
FORMACIÓN CONTINUADA/ CONTINUING EDUCATION

Importancia de los factores psicosociales y de la cultura del trabajo en el ámbito de la prevención de riesgos laborales de los pescadores

N. García Puente *, MA. Corbacho Gandullo **

*Centro Nacional de medios de Protección, Sevilla. TRACSA, Lonja Prestige, Santander

**Lcda. Antropología. Universidad de Sevilla

RESUMEN

Nuestra propuesta analítica parte de la consideración de que en determinados ámbitos laborales con un alto riesgo de accidentabilidad se generan una serie de hábitos, comportamientos y mentalidades que influirán decididamente en la prácticas laborales y sociales relacionadas con el campo de la salud, higiene y seguridad laboral de los pescadores. Se trata de observar hasta qué punto estos factores de carácter psicosocial asociados a la cultura del trabajo de los pescadores pueden servir de obstáculo o, por el contrario acicate para la implementación de medidas y normas de carácter preventivo que regulen las condiciones de habitabilidad, seguridad, higiene y calidad de vida en los procesos laborales pesqueros.

Las técnicas de la investigación se circunscriben a la triangulación característica del trabajo de campo en las Ciencias Sociales: análisis de documentos y fuentes, observación y realización de encuestas-entrevistas.

Palabras clave: Pesca. Psicología ocupacional. Riesgos laborales. Cultura organizacional

IMPORTANCE OF THE PSYCHOSOCIAL FACTORS AND WORK CULTURE IN FISHERMEN OCCUPATIONAL RISK PREVENTION

ABSTRACT

Our analytical proposal takes into consideration the fact that in certain occupational environments with a high risk of accidents, a series of habits, behaviors and mentalities are generated. These will influence with determination in the routine of the job and social related tasks in the field of the health, hygiene and the fishermen's occupational safety. We want to identify to what extent these psychosocial factors are associated to the culture of the work of the fishermen. If it can serve as an obstacle or, on the contrary, an incentive for the implementation of rules and preventive measures that regulates the habitability conditions, safety, hygiene and quality of life in the fishing labours. The research techniques that have been used are related to a characteristic triangle in the field of Social Sciences: analysis of documents and sources, observation and survey-interviews.

Key words: Fisheries. Occupational Psychology. Occupational Risks Organizational Culture.

INTRODUCCIÓN

La pesca ha sido una de las actividades del sector primario, en la que se ha basado la alimentación de las diferentes culturas a través de los siglos, especialmente en zonas costeras, ya que en un principio, la falta de red de comunicaciones y de medios de transporte, impedía que llegase el pescado fresco a zonas de interior.

Con la introducción de mejoras tecnológicas, las condiciones de trabajo variaron y aumentó de manera considerable el tamaño de los barcos, y con ello la capacidad de captura de los mismos.

Los accidentes de trabajo a bordo de los barcos pesqueros, aunque no trasciendan a la opinión pública, son hechos habituales que pueden comportar graves consecuencias laborales, como incapacidad, invalidez e incluso la muerte.

La variabilidad, complejidad y peligrosidad que comportan las diferentes artes y técnicas de pesca y el hecho de desarrollar la actividad pesquera en condiciones de gran dificultad (en un medio como el marítimo, con fuertes dosis de imprevisibilidad, incertidumbre y peligro) provocan que la pesca sea el sector económico con mayor número de accidentes laborales. Los datos proporcionados por

Correspondencia: Noemí García Puente. C/ Enrique Martínez, 15. 4º E. 33204 Gijón. Asturias. e-mail: ngarcia1@tragsa.es; M. Angeles Corbacho e-mail: macorbacho@mixmail.com

Recibido / Received: 17-3-03 Aceptado / Accepted: 14-1-04
Med Marit 2004; 4(1): 52-57

numerosos documentos publicados por instituciones tales como la Organización Internacional del Trabajo o las estadísticas de accidentes de trabajo emitidas desde el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, ponen de relieve que el trabajo en el mar está a la cabeza de los sectores de actividad con mayor siniestrabilidad. El hecho objetivo de que las instituciones competentes en dicha materia en el ámbito de la Unión Europea hayan insistido en el "carácter peligroso de esta profesión" redundará más en esta idea.

La pesca es por tanto, una de las actividades laborales con mayor siniestralidad, tanto en nuestro país como en el conjunto de la Unión Europea. La mayor parte de los accidentes mortales en el sector pesquero se deben a naufragios, pero hay que considerar también los accidentes mortales, con o sin baja, debidos a las condiciones de trabajo, y la falta de una política eficaz en materia de seguridad y salud en el sector.

Por las características específicas del sector y la mala gestión en el registro, muchos accidentes o incidentes sin baja quedan sin registrar y además es casi imposible separar los declarados por segmentos de flota o incluso de otras actividades englobadas en el mismo CNAE como es el marisqueo.

La legislación aplicable en materia de seguridad y salud en pesca en la Unión Europea y por tanto en nuestro país, olvida a los barcos pesqueros de menor eslora, en concreto a los nuevos menores de 15 metros y a los existentes menores de 18 metros. Esto conlleva que cerca de un 90% de la flota pesquera española no esté regulada en materia de prevención de riesgos. Hay que destacar los intentos de la Organización Marítima Internacional de regularizar a escala internacional, la seguridad en buques pesqueros, por medio del Convenio de Torremolinos para la seguridad de buques pesqueros de 1977 y su Protocolo de 1993. En ellos, se trataba de establecer una serie de normas mínimas en diversas materias, como la estabilidad de los barcos, la prevención y lucha contra incendios, la instalación de máquinas y eléctrica, la radiocomunicación, etc. Iban a ser aplicables a buques con una eslora superior a 24 metros, pero no han entrado en vigor, al no ser ratificado por un número mínimo de países.

En nuestro país hay que destacar el R.D 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, y por medio del cual, se transpone la Directiva 93/103/CE del Consejo de mismo título. La Directiva se aplica a todos los buques de pesca existentes cuya eslora sea igual o superior a 18 metros y a los buques de pesca nuevos cuya eslora sea igual o superior a 15 metros, y a todas las personas que ejerzan una actividad profesional a bordo de estos buques, y trata materias como la navegabilidad y estabilidad, la instalación eléctrica, la detección y

prevención de incendios, la instalación de radiocomunicaciones, ventilación, temperatura, etc.

También son de importancia:

El Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar por el que se transpone la Directiva 92/29/CE del Consejo. Se modificó por la Orden PRE/930/2002, de 23 de abril, por la que se modifica el contenido de los botiquines que deben llevar a bordo los buques según lo establecido por el Real Decreto 258/1999.

El Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros por el que se transpone la Directiva 97/70/CE del Consejo y su reciente modificación por el RD 1422/2002, de 27 de diciembre.

El Real Decreto 285/2002 de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar por el que se transpone la Directiva 1999/63/CE del Parlamento Europeo.

La Ley de prevención de riesgos laborales, incluiría en su ámbito de aplicación a cualquier buque independientemente de las dimensiones del mismo, pues aunque con características peculiares no deja de ser un centro de trabajo. Su aplicación redundaría en unas prácticas de trabajo más seguras y un ambiente de trabajo más saludable, que contribuiría a disminuir el riesgo psicosocial de los pescadores.

El Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles, que incluye la flota pesquera nacional como objeto de actividad inspectora, vela porque se cumpla la normativa nacional e internacional vigente en España en materia de seguridad marítima, por tanto, aunque depende del Ministerio de Fomento es complementario a las medidas que designe el Ministerio de Trabajo.

Aunque sería más práctico que existiese una organización determinada y sistemática y unas competencias de las Autoridades pertinentes bien delimitadas, esto no exime de que la legislación que existe sea aplicable.

Además de los principios generales de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y del Reglamento de los Servicios de prevención, el Convenio 155 de la OIT sobre Seguridad y Salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo, así como otras normas reglamentarias que fijan aspectos más técnicos y particulares, como es el relativo a la señalización, condiciones del lugar de trabajo (OGSHT). Este maremagnum de normativa al pescador le llega como una serie de anteojos administrativos y trámites que lejos de facilitarles sus faenas, les complican la vida y no sólo

piensan que no les generan ningún bienestar inmediato sino que suponen un gasto sin más. Constatamos que no existe mentalidad de cultura preventiva, y en los casos en los que el tema no les es ajeno, la necesidad del cumplimiento de la normativa, no va más allá del miedo a la sanción.

Por otro lado en el diseño de los barcos, la inspección debería tener en cuenta que la mejoría en las condiciones de habitabilidad a favor de un aumento en la capacidad de carga o en detrimento de los lugares de descanso y de higiene personal es negativo, no sólo para el rendimiento de la tripulación sino también para la seguridad y calidad de vida. Se debería tener en cuenta el Convenio OIT sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros.

La nueva estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo (2002-2006), propone que los agentes implicados en esta materia persigan una serie de objetivos para promover la mejora de la salud y seguridad de los trabajadores, algunos de ellos son prioritarios en el sector pesquero como la mejoría necesaria en la jornada laboral y en la organización del trabajo, cambios en las formas de empleo, estrés, dependencia del alcohol, drogas y medicamentos..., y otros que se dan en un medio de trabajo ya de por sí arriesgado.

Las condiciones laborales a bordo de los buques implican una serie de características específicas que deben ser tenidas en cuenta:

1. Que el barco es un lugar de trabajo móvil e inestable.
2. Que el barco es lugar de vivienda y de trabajo.
3. Exposición continua a ruido y vibraciones.
4. Hábitos alimenticios incorrectos (sobrealimentación, abuso de excitantes, alcohol y tabaco).
5. Ausencia de médico a bordo en la mayoría de los buques, asumiendo la responsabilidad sanitaria el capitán o el patrón del buque.
6. Que el horario de trabajo es inexistente y el ritmo lo marca la mar y las capturas.
7. Que las condiciones higiénico-sanitarias suelen ser precarias.
8. Que el salario es "a la parte" con la inseguridad que conlleva.
9. Que es un trabajo que presenta aislamiento social.
10. Aislamiento geográfico.
11. Escasez de capturas en determinadas épocas y zonas, que obligan a la tripulación a arriesgar más, en caladeros peligrosos y en condiciones climatológicas adversas.
12. Hábitos erróneos de trabajo arraigados por antigüedad.
13. Trabajo monótono que puede producir confianza y falta de atención que conlleva a descuidos.
14. Desorden y falta de limpieza.
15. Mal estado de la maquinaria, instalación eléctrica, dispositivos contra incendios, etc., o su falta de mantenimiento.
16. No adoptar las medidas preventivas colectivas adecuadas y en su falta, las protecciones individuales (EPI).

17. Falta o inadecuación de formación e información a tripulación y a los patrones y armadores.

18. Experiencia insuficiente.

19. Relaciones personales conflictivas.

20. Incumplimiento de la normativa sobre disponibilidad de botiquín a bordo, la formación sanitaria de los marineros y la existencia de medios de consulta médica a distancia.

21. Incumplimiento de la normativa sobre diseño estructural y de las normas de las Sociedades de Clasificación y otras normativas análogas tanto durante el diseño y la construcción de buques como en la reconversión de los mismos.

22. Condiciones inadecuadas de las embarcaciones y equipos, máquinas y dispositivos de seguridad.

Elementos como la incertidumbre y el peligro condicionarán en distinto grado las estrategias no sólo productivas sino también reproductivas de los pescadores, así como mediatizará sus comportamientos y valores.

La incertidumbre a la que están sometidos los pescadores se debe a condicionantes bióticos (variabilidad de especies, cantidades, localización...) y abióticos (inclemencias atmosféricas, estado de la mar), que incidirán en la variabilidad de las capturas y en el valor de las mismas en el mercado. Los testimonios nos cuentan "que no es la primera vez que se tira el pescado para no bajar más el precio del pescado en lonja". Ahora los pescadores dicen emplear más tiempo que antes para recoger la misma cantidad o menos de pescado que hace unos años, esto conlleva grandes repercusiones, tanto de esfuerzo humano (fatiga, frustración...) como de coste.

La forma de remuneración en la industria pesquera, sobre todo en el sector de bajura, es la conocida como "a la parte" o reparto de gastos y beneficios entre propietario y tripulación. Se comparte los gastos de explotación que se deducen de los beneficios por la venta de las capturas realizadas. Esta, es una manera de incentivar a la tripulación, con el fin de elevar su productividad, pero puede conllevar también, aceptar malas condiciones laborales y estirar las jornadas de trabajo provocando la fatiga o el estrés.

Otra consecuencia del sistema de remuneración, es que al repartir los beneficios entre la tripulación, se opte por llevar el mínimo número de marineros, con lo que el ingreso económico correspondiente a cada uno sea mayor. Lógicamente, el reducir la tripulación con este fin, equivale a aumentar la carga de trabajo para los marineros del barco, aumentando de forma considerable los riesgos de accidentes. Una vez estudiada la problemática del sector, proponemos una serie de cambios que creemos serían importantes a la hora de mejorar las condiciones laborales del sector pesquero, atendiendo a tres variables:

1.- Personales: referidas a cambios en aptitudes y

actitudes, tanto de los trabajadores como de los armadores y patronos.

1.1.- Crear inquietudes para evitar la excesiva resignación y escaso interés de los pescadores por lograr unas condiciones de trabajo más humanas.

1.2.- Formación específica en materia de riesgos laborales y hábitos higiénico-sanitarios.

En este punto creemos que merece especial atención, la necesidad de exigir programas que incluyan formación en seguridad e higiene y que éstos sean tomados en serio. Deberían incluir prácticas y que se constate su realización, pues desgraciadamente es frecuente que se den situaciones de tener en el barco dispositivos de salvamento y que éstos no se sepan utilizar. La formación ha de ser convincente y centrada en las necesidades específicas del sector. En este sentido, es fundamental el papel del formador ya que los pescadores se percatan rápidamente de si la persona que aborda el tema sabe de qué está hablando y si comprende sus problemas. Si, a su juicio, se les propone algo no viable, demasiado caro o poco acertado, rechazarán no solamente al instructor sino además el asistir a otros cursos o programas de formación. Asimismo, habría que considerar la posibilidad de formar y luego contratar como instructores a pescadores experimentados y reconocidos por sus pares, como por ejemplo aquellos que hayan tenido que abandonar la profesión por las restricciones que afectan al sector, por lesiones o por edad avanzada.¹

En esta selección de informantes es importante tener en cuenta que por ser la pesca un ámbito matriarcal, las mujeres de los pescadores podrían ser mediadoras en la introducción de la cultura preventiva.

Los materiales didácticos deberán estar adaptados al nivel de enseñanza del grupo beneficiario. Éstos materiales deberán ser explícitos y estar bien ilustrados, a fin de que puedan ser bien comprendidos por todos los pescadores.

El tiempo que se dedica a la formación es considerado por algunos como trabajo no remunerado o - en el mejor de los casos- como tiempo perdido que podría haberse dedicado a familiares, amigos, ocio...². Está claro por tanto que el incentivo y la motivación deben ser fuertes y para ello se precisa dinero, tiempo de dedicación y ganas.

1. Son frecuentes los comentarios respecto a la formación de "Aquí en la pesca lo que tenemos que hacer es trabajar duro y nada más" o "Yo hice un curso en socorrismo y extinción de incendios pero no sé manejar un extintor ni una bengala".

2. Es necesario un cambio de actitud hacia la seguridad con la participación de todos y la buena voluntad para que no se repitan testimonios de este tipo "Yo creo que aquí se está hundiendo un barco y ni los patronos ni los marineros sabemos tirar una balsa al agua" o "aquí los marineros si se organizaran cursos serían los primeros que no irían a perder un par de horas estando como está la gente cansada".

2.- Organizacionales: relaciones industriales patronal-armador más modernas.

2.1.- Mayor sindicación del colectivo (no hay percepción de estar en el mismo bando, las movilizaciones son muy intensas pero sin continuidad).

2.2.- Establecimiento o promoción de programas de preparación sobre la protección de las buenas relaciones humanas a bordo.

2.3.- Tomar medidas adecuadas para reducir en aislamiento y soledad de los miembros de la tripulación a bordo.

2.4.- Aumento significativo y controlado de las vacaciones en tierra y de los tiempos de descanso a bordo.

2.5.- Instauración de un Salario Mínimo en el Trabajo Pesquero que libere al Pescador de sufrir caídas en sus remuneraciones ocasionadas por los vaivenes del mercado.

2.6.- Instauración en el sector (de forma negociada con las partes sociales interesadas) de un Estatuto del Marino que recoja los derechos y deberes fundamentales del Tripulante.

2.7.- Estudiar la desaparición del Salario a la Parte como incentivo para un mayor rendimiento (tiene efectos negativos sobre la salud psicosocial del pescador). Puede resultar motivador y favorecer el espíritu de equipo y trabajo pero por otro lado conlleva aceptar malas condiciones de trabajo y jornadas de trabajo peligrosamente agotadoras.

2.8.- En la medida de la posible, estudiar la posibilidad de incentivar el trabajo de los pescadores.

3.- Institucionales: mejora en los controles de las condiciones a bordo.

3.1.- Inspección en la fase de diseño del buque para que por ejemplo no existan materiales altamente combustibles en los camarotes y se mejoren las condiciones de habitabilidad, no sacrificando el espacio vital a favor de la carga y el rendimiento olvidando las condiciones necesarias de descanso.

3.2.- Política de sanciones verdaderamente disuasorias por las Autoridades competentes.

3.3.- Eliminar el conflicto de competencias en la inspección y extremar la atención en el control verdadero de las condiciones de trabajo que se están dando. Hacer cumplir los horarios que están estipulados por Ley y las condiciones higiénico-sanitarias pertinentes, a favor de los pescadores que son los realmente perjudicados.

3.4.- Controles efectivos de la dotación del buque.

3.5.- Mayor conocimiento por parte del pescador de los derechos laborales que le asisten.

3.6.- Cumplimiento de la normativa que hay sobre condiciones de trabajo a bordo y extensión de exigencias en materia de seguridad e higiene para buques más pequeños.

3.7.- Que los convenios colectivos enriquezcan sus capítulos sobre condiciones de vida a bordo.

3.8.- Disuadir a las empresas marítimo-pesqueras de acogerse a pabellones sub-estándar ("de conveniencia")

3.9.- Asegurar que los miembros de la tripulación han

tenido el descanso que marca la Ley.

3.10.- Posibilidad de empleo alternativo en caso de problemas o personas no aptas. Si hubiese una cierta independencia económica mediante actividades de subsistencia, tendrían un mayor control sobre sus vidas y su trabajo.

Creemos que sería importante la educación en materia de hábitos de vida, no sólo en el barco sino en la llegada al puerto, sobre nutrición y ejercicio físico, consumo de tabaco, alcohol, heroína y cocaína, sedativos, estimulantes psíquicos... y el análisis en profundidad de las posibles causas, que pueden ir desde el aburrimiento, tensión, frustración, aislamiento de la familia, sentimiento de restricción de libertad, falsa sensación de equipo, incompreensión para contar inquietudes, sentimiento de estorbo para la familia al regresar a casa...

El examen de aptitud que se debe hacer previo al embarque por los profesionales del ISM es importante que sea lo más específico y en profundidad posible y que tenga en cuenta tanto las condiciones físicas como psicológicas del pescador ya que el mar necesita una previsión asistencial muy importante para reducir la morbilidad y accidentes a bordo. Por otro lado, el aislamiento es frecuente en este sector tanto por embarques de mayor duración como para los pescadores que faenan a lo largo de todo el día solos. No todas las personas soportan la sensación de soledad o desarraigo que pueden darse en los pescadores.

Por último, con la información que tenemos, hemos elaborado una lista de verificación que pretendemos perfeccionar para que sirva de modelo orientativo para la evaluación de riesgos por factores psicosociales en el trabajo de los pescadores.

Creemos que el estado anímico repercute en gran medida en el desempeño del trabajo, por eso hacemos primero una valoración general del mismo para investigar después una posible relación causal, ya sea por factores laborales o extralaborales.

MODELO DE EVALUACIÓN DE RIESGOS PSICOSOCIALES EN PESCADORES

Factores anímicos generales

1. Por las mañanas se siente mejor que por las tardes.
2. Frecuentemente tiene ganas de llorar y a veces llora.
3. Le cuesta mucho dormir o duerme mal por las noches.
4. Tiene ahora tanto apetito como antes.
5. Todavía se siente atraído por el sexo.
6. Cree que está adelgazando.
7. Está estropeado.
8. Se cansa por cualquier cosa.
9. Su cabeza está tan despejada como antes.

10. Se siente agitado e intranquilo y no puede estar quieto.
11. Tiene esperanza y confía en el futuro.
12. Se siente irritable.

Factores laborales

Control sobre la tarea

13. ¿Puede controlar el ritmo de su trabajo?
14. ¿Cree que está suficientemente preparado para realizar las tareas que tiene encomendadas?
15. ¿Cuántas horas de su jornada laboral tiene que estar centrado en su trabajo sin hablar, desplazarse o poder pensar en cosas ajenas a su tarea?
16. ¿Puede descansar cuando lo necesita?

Dificultad de la tarea

17. ¿Siente que sus tareas son difíciles?
18. ¿Siente que sus tareas son arriesgadas o peligrosas?

Satisfacción con el trabajo

19. ¿Tiene la sensación de estar siempre o casi siempre trabajando?
20. ¿Siente que le exigen más trabajo del que le gustaría hacer?
21. ¿Se siente a menudo fatigado?
22. ¿Está motivado con su trabajo?
23. ¿Está satisfecho con su trabajo?
24. ¿Le gusta embarcarse?
25. Si pudiera ¿trabajaría en otra cosa?
26. ¿Si Vd. diese alguna idea de cómo mejorar su trabajo cree que la tendrían en cuenta?
27. ¿Cree que su oficio está bien visto?
28. ¿Cuándo y porqué comete algún error en su trabajo?
29. ¿El trabajo que realiza le resulta fácil o difícil?
30. ¿Cambiaría su puesto de trabajo por el de otro compañero suyo?
31. ¿Está nervioso cuando trabaja?
32. ¿Le gustaría que su trabajo fuese estable?
33. ¿Le gustaría recibir formación para aprender cosas nuevas? Ponga ejemplos
34. Si en su trabajo comete un error ¿pasa desapercibido?
35. Al acabar la jornada ¿se siente fatigado?
36. ¿Le gustaría cambiar de compañero de trabajo?
37. ¿Cree que su trabajo es importante?
38. ¿Cree que sus compañeros valoran su trabajo?
39. ¿Está de acuerdo en cómo se le dan las órdenes?
40. ¿Cree que le informan correctamente de lo que tiene que hacer?
41. ¿Le preocupa que en un futuro próximo puedas perder su empleo?
42. ¿Le gustaría que no existiese el sistema de reparto "a la parte"?
43. ¿Está satisfecho con el sueldo que recibe?

Relaciones personales

44. ¿Tiene buena relación con sus compañeros?

45. ¿Tiene buena relación con el patrón?
46. ¿Se siente respetado por el resto de la tripulación?
47. ¿Cree que sus compañeros y Vd. forman un buen equipo?

Factores extralaborales

Hábitos

48. ¿Su nutrición es adecuada?
49. ¿Piensa a veces que debería beber menos alcohol?
50. ¿Cuántas cervezas o vinos bebe al día?
51. ¿Alguna vez le han dicho que bebe mucho?
52. ¿Fuma? ¿Cuánto?
53. ¿Consume café? ¿Cuánto?
54. ¿Consume otras sustancias? ¿Cuáles?

Familia

55. ¿Le gustaría pasar más tiempo con su familia?

56. ¿Cuándo regresa a casa siente que estorba?
57. ¿Le gustaría pasar más tiempo con sus amistades?
58. ¿A su familia le gustaría que cambiara de trabajo?
59. ¿Considera a sus compañeros como amigos?

Estados Afectivos

60. ¿Siente ganas de llorar cuando está embarcado?
61. ¿Se siento cansado al desembarcar?
62. ¿Es Vd. una persona tranquila?
63. ¿Se siento triste cuando desembarca?
64. ¿Le preocupa su edad?
65. ¿Le preocupa su futuro?
66. ¿Se siente triste y deprimido?.

El contenido de este artículo fue presentado como Comunicación en las VIII Jornadas Nacionales de Medicina Marítima en Tarragona, 25-26 Abril 2003

REFERENCIAS / REFERENCES

1. Colegio Oficial de Psicólogos de Andalucía Occidental. Aspectos ergonómicos y psicosociales en la prevención de riesgos laborales, Sevilla, 2002.
2. Goethe, W.H.G.; Watson, E.N. Manual de Medicina Náutica. Trad. ISM. Ed Verlag Ibérica. Madrid, 1992.
3. Mari, R; González, E. Técnicas de Prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo. Instituto Social de la Marina. Ministerio de trabajo y Seguridad Social, Madrid, 1990.
4. Rodríguez, J.L; Manual Técnico de Seguridad e Higiene en la mar. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Madrid, 1982.
5. Arbex J.C. Pesqueros españoles. Ed. Secretaría General Técnica del M.A.P.A. Madrid, 1986.
6. Canals M.L., Gómez F., and Herrador J. Maritime Health in Spain: integrated services are the key. International Maritime Health, 2001, 52 (1-4): 104-116.
7. Cifuentes Mimoso T., Bermúdez de la Puente P. Patología auditiva inducida por el ruido en la población laboral de pesca de bajura. Mapfre Medicina 2000; 1(4): 258-263.
8. Forosur. Las artes de pesca en el litoral gaditano. Diputación Provincial de Cádiz. Cadiz, 2001.
9. González Lago J.A., Arranz Buján L. Manual de prevención de riesgos laborales no sector pesqueiro. Xunta de Galicia. 2001.
10. Junta de Andalucía. Condiciones de trabajo en el sector de la pesca. Comunidad autónoma andaluza. Consejería de Fomento y Trabajo. Dirección General de Trabajo y Seguridad Social, Sevilla, 1990.
11. Junta de Andalucía. Formación pesquera. Seguridad e Higiene en el Trabajo. Consejería de Agricultura y Pesca. Sevilla, 1999.
12. López Cordero, J. Manual para la obtención del certificado de competencia para marinero. Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca. Sevilla, 1999.
13. López Rodríguez A.M, Ruíz Calatrava R., Oceransky Losana S., Fanjul García A. Curso de Prevención de Riesgos Laborales. Buques de pesca (I, II, III y IV). Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. 1998.
14. Martín Gómez, J.A., Illade Matanzo, C.J. Adiestramiento en seguridad marítima para la flota pesquera. Curso de seguridad a bordo. Junta de Andalucía. 1992.
15. Matheson C., Morrison S., Murphy E., Lawrie T., Ritchie L., and Bond C. The health of fishermen in the catching sector of the fishing industry: a gap analysis. Occup. Med. 2001; 51 (5): 305-311.
16. Moreno Cáliz S. Las enfermedades profesionales. Un estudio de su prevención. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. INSHT.2002.
17. Nogueroles Alonso de la Sierra, P.J., Zafra Mezcuca, J.A., Patología del trabajo y su prevención: sector marítimo-pesquero. Protección Laboral 1º Trim 2002; 30: 42-45.
18. Organización Internacional de Trabajo. Enciclopedia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Madrid. Mº de Trabajo y Seguridad Social, 1989.
19. Organización Internacional del Trabajo. Enciclopedia de Seguridad y Salud en el Trabajo, vol III. Madrid: Mº de Trabajo y Asuntos Sociales, 1999
20. Organización Internacional del Trabajo. La seguridad y la salud en las industrias pesqueras. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1999.
21. Organización Internacional del Trabajo. Normas de seguridad para pescadores y barcos de pesca: parte A: recomendaciones prácticas sobre seguridad e higiene para patronos y tripulantes. Ginebra, 1970.
22. Paredes Martínez, J.P. Riesgos laborales e incapacidades en los marineros de buques de pesca. Medicina y Seguridad del Trabajo 2001; 190: 73-91.
23. Segarra R.M, González Pino E. Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1992.
24. Segarra R.M, González Pino E. Técnicas de prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo. Instituto Social de la Marina. Madrid 1990.
25. Tasende Souto, J.M., Seguridad en la pesca de bajura. Mapfre Seguridad 4º Trim 1998; 72: 11-21.