bordo (12,6 por 100) y de Perfeccionamiento y Especialización (11,4 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.
 Grupo de preguntas: Organización.
 Pregunta número 38:
 «Tipos de cursos recibidos».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Formación Profesional Ocupacional	44,4	43,9	26,0	21,0
Perfeccionamiento y Especialización	16,7	8,1	13,8	6,5
Seguridad e Higiene a Bordo	20,4	16,3	11,0	3,2
Salvamento y Primeros Auxilios	31,5	10,6	19,9	14,5
Formación Sanitaria	5,6	3,3	5,0	0,0
NS/NC	1,9	0,8	1,1	4,8
N.º de casos	54	123	181	62

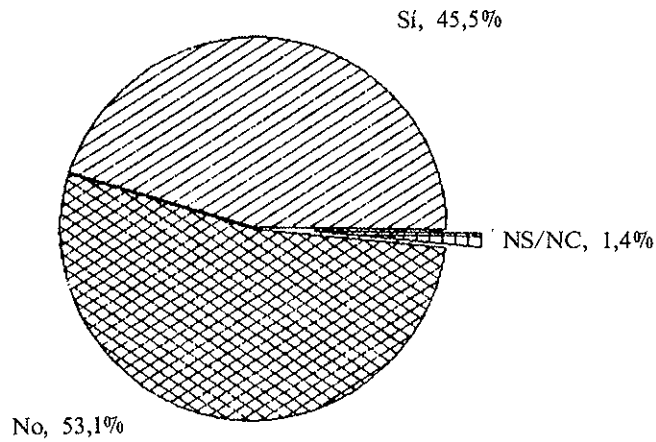
Los cursos de Seguridad e Higiene a Bordo son más frecuentes (al igual que los otros cursos) entre los encuestados de la flota Industrial que en la Preindustrial. Mientras el 20,4 por 100 de los encuestados en la flota de Gran Altura y el 16,3 por 100 de los de la flota de Altura han seguido cursos de Seguridad e Higiene a Bordo, estos porcentajes se reducen al 11 por 100 en Bajura y 3,2 por 100 en la Artesanal.

Encuesta: Sector de la Pesca.
 Grupo de preguntas: Organización.
 Pregunta número 38:
 «Tipos de cursos recibidos».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Formación Profesional Ocupacional	34,7	24,3	12,9	37,3
Perfeccionamiento y Especialización	20,0	20,0	0,0	7,8
Seguridad e Higiene a Bordo	18,7	12,9	6,5	11,5
Salvamento y Primeros Auxilios	28,0	22,9	16,1	13,5
Formación Sanitaria	6,7	0,0	3,2	4,1
NS/NC	0,0	1,4	0,0	2,5
N.º de casos	75	70	31	244

Los encuestados que, en general, con mayor frecuencia han recibido los cursos de Seguridad e Higiene a Bordo son los de mayor responsabilidad en el buque. Así, mientras el 18,7 por 100 de los patrones ha recibido tales cursos, este porcentaje es del 12,9 por 100 para el personal de máquinas y se reduce al 11,5 por 100 para los subalternos y al 6,5 por 100 para los contraalmates.

**¿CONOCE USTED CUALES SON SUS DERECHOS Y
OBLIGACIONES SOBRE LO QUE SE REFIERE
A LA SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO EN LA PESCA?**



No llega a la mitad de los encuestados (45,5 por 100) los que declaran conocer sus derechos y obligaciones sobre lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo en la Pesca.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 39:

«Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Sí	64,0	47,1	51,6	38,5
No	33,3	48,6	45,2	61,5
NS/NC	2,7	4,3	3,2	0,0
N.º de casos	75	70	31	244

Los que en mayor proporción declaran conocer sus derechos y obligaciones sobre lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo en la Pesca son los patrones (64 por 100), seguidos de los contra maestres (51,6 por 100), el personal de máquinas (47,1 por 100) y de los marineros, cocineros y pinches (38,5 por 100).

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 39:

«Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca».

	<i>Según: Tipo de contrato</i>					
	<i>Fijo en plantilla</i>	<i>Fijo de campaña</i>	<i>Interino</i>	<i>En práct.</i>	<i>Contrato verbal</i>	<i>Otros</i>
Sí	50,3	40,7	37,3	0,0	50,0	15,4
No	48,5	58,0	62,7	100,0	48,2	76,9
NS/NC	1,2	1,2	0,0	0,0	1,8	7,7
N.º de casos	163	81	51	2	110	13

El desconocimiento que más de la mitad de los encuestados manifiesta sobre sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en la Pesca se extiende de forma homogénea en todos los tipos de contrato que tengan en vigor los entrevistados.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

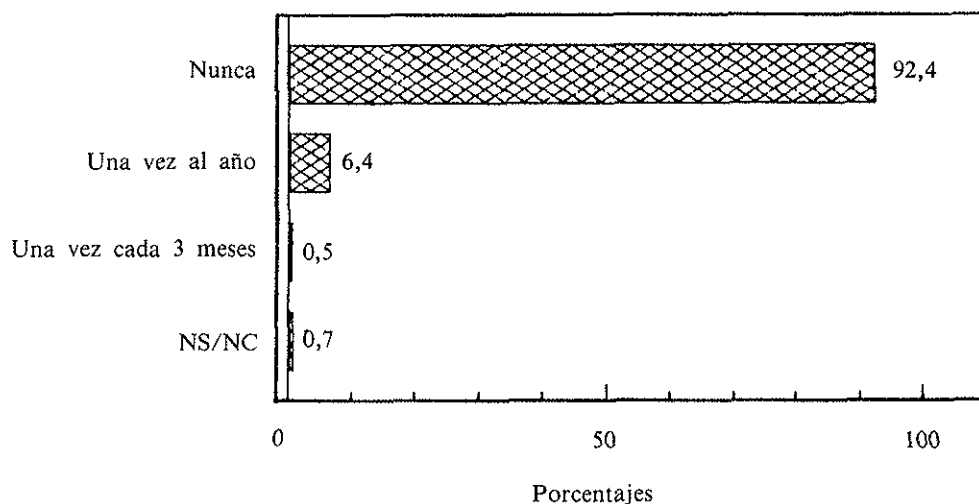
Pregunta número 39:

«Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca».

	<i>Según: Años de antigüedad en la Pesca</i>							
	<i>Menos de 6</i>	<i>6-10</i>	<i>11-15</i>	<i>16-20</i>	<i>21-25</i>	<i>26-30</i>	<i>31-35</i>	<i>Más de 35</i>
Sí	44,2	49,2	41,3	46,9	37,5	38,5	61,5	57,7
No	55,8	49,2	57,5	51,0	60,0	56,4	38,5	42,3
NS/NC	0,0	1,5	1,3	2,0	2,5	5,1	0,0	0,0
N.º de casos	95	65	80	49	40	39	26	26

Los datos de esta tabla indican que la antigüedad en la Pesca no es un factor que afecte significativamente al conocimiento o desconocimiento de los derechos y obligaciones sobre lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca. Es decir, no hay evidencia de que los años de permanencia en el sector pesquero contribuyan, por sí solos, a mejorar tal conocimiento.

**¿CON QUE FRECUENCIA SE HACEN A BORDO
EJERCICIOS DE EMERGENCIA: ABANDONO, INCENDIO, ETC.?**



Con la totalidad de los encuestados (92,4 por 100) declaran que nunca hacen ejercicios de emergencia. El 6,4 por 100 de los entrevistados manifiesta que los realiza una vez al año, siendo nulas o insignificantes las restantes frecuencias.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 40:

«Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artisanal</i>
Nunca	83,3	84,6	97,8	100,0
Una vez al año	14,8	13,0	1,7	0,0
Cada 6 meses	0,0	0,0	0,0	0,0
Cada 3 meses	0,0	1,6	0,0	0,0
Cada 2 meses	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez al mes	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez cada 15 días	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	1,9	0,8	0,6	0,0
N.º de casos	54	123	181	62

La diferencia entre los distintos tipos de flota en cuanto a la frecuencia con que se realizan ejercicios de emergencia son significativos al 95 por 100, pero no el 99 por 100, correspondiendo una mayor (dentro de lo insignificante que es) preocupación en este sentido a la flota Industrial, ya que en las flotas de Bajura y Artesanal se puede decir que tales ejercicios no existen.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 40:

«Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia».

	<i>Según: Número de tripulantes del barco en el que tiene que trabajar actualmente</i>				
	<i>1-5</i>	<i>6-10</i>	<i>11-16</i>	<i>16-25</i>	<i>Más de 25</i>
Nunca	100,0	97,5	92,7	86,0	81,3
Una vez al año	0,0	1,3	4,8	14,0	12,5
Cada 6 meses	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Cada 3 meses	0,0	0,0	1,6	0,0	0,0
Cada 2 meses	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez al mes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez cada 15 días	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	0,0	1,3	0,8	0,0	6,3
N.º de casos	72	79	124	129	16

La escasa frecuencia de realización de ejercicios de emergencia no se ve afectada por el mayor o menor número de tripulantes del barco.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

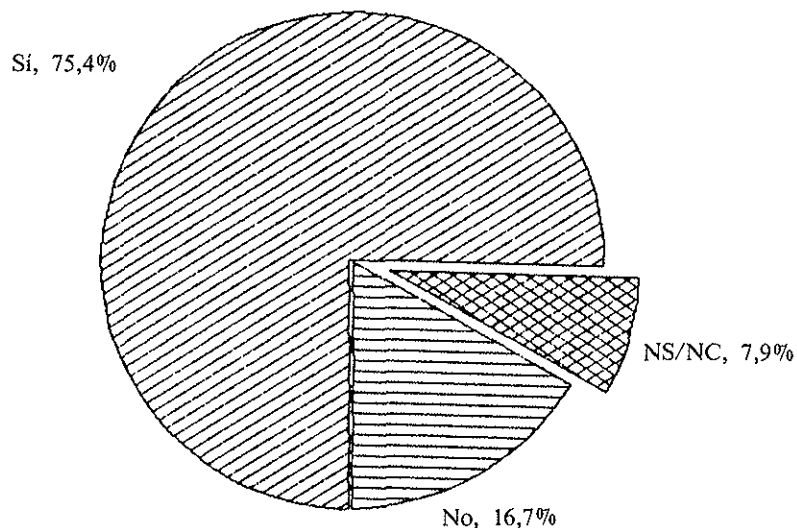
Pregunta número 40:

«Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia».

	<i>Según: Cargo a bordo</i>			
	<i>Patrones</i>	<i>P. máquinas</i>	<i>Contram.</i>	<i>Subalternos</i>
Nunca	93,3	87,1	90,3	93,9
Una vez al año	5,3	11,4	3,2	5,7
Cada 6 meses	0,0	0,0	0,0	0,0
Cada 3 meses	0,0	0,0	6,5	0,0
Cada 2 meses	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez al mes	0,0	0,0	0,0	0,0
Una vez cada 15 días	0,0	0,0	0,0	0,0
NS/NC	1,3	1,4	0,0	0,4
N.º de casos	75	70	31	244

Hemos creído conveniente contrastar la conclusión de la casi nula realización de los ejercicios de emergencia frente al cargo a bordo que ocupan los encuestados. Pues bien, no hay lugar para la hipocresía o un «maquillaje» de las respuestas a fin de responder de forma más «política» por parte de los mandos: todos los estratos de cargo a bordo son homogéneos-a la hora de constatar que no se hacen ejercicios de emergencia.

EN CASO DE EMERGENCIA, ¿PODRÍA NADAR CON FACILIDAD PARA ALCANZAR UN BARCO O LA COSTA QUE SE ENCONTRARA A UNA DISTANCIA DE 60 METROS?



Teniendo en cuenta que la vida laboral de los encuestados se desenvuelve en el mar, resulta elevado el 16,7 por 100 de encuestados que responden que no podrían nadar una distancia de 60 m. También resulta elevado el 7,9 por 100 de los que no se pronuncian sobre esta materia.

Encuesta: Sector de la Pesca.

Grupo de preguntas: Organización.

Pregunta número 41:

«Aptitud para nadar con facilidad en caso de emergencia para alcanzar un barco o la costa a una distancia de 60 m».

	<i>Según: Tipo de flota</i>			
	<i>Gran Altura</i>	<i>Altura</i>	<i>Bajura</i>	<i>Artesanal</i>
Sí	77,8	73,2	77,9	71,0
No	14,8	12,2	18,2	22,6
NS/NC	7,4	14,6	3,9	6,5
N.º de casos	54	123	181	62

En la flota de Bajura (18,2 por 100) y Artesanal (22,6 por 100) el porcentaje de respuestas negativas resulta significativamente superior al 16,7 por 100 de respuestas negativas que se obtuvo globalmente.

CONDICIONES DE TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO ANDALUZ

ASOCIACION DE INVESTIGACION Y COOPERACION INDUSTRIAL DE ANDALUCIA DEPARTAMENTO ORGANIZACION (ESTADISTICA) APARTADO DE CORREOS N.º 1182 41080 SEVILLA	ENCUESTADOR CODIGO DEL ENCUESTADOR: <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/>
	N.º DE ENCUESTA: <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/>
	FECHA (DIA/MES): <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/>

PRESENTACION: Este cuestionario forma parte de una investigación sobre las condiciones laborales en el sector pesquero andaluz. Su opinión es muy importante porque ayudará a conocer y mejorar los problemas de los trabajadores de la pesca. Puesto que el cuestionario es ANONIMO, le rogamos conteste con la mayor sinceridad a todas las preguntas. GRACIAS POR SU COLABORACION.

I. DATOS DEL BARCO EN EL QUE TRABAJA ACTUALMENTE

P. 1. Datos generales

- PUERTO BASE _____ — AÑO DE CONSTRUCCION _____
 — ESLORA TOTAL (en metros) _____ — POTENCIA (C.V./Kw) _____

P. 2. ¿Cuántas T.R.B. (Toneladas de Registro Bruto) tiene, aproximadamente, el barco donde trabaja actualmente?

T.R.B.	Menos de 2	2-4	5-7	8-10
	1	2	3	4
T.R.B.	11-50	51-150	Más de 150	NS/NC
	5	6	7	8

P. 3. Tipo de flota del barco en el que trabaja actualmente.

Gran altura	Altura	Bajura	Artesanal	NS/NC
1	2	3	4	5

P. 4. ¿Cuántos tripulante tiene el buque donde usted trabaja actualmente?

Tripulantes	1-5	6-10	11-15	16-25	25-30
	1	2	3	4	5
Tripulantes	31-35	36-40	41-50	Más de 50	NS/NC
	6	7	8	9	10

APENDICES

CONDICIONES DE TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO ANDALUZ

ASOCIACION DE INVESTIGACION Y COOPERACION INDUSTRIAL DE ANDALUCIA DEPARTAMENTO ORGANIZACION (ESTADISTICA) APARTADO DE CORREOS N.º 1182 41080 SEVILLA	ENCUESTADOR CODIGO DEL ENCUESTADOR: <input style="width: 100px;" type="text"/> N.º DE ENCUESTA: <input style="width: 100px;" type="text"/> FECHA (DIA/MES): <input style="width: 100px;" type="text"/>
--	---

PRESENTACION: Este cuestionario forma parte de una investigación sobre las condiciones laborales en el sector pesquero andaluz. Su opinión es muy importante porque ayudará a conocer y mejorar los problemas de los trabajadores de la pesca. Puesto que el cuestionario es ANONIMO, le rogamos conteste con la mayor sinceridad a todas las preguntas. **GRACIAS POR SU COLABORACION.**

I. DATOS DEL BARCO EN EL QUE TRABAJA ACTUALMENTE

P. 1. Datos generales

— PUERTO BASE _____ — AÑO DE CONSTRUCCION _____
 — ESLORA TOTAL (en metros) _____ — POTENCIA (C.V./Kw) _____

P. 2. ¿Cuántas T.R.B. (Toneladas de Registro Bruto) tiene, aproximadamente, el barco donde trabaja actualmente?

T.R.B.	Menos de 2	2-4	5-7	8-10
	1	2	3	4
T.R.B.	11-50	51-150	Más de 150	NS/NC
	5	6	7	8

P. 3. Tipo de flota del barco en el que trabaja actualmente.

Gran altura	Altura	Bajura	Artesanal	NS/NC
1	2	3	4	5

P. 4. ¿Cuántos tripulante tiene el buque donde usted trabaja actualmente?

Tripulantes	1-5	6-10	11-15	16-25	25-30
	1	2	3	4	5
Tripulantes	31-35	36-40	41-50	Más de 50	NS/NC
	6	7	8	9	10

II. DATOS PERSONALES Y CONDICIONES DE EMPLEO DEL ENCUESTADO

P. 5. Edad (años).

Años	Menos de 20	21-25	26-30	31-35	36-40
	1	2	3	4	5
Años	41-45	46-50	51-55	Más de 55	NS/NC
	6	7	8	9	10

P. 6. Estudios realizados.

NINGUNO/PRIMARIOS SIN TERMINAR	1
ESTUDIOS PRIMARIOS/EGB	2
BACHILLERATO	3
ESCUELA NAUTICO-PESQUERA	4
OTROS	5
NS/NC	6

P. 7. Oficio principal a bordo.

PATRON DE PESCA	1
PATRON DE COSTA	2
PATRON DE PESCA Y COSTA	3
SEGUNDO PATRON	4
JEFE DE MAQUINAS	5
SEGUNDO DE MAQUINAS	6
ENGRASADOR	7
CONTRAMAESTRE	8
COCINERO	9
MARINERO	10
PINCHE O MARMITON	11
OTROS	12
NS/NC	13

P. 8. Titulación profesional que posee.

CAPITAN DE PESCA	1
PATRON DE PESCA DE ALTURA	2
PATRON DE 1.ª CLASE DE PESCA LITORAL	3
PATRON DE 2.ª CLASE DE PESCA LITORAL	4
MECANICO NAVAL MAYOR	5
MECANICO NAVAL DE 1.ª CLASE	6
MECANICO NAVAL DE 2.ª CLASE	7
MECAMAR, PESCAMAR	8
MOTORISTA NAVAL (MECANINO DE LITORAL)	9
PATRON DE PESCA LOCAL	10
CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO	11
SIN CERTIFICADO DE COMPETENCIA DE MARINERO	12
OTROS	13
NS/NC	14

P. 9. Tipo de contrato.

FIJO DE PLANTILLA	1
FIJO DE CAMPAÑA	2
INTERINO	3
EN PRACTICAS	4
CONTRATO VERBAL	5
OTROS	6
NS/NC	7

P. 10. Forma de pago.

SALARIO FIJO Y PRIMA DE PESCA	1
A LA PARTE	2
OTRAS	3
NS/NC	4

P. 11. Duración media del trabajo.

¿CUANTAS HORAS POR DIA?	
¿CUANTOS DIAS A LA SEMANA?	

P. 12. Años de antigüedad en la pesca.

Años	Menos de 1	1-5	6-10	11-15	16-20
	1	2	3	4	5
Años	21-25	26-30	31-35	Más de 35	NS/NC
	6	7	8	9	10

P. 13. Aproximadamente ¿cuántos meses ha estado embarcado en los dos últimos años?

Meses	Menos de 1	1-2	3-4
	1	2	3
Meses	5-6	Más de 6	NS/NC
	4	5	6

P. 14. En los dos últimos años ¿de cuántos días de vacaciones pagadas ha disfrutado?

Días	Ninguno	Menos de 7	8-15	16-20	21-25
	1	2	3	4	5
Días	26-30	31-45	45-60	Más de 60	NS/NC
	6	7	8	9	10

P. 15 Acostumbra usted a tomar bebidas alcohólicas (vino, cerveza, licor) cuando está en el barco en la mar?

NO, PORQUE NO HAY	1
NO, PORQUE NO ME GUSTA	2
NO, PORQUE ME ESFUERZO EN NO BEBER	3
SI, UNA COPA DE VEZ EN CUANDO	4
SI, CON FRECUENCIA DURANTE EL DIA	5
SI, SOLO EN LAS COMIDAS	6
SI, PORQUE ES HABITUAL EN EL DESAYUNO	7
NS/NC	8

P. 16 ¿Suele haber droga en los últimos barcos en que usted ha estado?

NO	Porros (marihuana, hachis, grifa)	Anfetaminas (pastillas)	Cocaina	Heroína	NS/NC
1	2	3	4	5	6

III. CONDICIONES GENERALES DE SEGURIDAD E HIGIENE

P. 17. ¿Cómo calificaría el estado general de Seguridad (referida exclusivamente a sus condiciones de trabajo) e Higiene que hay en el barco en que actualmente trabaja?

Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo	NS/NC
1	2	3	4	5	6

P. 18. ¿Cómo considera el estado de las siguientes instalaciones del barco en el que trabaja?

	ESTADO		
	Bueno	Regular	Malo
COMEDOR	1	2	3
CAMAROTES, LITERAS Y TAQUILLAS	1	2	3
LAVABOS, DUCHAS, WATER	1	2	3
BOTIQUIN	1	2	3
DEPOSITO DE AGUA	1	2	3
CHALECOS, BALSAS Y AROS SALVAVIDAS	1	2	3
EQUIPOS DE TELECOMUNICACION	1	2	3
EQUIPOS DE NAVEGACION	1	2	3
EQUIPOS DE PESCA	1	2	3
EQUIPOS CONTRAINCENDIOS	1	2	3
SISTEMAS DE ALARMA	1	2	3
PAÑOL, BODEGA Y PUNTALES	1	2	3

P. 19 Indique cuales de los siguientes riesgos de accidentes se dan en su puesto de trabajo: sólo los tres riesgos más frecuentes.

CAIDAS DE ALTURA	1
CAIDAS EN CUBIERTA Y RESBALONES	2
GOLPES	3
ATRAPAMIENTOS	4
SOBRESFUERZOS	5
ROTURAS DE CABOS, ESTACHAS Y ALAMBRES	6
PINCHAZOS CON PECES Y ANZUELOS	7
EXPLOSIONES, INCENDIOS Y QUEMADURAS	8
INHALACIONES EN MAQUINAS	9
OTROS	10
NS/NC	11

P. 20. Refiriéndonos tanto al buque donde trabaja actualmente como a otros en que ha trabajado anteriormente ¿cuál es en su opinión la causa más frecuente de los accidentes a bordo?

IMPRUDENCIA	1
DISTRACCION	2
CONFIANZA EXCESIVA	3
EQUIPO Y MAQUINARIA POCO PROTEGIDOS	4
NO UTILIZAR EQUIPO DE PROTECCION PERSONAL	5
JORNADAS AGOTADORAS Y FALTA DE DESCANSO	6
RIESGO PROPIO DEL TRABAJO	7
FALTA DE FORMACION EN SEGURIDAD E HIGIENE	8
INCUMPLIMIENTO DE NORMAS SOBRE SEGURIDAD E HIGIENE	9
OTROS	10
NS/NC	11

P. 21. Indique de cual de los siguientes medios de protección personal dispone en su trabajo y si los utiliza.

	¿Dispone de él?	¿Lo utiliza?
TRAJE DE AGUA	1	2
BOTAS	1	2
GUANTES	1	2
PROTECTOR AUDITIVO	1	2
CASCO	1	2
CINTURON DE SEGURIDAD	1	2
NS/NC	1	2

P. 22. ¿Conoce sus obligaciones en los casos de abandono o incendio?

SI	NO	NS/NC
1	2	3

P. 23. Desde que trabaja en la pesca. ¿Cuántos accidentes laborales ha sufrido?

NINGUNO	1
UNO	2
DOS	3
TRES	4
CUATRO	5
CINCO	6
MAS DE CINCO	7
NS/NC	8

IV. CONDICIONES FISICO-AMBIENTALES

P. 24. ¿Dónde suele trabajar habitualmente o con mayor frecuencia?

EN EL PUENTE	1
EN LA MAQUINA	2
EN LA CUBIERTA	3
EN LA BODEGA	4
EN LA COCINA	5
EN CUALQUIER PARTE DEL BARCO	6
NS/NC	7

P. 25. ¿Cuántas horas está expuesto al ruido a lo largo del día, incluyendo las horas del sueño?

Horas	Ninguna	1-4	5-8	9-12
	1	2	3	4
Horas	13-16	17-20	21-24	NS/NC
	5	6	7	8

p. 26. ¿Siente usted molestias debido a los siguientes contaminantes?

	CONTAMINANTES			
	Humos de comb.	Gases o vapores	Olores	Otros
NO	1	1	1	1
RARAMENTE	2	2	2	2
OCASIONALMENTE	3	3	3	3
FRECUENTEMENTE	4	4	4	4
CONTINUAMENTE	5	5	5	5

V. CARGA DE TRABAJO

P. 27. ¿Cómo considera su trabajo?

LIGERO: POCO O NADA FATIGOSO	1
ALGO PESADO: PRODUCE FATIGA	2
MUY PESADO: PRODUCE MUCHA FATIGA	3
NS/NC	4

P. 28. Señale la principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo.

NO ES FATIGOSO	1
POSTURAS DE TRABAJO	2
MANEJO DE CARGAS PESADAS	3
ESFUERZO MUSCULAR	4
JORNADA PROLONGADA	5
JORNADA INTERMITENTE CON POCO TIEMPO PARA DESCANSAR .	6
INESTABILIDAD (BALANCEO) DEL BARCO	7
OTROS	8
NS/NC	9

P. 29. ¿Cuál es el nivel de atención que le exige su trabajo?

Bajo	Medio	Alto	NS/NC
1	2	3	4

VI. FACTORES PSICOLOGICOS Y SOCIOLOGICOS

P. 30. Para desempeñar correctamente su trabajo a bordo hace falta:

SABER LEER, ESCRIBIR Y LAS 4 REGLAS	1
FORMACION PROFESIONAL BASICA (OFICIO)	2
FORMACION PROFESIONAL (OFICIALIA, MAESTRIA)	3
EXPERIENCIA PROFESIONAL	4
NS/NC	5

P. 31. ¿Considera usted interesante el trabajo en la mar?

NO, NO TIENE NINGUN INTERES	1
ES POCO INTERESANTE	2
ES BASTANTE INTERESANTE	3
ES MUY INTERESANTE	4
NS/NC	5

P. 32. ¿Considera que por su experiencia y conocimientos, deberían darle otro trabajo de mayor responsabilidad?

Si	No	NS/NC
1	2	3

P. 33. A veces surgen problemas entre la gente en el trabajo. ¿Ocurre esto en el barco en que actualmente trabaja?

Sí, a menudo	Alguna vez	Nunca	NS/NC
1	2	3	4

P. 34. ¿Cómo son las relaciones de la tripulación con los mandos en el barco en que actualmente trabaja?

Buenas	Regulares	Malas	NS/NC
1	2	3	4

VII. ORGANIZACION

P. 35. En los dos últimos años ¿ha pasado reconocimiento médico?

Si	No	NS/NC
1	2	3

P. 36. Antes de trabajar en un barco por primera vez ¿había recibido usted algún cursillo de formación sobre su futura tarea y los peligros que esta tenía?

Si	No	NS/NC
1	2	3

P. 37. Posteriormente, a lo largo de su vida laboral en la pesca. ¿A cuántos cursos o charlas de formación relacionados con su trabajo ha asistido?

Cursos	Ninguno	Uno	Dos	Tres o más	NS/NC
	1	2	3	4	5

P. 38. Caso de haber contestado afirmativamente a la pregunta anterior. ¿De qué tipo era el curso?

DE FORMACION PROFESIONAL OCUPACIONAL MARITIMA	1
DE PERFECCIONAMIENTO Y ESPECIALIZACION	2
DE SEGURIDAD E HIGIENE A BORDO	3
DE SALVAMENTO Y PRIMEROS AUXILIOS	4
DE FORMACION SANITARIA	5
NS/NC	6

P. 39. ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y obligaciones sobre lo que se refiere a la seguridad e higiene en el trabajo en la pesca?

Si	No	NS/NC
1	2	3

P. 40. ¿Con qué frecuencia se hacen a bordo ejercicios de emergencia: abandono, incendio, etc.?

NUNCA	1
UNA VEZ AL AÑO	2
UNA VEZ CADA SEIS MESES	3
UNA VEZ CADA TRES MESES	4
UNA VEZ CADA DOS MESES	5
UNA VEZ AL MES	6
UNA VEZ CADA QUINCE DIAS	7
NS/NC	8

P. 41. En caso de emergencia ¿podría nadar con facilidad para alcanzar un barco o la costa que se encontrara a una distancia de 60 m.?

Si	No	NS/NC
1	2	3

LISTA DE GRAFICOS

	Pág.
— Provincia del puerto base	45
— Antigüedad del barco (en años)	46
— Eslora total (en metros)	47
— Potencia del barco (CV)	47
— Toneladas de Registro Bruto (T.R.B.) del barco	48
— Tipo de flota	48
— Número de tripulantes	49
— Edad del encuestado (años)	49
— Estudios realizados	50
— Oficio principal (cargo) a bordo	52
— Titulación profesional	55
— Tipo de contrato	56
— Forma de pago	59
— Horas de trabajo diarias	61
— Días de trabajo semanales	63
— Horas semanales de trabajo	63
— Años de antigüedad en la pesca	65
— Meses que ha estado embarcado en los dos últimos años	67
— Vacaciones retribuidas en los dos últimos años	70
— Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo	72
— Presencia de droga en los barcos	74
— Calificación del estado general de Seguridad e Higiene del barco en el que trabaja el encuestado	75
— Calificación del estado del comedor	76
— Calificación del estado de los camarotes	77
— Calificación del estado de los lavabos, duchas y water	78
— Calificación del estado del botiquín	79
— Calificación del estado del depósito del agua	80
— Calificación del estado de los chalecos, balsas y aros salvavidas	80
— Calificación del estado de los equipos de telecomunicación	81
— Calificación del estado de los equipos de navegación	81
— Calificación del estado de los equipos de pesca	82
— Calificación del estado de los sistemas de alarma	83
— Calificación del estado del pañol, bodega y puntales	83
— Riesgos de accidente más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado	84
— Causa de los accidentes laborales	86
— Disponibilidad del traje de agua	88
— Utilización del traje de agua	89
— Disponibilidad de botas	91
— Utilización de las botas	92
— Disponibilidad de guantes	93
— Utilización de los guantes	94
— Disponibilidad de protector auditivo	95

— Utilización del protector auditivo	96
— Disponibilidad de casco	98
— Utilización del casco	99
— Disponibilidad de cinturón de seguridad	100
— Utilización del cinturón de seguridad	102
— Conocimiento de las obligaciones en caso de abandono o incendio	103
— Número de accidentes laborales sufridos por el encuestado desde que trabaja en la pesca	104
— Lugar del barco donde el encuestado suele trabajar	107
— Número de horas de exposición al ruido	108
— Molestias debidas a algún contaminante	109
— Molestias debidas a los humos de combustión	111
— Molestias debidas a los gases o vapores	112
— Molestias debidas a los olores	114
— Molestias debidas a otros contaminantes	115
— Opinión sobre el grado de fatiga del trabajo	116
— Principales características que contribuyen a la fatiga en el trabajo	117
— Nivel de atención requerido por el trabajo	119
— Opinión sobre la formación necesaria para desempeñar correctamente el trabajo .	120
— Grado de interés del trabajo en la mar	121
— Opinión sobre si consideran deberían darle un trabajo de mayor responsabilidad .	123
— Relaciones laborales entre la tripulación	124
— Relaciones entre la tripulación y los mandos del barco	126
— Reconocimiento médico en los dos últimos años	128
— Cursos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez	130
— Número de cursos de formación durante la vida laboral en la Pesca	132
— Tipos de los cursos de formación recibidos	133
— Conocimiento de los derechos y obligaciones sobre Seguridad e Higiene en el trabajo	135
— Frecuencia de realización de ejercicios de emergencia	137
— Aptitud para nadar en caso de emergencia	139

INDICE DE TABLAS DE RESULTADOS

	Pág.
— Años de antigüedad del barco según tipo de flota	46
— Edad de los encuestados según tipo de flota	50
— Estudios realizados según tipo de flota	51
— Estudios realizados según edad de los encuestados	51
— Oficio principal a bordo según tipo de flota	52
— Oficio principal a bordo según edad	53
— Oficio principal a bordo según estudios realizados	53
— Oficio principal a bordo según titulación profesional	54
— Oficio principal a bordo según años de antigüedad en la Pesca	54
— Titulación profesional según edad (años)	55
— Titulación profesional según estudios realizados	56
— Tipo de contrato según tipo de flota	57
— Tipo de contrato según edad (años)	57
— Tipo de contrato según cargo a bordo	58
— Tipo de contrato según titulación profesional	58
— Forma de pago según tipo de flota	59
— Forma de pago según edad (años)	60
— Forma de pago según cargo a bordo	60
— Forma de pago según titulación profesional	60
— Número de días de trabajo a la semana según tipo de flota	61
— Número de horas trabajando cada día según tipo de flota	62
— Número de horas trabajando cada día según oficio principal (cargo) a bordo	62
— Número de horas trabajadas semanalmente según tipo de flota	64
— Número de horas trabajadas semanalmente según cargo a bordo	64
— Número de horas trabajadas semanalmente según forma de pago	65
— Años de antigüedad en la Pesca según tipo de flota	66
— Años de antigüedad en la Pesca según edad (años)	66
— Años de antigüedad en la Pesca según cargo a bordo	67
— Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años según tipo de flota	68
— Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años según edad (años)	68
— Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años según cargo a bordo	69
— Número de meses que ha estado embarcado en los dos últimos años según tipo de contrato	69
— Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años según tipo de flota	70
— Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años según tipo de contrato	71
— Número de días de vacaciones retribuidas en los dos últimos años según forma de pago	71
— Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo según tipo de flota	72
— Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo según tipo de estudios realizados ..	73
— Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo según cargo a bordo	73
— Hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo según número de horas trabajadas por semana	74

— Presencia de la droga en los barcos en los que ha trabajado el encuestado según tipo de flota	75
— Calificación del estado general de Seguridad e Higiene del barco en el que actualmente trabaja el encuestado según tipo de flota	76
— Opinión sobre el estado del comedor del barco según tipo de flota	77
— Opinión sobre el estado de los camarotes, literas y taquillas según tipo de flota .	78
— Opinión sobre el estado de los lavabos, duchas y water del barco en el que trabaja según tipo de flota	79
— Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado según tipo de flota	84
— Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado según años de antigüedad en la Pesca	85
— Opinión sobre los tres riesgos de accidente laboral más frecuentes en el puesto de trabajo del encuestado según cargo a bordo	85
— Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales según tipo de flota	86
— Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales según cargo a bordo	87
— Opinión sobre la causa más frecuente de accidentes laborales según titulación profesional	87
— Opinión sobre la causa más frecuente de los accidentes laborales según antigüedad en la Pesca (años)	88
— Disponibilidad del traje de agua según tipo de flota	89
— Utilización del traje de agua según tipo de flota	90
— Utilización del traje de agua según su disponibilidad	90
— Disponibilidad de las botas según tipo de flota	91
— Utilización de las botas según tipo de flota	92
— Utilización de las botas según su disponibilidad	92
— Disponibilidad de guantes según tipo de flota	93
— Utilización de guantes según tipo de flota	94
— Utilización de los guantes según su disponibilidad	95
— Disponibilidad de protector auditivo según tipo de flota	96
— Utilización de protector auditivo según tipo de flota	97
— Utilización de protector auditivo según disponibilidad	97
— Disponibilidad de casco según tipo de flota	98
— Utilización de casco según tipo de flota	99
— Utilización de casco según disponibilidad	100
— Disponibilidad de cinturón de seguridad según tipo de flota	101
— Utilización de cinturón de seguridad según tipo de flota	101
— Utilización de cinturón de seguridad según disponibilidad	102
— Conocimiento de las obligaciones en casos de abandono o incendio según edad (años)	103
— Conocimiento de las obligaciones en casos de abandono o incendio según cargo a bordo	104
— Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca según tipo de flota	105
— Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca según forma de pago	105
— Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca según años de antigüedad en la Pesca	106
— Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca según hábito de tomar bebidas alcohólicas a bordo	106
— Número de accidentes laborales sufridos desde que trabaja en la Pesca según lugar de trabajo	107
— Número de horas que está expuesto al ruido a lo largo del día (incluyendo las horas de sueño) según tipo de flota	108

— Número de horas que está expuesto al ruido a lo largo del día (incluyendo las horas de sueño) según cargo a bordo	109
— Molestias debidas a contaminantes según tipo de flota	110
— Molestias debidas a contaminantes según años de antigüedad en la Pesca	110
— Molestias debidas a los humos según tipo de flota	111
— Molestias debidas a los humos según cargo a bordo	112
— Molestias debidas a los gases según tipo de flota	113
— Molestias debidas a los gases según cargo a bordo	113
— Molestias debidas a los olores según tipo de flota	114
— Molestias debidas a los olores según cargo a bordo	115
— Opinión sobre el grado de fatiga que produce el trabajo según tipo de flota	116
— Opinión sobre el grado de fatiga que produce el trabajo según cargo a bordo ...	117
— Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo según tipo de flota	118
— Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo según cargo a bordo	118
— Principal característica que contribuye a la fatiga en el trabajo según años de antigüedad en la Pesca	119
— Nivel de atención que requiere el trabajo según cargo a bordo	120
— Formación necesaria para desempeñar correctamente el trabajo según cargo a bordo	121
— Grado de interés que tiene el trabajo en la mar según tipo de flota	122
— Grado de interés que tiene el trabajo en la mar según cargo a bordo	122
— Grado de interés que tiene el trabajo en la mar según años de antigüedad en la Pesca	122
— Opinión sobre si deberían darle un trabajo de mayor responsabilidad según estudios realizados	123
— Opinión sobre si deberían darle un trabajo de mayor responsabilidad según cargo a bordo	124
— Opinión sobre los problemas (debidos al trabajo) que surgen entre la tripulación según tipo de flota	125
— Opinión sobre los problemas (debidos al trabajo) que surgen entre la tripulación según número de tripulantes del barco	125
— Opinión sobre los problemas (debido al trabajo) que surgen entre la tripulación según cargo a bordo	126
— Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos según tipo de flota	127
— Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos según número de tripulantes del barco	127
— Opinión sobre las relaciones de la tripulación con los mandos según cargo a bordo	128
— Reconocimiento médico en los dos últimos años según tipo de flota	129
— Reconocimiento médico en los dos últimos años según edad (años)	129
— Reconocimiento médico en los dos últimos años según cargo a bordo	130
— Cursos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez según tipo de flota	131
— Cursos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez según edad (años)	131
— Cursos de formación recibidos antes de embarcar por primera vez según cargo a bordo	131
— Cursos de formación relacionados con el trabajo recibidos a lo largo de la vida laboral en la Pesca según tipo de flota	132
— Cursos de formación relacionados con el trabajo recibidos a lo largo de la vida laboral en la Pesca según edad (años)	133
— Tipos de cursos recibidos según tipo de flota	134
— Tipos de cursos recibidos según cargo a bordo	134
— Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca según cargo a bordo	135
— Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e Higiene en el trabajo de la Pesca según tipo de contrato	136
— Conocimiento de sus derechos y obligaciones en lo que se refiere a la Seguridad e	

Higiene en el trabajo de la Pesca según años de antigüedad en la Pesca	136
— Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia según tipo de flota	137
— Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia según número de tripulantes del barco en el que tiene que trabajar actualmente	138
— Frecuencia con la que se realizan a bordo ejercicios de emergencia según cargo a bordo	138
— Aptitud para nadar con facilidad en caso de emergencia para alcanzar un barco o la costa a una distancia de 60 m. según tipo de flota	139

