

Factores Humanos, Técnicos y Psicosociales de la Accidentalidad Laboral en el Sector Pesquero de Galicia

Autor/a: Enrique Allegue Osset

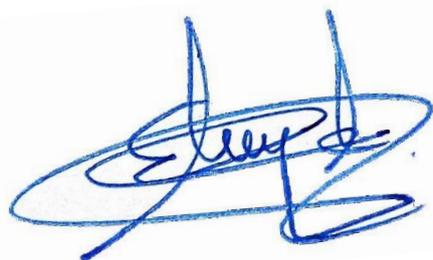
Tesis doctoral UDC / Año 2020

Director/a: José Ángel Fraguela Formoso

Miguel Clemente Díaz

Tutor/a: Miguel Clemente Díaz

Programa de Doctorado en Ciencias Sociales y del Comportamiento



Factores Humanos, Técnicos y Psicosociales de la Accidentalidad Laboral en el Sector Pesquero de Galicia

Autor/a: Enrique Allegue Osset

Tesis doctoral UDC / Año 2020

Director/a: José Ángel Fraguela Formoso

Miguel Clemente Díaz

Tutor/a: Miguel Clemente Díaz

Programa de Doctorado en Ciencias Sociales y del Comportamiento



UNIVERSIDADE DA CORUÑA

ACREDITACIÓN DE LOS DIRECTORES

JOSÉ ÁNGEL FRAGUELA FORMOSO, CATEDRÁTICO DE SISTEMAS AUXILIARES DEL BUQUE Y GESTIÓN Y AUDITORIAS DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES DE LA UNIVERSIDADE DA CORUÑA,

Y

MIGUEL CLEMENTE DÍAZ, CATEDRÁTICO DE PSICOLOGÍA SOCIAL DE LA UNIVERSIDADE DA CORUÑA,

INFORMAN:

Que son los Directores del alumno de Doctorado **Don Enrique Allegue Osset**, y Miguel Clemente Díaz el Tutor, cuya Tesis se desarrolla en el Programa “Ciencias Sociales y del Comportamiento”, habiendo finalizado la Tesis titulada “Factores humanos, técnicos y psicosociales de la accidentalidad laboral en el sector pesquero de Galicia”.

Que la citada Tesis posee los requisitos académicos y científicos pertinentes para que se proceda a la Lectura y Defensa de la misma, considerando estos Directores que se trata de un trabajo de alta calidad.

Y QUE POR LO TANTO:

Se emite este **informe FAVORABLE** de cara a la lectura y Defensa de la misma.

Y para que conste a los efectos oportunos, firmamos la presente a 22 de Abril de 2020.

**CLEMENTE DIAZ
MIGUEL
MANUEL -
05366466Z**

Firmado digitalmente por CLEMENTE DIAZ MIGUEL MANUEL - 05366466Z
(AUTENTICACIÓN)
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES,
serialNumber=IDCES-05366466Z,
givenName=MIGUEL MANUEL,
sn=CLEMENTE DIAZ, cn=CLEMENTE DIAZ MIGUEL MANUEL - 05366466Z
Fecha: 2020.04.22 18:04:39 +02'00'

**FRAGUELA
FORMOSO, JOSE
ANGEL
(AUTENTICACIÓN)**

Firmado digitalmente por FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Nombre de reconocimiento (DN):
c=ES, serialNumber=32588507Z,
sn=FRAGUELA, givenName=JOSE ANGEL, cn=FRAGUELA FORMOSO, JOSE ANGEL (AUTENTICACIÓN)
Fecha: 2020.04.22 17:54:11 +02'00'

Fdo.: Dr. D. Miguel CLEMENTE DÍAZ,
Universidade da Coruña

Fdo.: Dr. D. José Ángel FRAGUELA
FORMOSO, Universidade da Coruña

DEDICATORIA

Es mi deseo dedicar esta Tesis doctoral a mi familia, a mi mujer Ana, y a mis cinco hijos Ana María, Enrique, Fernando, Juan Antonio y Almudena los cuales han mostrado una gran generosidad sacrificándose hasta lo indecible para que esta tesis doctoral haya podido salir adelante. Espero que algún día este esfuerzo les sirva a mis hijos como ejemplo.

No menos importante para mí han sido mi padre el Dr. D. Enrique Allegue y D. Hermenegildo Franco que me han brindado su cariño, ayuda y motivación y han sabido siempre darme el apoyo necesario desde antes incluso de comenzar mis estudios universitarios.

Desde lo más profundo de mi corazón, gracias

AGRADECIMIENTO

Quiero empezar mi tesis doctoral mostrando mi agradecimiento al Dr. D. José Ángel Fraguela, que ha sido mi co-director de tesis y me ha animado y motivado en los momentos más difíciles. Sin su ayuda y constante motivación, no habría sido posible llevar a cabo esta tesis.

Quisiera también expresar mi más profundo agradecimiento al Dr. D. Miguel Clemente, mi tutor y co-director de tesis en este programa de doctorado, ya que ha sido una gran ayuda y un inestimable apoyo.

También agradezco el soporte que me ha brindado la sección de estadística del ISSGA en la persona de D. Manuel Armada y por supuesto al Programa de Doctorado en Ciencias Sociales y del Comportamiento de la UDC.

RESUMEN

La presente tesis doctoral se centra en el estudio de la accidentalidad laboral que se registra en el sector pesquero de Galicia.

La estadística estudiada está formada por la mano de obra, la flota y la accidentalidad. Se han estudiado las características propias de cada una tales como composición, causas forma y evolución de las mismas.

Esta tesis doctoral ofrece una explicación sobre la accidentalidad laboral del sector pesquero de Galicia bajo la triple visión de los factores humanos, técnicos y psicosociales según los parámetros del programa de doctorado en Ciencias Sociales y del Comportamiento de la UDC y explica cuál ha sido la causa detonante de la accidentalidad registrada y facilita su estudio para que los técnicos que desarrollan sus funciones en el sector, implementen las medidas necesarias para mitigarla o llevarla a niveles tolerables.

Si bien desde la entrada en vigor de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales se han hecho grandes esfuerzos por parte de los diferentes actores involucrados, la lucha contra la siniestralidad laboral en el sector continua y se agradecen todas las aportaciones, en especial, por parte de la comunidad científica. Esta tesis doctoral es una contribución desde un punto de vista ajeno al sector, con una visión ecuánime y objetiva de la situación de la seguridad y salud, la flota y los trabajadores del sector en Galicia.

ABSTRACT

This doctoral thesis focuses on the study of occupational accidents in the Galician fishing sector.

The statistics studied are formed by the manpower, the fleet and the occupational accidents rate. The characteristics of each one have been studied, such as composition, causes, form and evolution of the same.

This doctoral thesis offers an explanation of the occupational accidents in the Galician fishing sector under the triple vision of human, technical and psychosocial factors according to the parameters of the UDC's doctoral program in Social and Behavioral Sciences. It explains what has been the trigger for the registered accidents and facilitates their study so that the technicians who carry out their functions in the sector can implement the necessary measures to mitigate them or bring them to tolerable levels.

Although great efforts have been made by the different actors involved since the entry into vigour of the Law on the Prevention of Occupational Risks, the fight against

occupational accidents in the sector continues, and all contributions, especially from the scientific community, are appreciated.

This doctoral thesis is a contribution from a point of view outside the sector, with an impartial and objective view of the health and safety situation, the fleet and professionals of the sector in Galicia.

RESUMO

Esta tese doutoral céntrase no estudo dos accidentes laborais que se producen no sector pesqueiro en Galicia.

A estatística estudada está formada pola forza de traballo, a frota e a sinistralidade. Estudáronse as características propias de cada unha como a composición, as causas, a forma e a evolución das mesmas.

Esta tese doutoral ofrece unha explicación da accidentalidade no sector pesqueiro en Galicia baixo a triple visión de factores humanos, técnicos e psicosociais segundo os parámetros do programa de doutoramento da UDC en Ciencias Sociais e do Comportamento e da unha explicación do desencadeante do accidente rexistrado e facilita o seu estudo para que os técnicos que desenvolvan as súas funcións no sector, implementen as medidas necesarias para mitigalo ou levalo a niveis tolerables.

Aínda que se fixeron grandes esforzos polos diferentes actores implicados dende a entrada en vigor da Lei de prevención de riscos laborais, a loita contra os accidentes de traballo no sector continúa e agradécense todas as achegas, especialmente da comunidade científica.

Esta tese doutoral é unha contribución desde o punto de vista externo ao sector, cunha visión xusta e obxectiva da situación da seguridade e saúde, da frota e dos traballadores do sector en Galicia.

PRÓLOGO

Previo al inicio del desarrollo de la tesis doctoral que a continuación se presenta, me parece oportuno efectuar unos comentarios introductorios al mismo. Dichos comentarios son extraídos del [*Libro Verde de la Comisión de las Comunidades Europeas*](#), (Comisión Europea, 2006)

Los españoles hemos crecido escuchando las historias de los grandes descubridores que nos permitieron comprender que la Tierra era redonda y ubicar adecuadamente en ella los continentes y los países.

Nos encanta irnos de vacaciones a la playa o a sitios costeros, disfrutamos viendo el movimiento en los pequeños puertos pesqueros y de los manjares en sus restaurantes tan acogedores. A otros les da por ir de pesca o a bucear para hacer fotografía o a regatear en clubs.

Muchos son profesionales del sector, son tripulantes, patrones, capitanes, estibadores, pescaderos, mayoristas, minoristas, subastadores... Pero de lo que la mayoría de esas personas no se percatan es de que todas estas actividades están interrelacionadas entre sí y no solo ya por el aspecto económico.

En tiempos pretéritos el entorno litoral español estaba plagado de pequeños y grandes núcleos urbanos que basaban su existencia en la pequeña actividad pesquera. El sector se fue tecnificando y esas pequeñas poblaciones y sus puertos de mar fueron creciendo y con ello emergió una nueva serie de labores que son propias de la gestión moderna de los puertos.

La costumbre que tenemos como asentada de tener una segunda residencia en la costa para nuestras vacaciones o tiempo de ocio es algo relativamente nuevo. Además, no es una buena opción si tenemos en cuenta que este hecho estresa todavía más a los ya de por sí deteriorados ecosistemas litorales y es un hecho preocupante el que esta tendencia es a incrementarse.

Otro detalle del que normalmente no nos percatamos es que el agua que disfrutamos y derrochamos proviene como es bien sabido del mar. El ciclo del agua o como se le conoce científicamente el ciclo hidrológico, consiste en que el sol calienta la superficie, generando con esto corrientes de aire ascendente que provocan que el agua se evapore, ascienda por el aire y se condense en altas altitudes formando nubes, para luego caer en forma de lluvia, granizo, nieve o niebla.

Es curioso observar que los medios de comunicación hagan tanto hincapié en el cambio climático, pero se despreocupen por el medio marino y su implicación en este proceso. El mar actúa como moderador de los procesos climáticos, tenemos como ejemplo claro de

esto en nuestras costas la famosa corriente del golfo. Pero también actúa indirectamente, absorbiendo CO₂ del aire, es bien conocida la expresión el aire puro del mar.

Tampoco nos preocupa mucho, o aparentemente es así, el conseguir unos mares saneados ejemplos de estos son bien claros, vertidos de todo tipo de aguas sin depurar, plásticos, desechos sólidos industriales y urbanos, químicos, metales pesados, hidrocarburos, lubricantes... Un medio ambiente marino libre de polución lleva consigo un mar lleno de vida con abundante biodiversidad como para hacer del sector pesquero, mediante técnicas sostenibles, una fuente de alimentación constante para el hombre sin comprometer ni su futuro ni por consiguiente el nuestro como especie.

Estamos ante un proceso paulatino de acidificación de nuestros mares. Este proceso es debido a la concentración de dióxido de carbono (CO₂) lo que puede traernos como consecuencia la destrucción de los arrecifes coralinos. Debo recordar que estos arrecifes son fuente de vida en los ecosistemas marinos, sin ellos no es posible la vida en el mar ya que su destrucción provocaría primero grandes cambios en la cadena alimentaria y por otra parte disminuiría la posibilidad de absorción de ese CO₂ por parte del mar lo que contribuiría de manera exponencial al efecto invernadero.

En el año 2002 se celebró en Johannesburgo la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible, y entre sus conclusiones se llegó a la de mantener la biodiversidad en el medio marino e incluso regenerar los mares hasta que se alcanzaran los niveles anteriores. Se suponía que esta regeneración marina estaría finalizada alrededor del año 2015. Otro punto importante es el de la lucha contra la sobreexplotación pesquera. Si se mantienen posturas firmes contra ella como son por ejemplo eliminar las redes de deriva, utilizar enmalles ecológicos que eviten capturas indeseadas evitando con ellos los tristemente famosos descartes, se disminuirá la presión sobre los ecosistemas marinos lo que provocará aumentar las capturas y que estas sean más comerciales, esto es, que sean de mayor tamaño y además reduciremos también la posible extinción de especies marinas ya sean comerciales o no pero todas importantes en el medio natural.

Si hay un punto aceptado por todas las personas integrantes del sector y por todos los que se han preocupado por estudiar las condiciones del trabajo a bordo de un buque es que no tienen nada en común las otras actividades con las realizadas a bordo.

Como informa el [Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo](#) (INSST) en su [Informe y Propuestas sobre la Aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al Sector Marítimo](#) (INSST, 1997), tanto el lugar físico, el buque, como el medio en que ese trabajo se realiza, la mar, dota a esta actividad laboral de unas particularidades propias que condicionan fundamentalmente el desarrollo de las relaciones que de la misma se derivan. El espacio físico en que se lleva a cabo el trabajo, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la carencia -o cuando menos la precariedad- de instalaciones adecuadas para una normal convivencia, las tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, los sistemas de trabajo, las disfunciones horarias, el inadecuado planteamiento en la composición de las dietas, la

tensión psíquica que genera el trabajo y el ritmo laboral... etc., conforman un Tabla socio-laboral que exige inevitablemente una atención específica e integral de los poderes públicos. No debe olvidarse que el buque en muchas ocasiones y para un número muy importante de los trabajadores -tripulantes-, es también su lugar de ocio y de residencia durante muchos meses.

En este sentido, no es extraño que estas particularidades hayan merecido una atención específica por diversos organismos y organizaciones internacionales, que ha dado lugar a una amplia regulación con normativa propia y singular para el sector marítimo pesquero. Tanto la [Organización Internacional del Trabajo](#) (OIT), como la [Organización Marítima Internacional](#) (OMI), entre otros foros, sociales o técnicos, desgajan del mundo laboral general al sector marítimo y reconocen sus múltiples peculiaridades con la discusión de su problemática en Conferencias Marítimas para tratar asuntos específicos que conciernen a los trabajadores del mar.

La FAO, [Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación](#), a través de su [Departamento de Pesca y Acuicultura](#), edita el libro *El estado mundial de la pesca y la acuicultura* (FAO, 2018) y de sus páginas se extrae multitud de ideas que son de plena vigencia en el sector.

Realmente y en contra de los esfuerzos de los principales órganos nacionales e internacionales, no se ha conseguido mucho para mejorar las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores del mar. Son varios los factores de los que depende la seguridad de los trabajadores a bordo ya que en este punto confluyen el diseño del navío, su construcción o el equipamiento del que va provisto. En este tipo de barcos los tripulantes trabajan en la cubierta y con las condiciones ambientales reinantes en la zona y para colmo con las escotillas abiertas, con lo cual se incrementa todavía más el riesgo al que se exponen.

Tradicionalmente se ha considerado precisamente que para disminuir el riesgo inherente a esta actividad se debía de actuar sobre esos mismos puntos, es decir, el diseño, la construcción y el equipamiento, así como la capacitación de los trabajadores.

Qué duda cabe que actuaciones sobre cualquiera de ellos redundará en mejores resultados estadísticos de accidentalidad en el sector, pero la mayor parte de los accidentes se deben a errores humanos en las maniobras de pesca, estos errores son causados debido en su mayoría a los riesgos psicosociales a que los que están sometidos los tripulantes a bordo, y todos derivan del principal problema que es la presión por la pesca.

La principal causa de accidentalidad no son unos medios inapropiados sino una mala praxis. Esta se ve influenciada negativamente por la negligencia o por la ignorancia del propio trabajador. Esta situación es la que tradicionalmente ha obstaculizado el que la seguridad y la salud de los trabajadores del sector no hayan sido mejoradas a lo largo del tiempo.

También el mundo marino paga caro el que los principales organismos nacionales e internacionales al hablar o actuar en pro de la seguridad en la mar lo hagan pensando en los grandes buques y se despreocupen de los pequeños pesqueros o las pequeñas naves de bajura. No nos olvidemos que este es mal endémico del sector a escala mundial y deben ser los organismos supranacionales como la FAO los que empiecen tomando medidas en el sector, pero a todos los niveles.

El [*Código de Conducta para la Pesca Responsable*](#) (FAO, 1995) de la FAO fue aprobado en octubre de 1995 por la Conferencia de la FAO. Este código, que no es de obligado cumplimiento, se puede considerar como el documento marco que aglutine todos los movimientos encaminados a lograr la sostenibilidad del medio marino y la seguridad y salud de los trabajadores.

En el 27º periodo de sesiones del Comité de Pesca los países participantes solicitaron a la FAO para que colaborara con la OMI a establecer un Plan de Acción Internacional (PAI).

Este Plan al ser voluntario sería más fácil de implementar que uno obligatorio. Estaría dirigido a todo tipo de buques, incluidos los pesqueros y exigiría a los Estados firmantes, una auditoria nacional tanto del problema como de las causas subyacentes, y que implementaran acciones para mejorar erradicarlo.

Según el [*Informe y propuestas sobre la aplicación de la ley de prevención de riesgos laborales al sector marítimo*](#) (INSST, 1997) del INSST, las circunstancias enumeradas anteriormente, conforman una realidad soportada por un marco normativo, que hace precisa la definición y puesta en marcha de programas especiales para el sector marítimo, con la articulación de modelos muy concretos para este colectivo, cuyas notas diferenciadoras podrían ser: su carácter específico y su carácter integral.

Específico, por cuanto sólo desde una respuesta normativa no generalizada, que contemple y respete las características del trabajo a bordo de los buques, se puede buscar la eficacia en el cumplimiento de la norma y en la exigencia de la misma. Integral, por cuanto las actuaciones protectoras o de aplicación normativa para la gente de mar deben aglutinar en un conjunto, la totalidad de sus elementos integrantes. Poner en marcha acciones o programas de diversa índole en este sector, podrían resultar baldíos, si no se establecen los adecuados niveles de integración.

Del estudio estadístico de los accidentes de trabajo y de su comparación con otras actividades, afines o no, poca o ninguna consecuencia se puede obtener si no recurrimos a un sistema de comparación como es el Índice de Incidencia (I_i) ya que relaciona los accidentes de un sector en igualdad de condiciones numéricas con los demás.

ÍNDICE

ACREDITACIÓN DE LOS DIRECTORES.....	3
DEDICATORIA.....	4
AGRADECIMIENTO	5
RESUMEN	6
ABSTRACT	6
RESUMO.....	7
PRÓLOGO	8
ÍNDICE.....	12
Capítulo 1: Justificación Teórica.....	14
1.1.- Consideraciones Generales y Planteamiento.....	14
1.2.- Trabajadores del Sector Pesquero.....	28
1.3.- Flotas Pesqueras de Galicia y de España.....	40
1.4.- Revisión Teórica.....	63
Capítulo 2. Hipótesis y Objetivos.....	73
2.1.- Objetivos.....	73
2.2.- Hipótesis	73
Capítulo 3. Metodología.....	75
3.1.- La Evaluación de Riesgos.....	75
3.2.- Estimación del Riesgo	78
3.3.- Valoración del Riesgo	78
3.4.- Documentación del Sistema	79
3.5.- Fuentes de Información y Obtención de Datos	82
Capítulo 4. Resultados.....	93
4.1.- Sector Pesquero Español	93
4.2.- Sector Pesquero Gallego.....	95
4.3.- Comparación del Número de Accidentes Entre Flotas.....	102

4.4.- Flota de la Comunidad Autónoma de Galicia	102
4.5.- Resultados Estadísticos de los Accidentes	152
Capítulo 5. Discusión	203
5.1.- Verificación de Hipótesis	203
Capítulo 6. Conclusiones.....	213
6.1.- Análisis del Sector Pesquero en su Conjunto	213
6.2.- La Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesquero	214
6.3.- La Formación en el Sector Pesquero	218
6.4.- Sistema de Telemedicina Portátil para Buques de Pesca	221
6.5.- Limitaciones y Futuras Líneas de Investigación	222
Referencias	224
ANEXOS	233
Índice de Tablas	233
Índice de Figuras.....	243

Capítulo 1: Justificación Teórica

1.1.- Consideraciones Generales y Planteamiento

1.1.1.- Condiciones de Trabajo en el Sector Pesquero

En el libro [*Las Enfermedades Relacionadas con el Trabajo en el Sector Pesquero*](#) (ARVI, 2011), se explican las condiciones de trabajo en el sector pesquero y las describe como que han sido precarias y muy duras desde el comienzo de la actividad. Este libro será la referencia para este apartado ya que de sus páginas se extraen multitud de citas y de ideas.

Conviene recordar que a bordo de un buque pesquero el trabajo se lleva a cabo en un espacio muy limitado y con una sociedad claramente jerarquizada y segmentada por las distintas dedicaciones de sus tripulantes, patrón, maquinista, marmitón, cubierta...El sistema retributivo es estresante ya que para los tripulantes sus salarios dependen de las capturas. Las tareas y la vida a bordo dependen exclusivamente de la producción. La higiene personal o la vida a bordo no es la más adecuada y aunque se viva en un espacio muy reducido se produce con mucha frecuencia aislamiento y problemas de comunicación. Prácticamente no existe tiempo ni espacio para el ocio y las vacaciones no son remuneradas. El trabajo es físico y abundan los problemas ergonómicos, sobreesfuerzos, movimientos repetitivos, posturas estáticas... Un problema añadido es que muchos de los tripulantes para soportar ese nivel de estrés han recurrido al uso de sustancias estupefacientes.

Si la situación es mala para los trabajadores y sus familias el sector arrastra también una problemática propia como es la subida del precio de los carburantes (gasoil), los principales beneficios son para los intermediarios, se ha producido una disminución en las concesiones de construcción para la flota pesquera.

Es muy cierto que la salud de los trabajadores del mar repercute directamente en el bienestar de sus familias.

En las comunidades que dependen de los recursos, como las comunidades pesqueras, la salud humana sustenta la capacidad de las personas y las familias para mantener medios de vida viables. La pesca es una ocupación peligrosa, en la que los pescadores están expuestos a riesgos para la salud tanto dentro como fuera de la costa. Muchos de estos riesgos y problemas de salud asociados también se extienden a las familias de pescadores y comunidades más amplias. A pesar de la importancia de la salud, existe una falta de comprensión de la amplitud de los problemas de salud que afectan a las personas asociadas con la pesca. (Woodhead , Abernethy, Szaboova, & Turner, 2018).

1.1.2.- Los esfuerzos nacionales en materia de seguridad y salud

Siguiendo las noticias de la [OIT](#), hay al parecer grandes diferencias en el ámbito de aplicación y contenido de la legislación nacional y de las disposiciones reglamentarias sobre seguridad y salud en la industria pesquera.

En general, suele haber menos requisitos de seguridad y salud para los pescadores que faenan en embarcaciones pequeñas. La naturaleza informal de muchos sectores de la industria pesquera y la forma que tienen muchos pescadores en sus acuerdos de remuneración, pueden también afectar el grado en que son protegidos por las leyes y disposiciones reglamentarias que se refieren a los demás trabajadores. Parece que va progresivamente creciendo la tendencia a inscribir ciertos buques pesqueros de mayor tamaño en registros «abiertos», cuando han tenido históricamente unas tasas muy elevadas de muertes y de inmovilización en el puerto por control estatal de buques mercantes, porque ello puede hacerse con el fin de eludir la normativa de seguridad (y de otros tipos).

Varía según los casos el grado en que se consulta a los armadores de los buques pesqueros, a los representantes de los trabajadores y otras partes interesadas y pertinentes en relación con las cuestiones de seguridad y salud de los pescadores, y en relación también con el propio método de consulta. Algunos organismos nacionales y regionales cuentan con la participación no sólo de los interlocutores sociales, sino también de las organizaciones no gubernamentales, de los aseguradores, de los diseñadores y constructores de las embarcaciones, de los fabricantes del equipo, de las esposas y familias de los pescadores, de las instituciones de formación e investigación y de otras instancias. Sin embargo, no parece que este tipo de consulta amplia esté del todo generalizada.

Las instituciones de investigación y de formación están llevando a cabo importantes investigaciones en materia de seguridad y salud en la industria pesquera. No está muy claro si este tipo de información se intercambia de manera habitual y eficaz entre estas instituciones y (en caso afirmativo) cómo se hace. Parece que en ciertas comunidades se editan abundantes materiales de muy buena calidad para la formación y concienciación (folletos, libros, vídeos, etc.), que podrían adaptarse fácilmente y ser utilizados en otros lugares tal y como se referencia en la página web [MARLEANET](#) (Maritime Learning Network, s.f.), tiene por objeto desarrollar en el Espacio Atlántico una red ambiciosa e innovadora basada en la cooperación, el intercambio de conocimientos, buenas prácticas y experiencias, así como la creación de herramientas pedagógicas.

Algunas comunidades disponen de planes detallados de formación y certificación para los pescadores, que suelen reflejar lo dispuesto en el [Convenio sobre los Certificados de Competencia de Pescadores \(núm. 125\)](#) (OIT, 1966) y la [Recomendación sobre la Formación Profesional \(pescadores\) \(núm. 126\)](#) (OIT, 1966) de la OIT, y más recientemente lo dispuesto en el [Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros STCW-F](#) (OMI, 1995),

así como en el [Documento de orientación sobre formación y titulación del personal de los buques pesqueros](#) (OMI - OIT - FAO, 1985) , publicado conjuntamente por la OMI, la OIT y la FAO. Sin embargo, el centro de atención de muchos programas de formación parece estar en los patrones y los oficiales superiores. Los programas de formación para los tripulantes y para los pescadores a pequeña escala o artesanales parecen ser limitados.

Parece que buena parte de las embarcaciones de pesca no pasan por inspecciones regulares, especialmente en los aspectos de seguridad y salud profesionales. Esto puede estar en relación con la limitación de los recursos y, en ciertos casos, con la resistencia de algunos pescadores por los costos que supone y por otras preocupaciones. Se han elaborado algunos planes innovadores, tanto para reducir el costo como para subvencionar la adquisición de equipos de seguridad. Los pescadores artesanales y a pequeña escala han merecido - como grupo - una atención comparativamente escasa en materia de seguridad y salud

Ciertos países exigen al parecer algún tipo de examen y certificado médicos para determinados grupos de pescadores. Los exámenes y certificados médicos, parece que no se requieren en las embarcaciones artesanales y a pequeña escala. En qué medida haya que brindar asistencia médica a este último grupo de pescadores - así como a sus familias - requiere una consideración más detallada. Esta cuestión puede constituir un problema económico tanto como un tema de la «salud de los pescadores», porque la disponibilidad y costos de la asistencia médica a las familias de los pescadores afecta la viabilidad del empleo pesquero y a la viabilidad de las propias comunidades pesqueras tal y como se explica en la 92ª reunión de la [Conferencia Internacional del Trabajo de 2.004](#) en su [Informe V, Condiciones de trabajo en el sector pesquero](#) (OIT, 2004).

1.1.3.- Importancia Socioeconómica del Sector Pesquero Gallego

En el año 2.000 Manuel Varela Lafuente y Carlos Iglesias Malvido del Departamento de Economía Aplicada de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Vigo, publicaron en la [Revista Galega de Economía](#) un artículo titulado “[Tendencias y Problemas de la Pesca Gallega en el Contexto Mundial y Comunitario](#)” (Varela-Lafuente & Iglesias-Malvido, 2000).

La pesca en Galicia es un sector económicamente significativo, y ha mantenido esta posición en un contexto extraordinariamente cambiante durante los cuatro últimos decenios, tanto a escala mundial en general como, más en particular, el marco comunitario. Esto indica un dinamismo y una capacidad notable de adaptación en el sector pesquero gallego (pag.1).

El panorama pesquero ha cambiado de forma significativa en los últimos 30 o 40 años. Estos cambios se pueden sintetizar así:

- Se ha pescado más
- Han cambiado las proporciones en los resultados por países
- Han evolucionado las técnicas de pesca
- Han cambiado las normas a escala internacional
- Han cambiado los mercados
- Se incrementó la producción extractiva (pag.2)

En cuanto a la importancia socioeconómica del Sector Pesquero, queda resaltada por el empleo que proporciona. En la Tabla 1 podemos encontrar los trabajadores de las flotas española y gallega para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 así como el peso del sector gallego sobre el sector pesquero nacional.

Tabla 1

Trabajadores en las Flotas Española y Gallega

Año	Galicia	España	%
2003	27.954	48.125	58,09%
2004	27.600	51.375	53,72%
2005	26.582	60.100	44,23%
2006	25.446	51.300	49,60%
2007	24.393	52.200	46,73%
2008	23.364	47.800	48,88%
2009	23.255	42.500	54,72%
2010	21.776	37.700	57,76%
2011	21.306	34.300	62,12%
2012	20.782	39.875	52,12%
2013	19.741	37.225	53,03%
2014	19.269	33.500	57,52%
2015	18.606	31.800	58,51%
2016	18.624	36.600	50,89%
2017	18.719	40.700	45,99%
Promedio	22.494	43.007	52,93%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

Por otra parte, y a continuación en la Tabla 2 podremos observar la evolución del número de empleados que tiene el sector tanto para la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia como para la flota nacional en ese período de tiempo que está comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 2

Evolución de los Trabajadores en las Flotas Españolas y Gallegas

	Evolución	%
Galicia	-9.235	-33,04%
España	-7.425	-15,43%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 1 nos muestra de una forma gráfica cual ha sido la curva de evolución de los trabajadores en las flotas gallegas y españolas para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

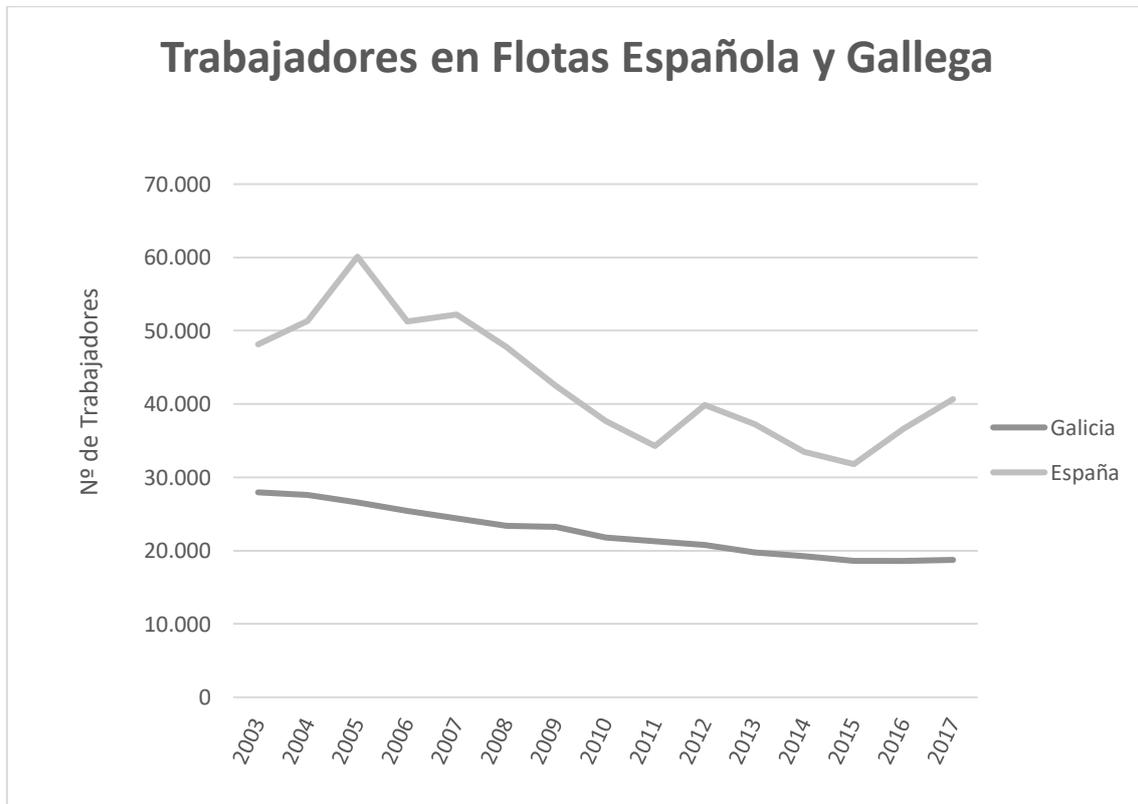


Figura 1. Trabajadores en Flotas Española y Gallega

En la Tabla 3, podemos observar cuál ha sido la evolución del total de las capturas que se han realizado en Europa tanto por anualidad como por tonelada y se hace una comparativa con los valores que representan las cifras españolas en el conjunto de la Unión Europea además podemos observar lo que supone el valor del peso de España para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 3

Capturas en Europa por Anualidad y Toneladas de Peso Vivo

	Total Europa	Evolución	España	Evolución	Resto Europa	Peso España
2006	9.333.289		680.739		8.652.550	7,87%
2007	9.267.100	-0,71%	687.126	0,94%	8.579.974	8,01%
2008	9.046.078	-2,39%	853.373	24,19%	8.192.705	10,42%
2009	9.297.900	2,78%	685.553	-19,67%	8.612.347	7,96%
2010	9.514.840	2,33%	741.675	8,19%	8.773.164	8,45%
2011	8.637.436	-9,22%	798.559	7,67%	7.838.877	10,19%
2012	8.311.129	-3,78%	757.828	-5,10%	7.553.302	10,03%
2013	8.474.836	1,97%	904.126	19,30%	7.570.710	11,94%
2014	8.859.591	4,54%	1.108.830	22,64%	7.750.761	14,31%
2015	9.005.279	1,64%	901.512	-18,70%	8.103.767	11,12%
2016	8.172.801	-9,24%	859.745	-4,63%	7.313.056	11,76%
2017	8.830.957	8,05%	902.163	4,93%	7.928.794	11,38%
Promedio	8.895.936	-0,36%	823.436	3,62%	8.072.501	10,29%

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

En la Figura 2, podemos observar de una forma gráfica cuál ha sido la evolución del total de las capturas que se han realizado en Europa t para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

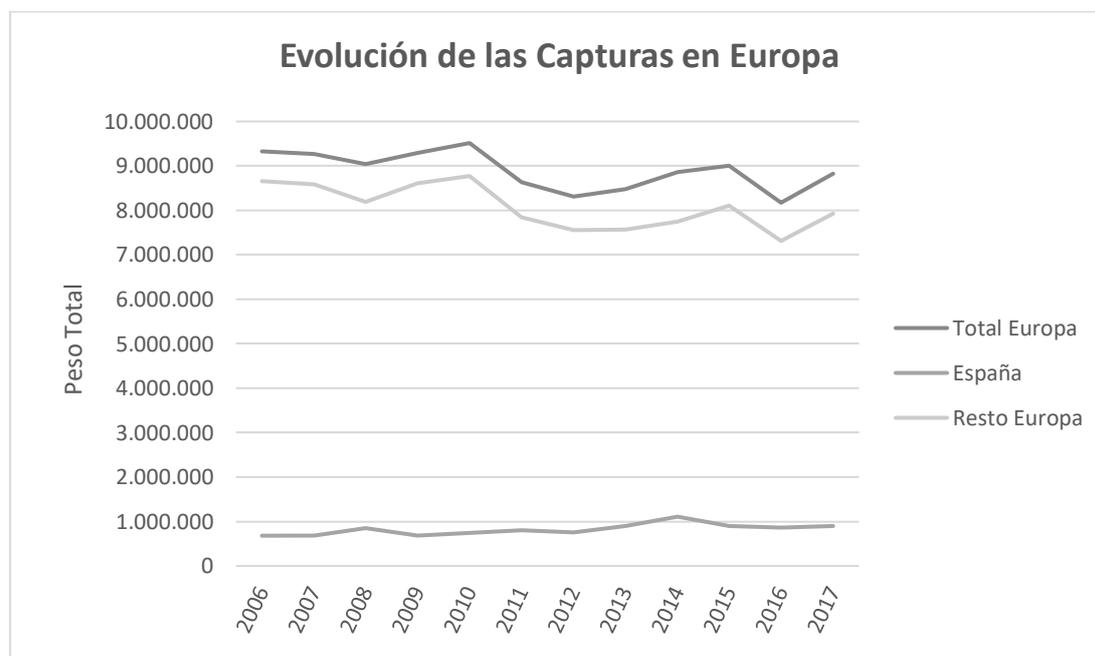


Figura 2. Evolución de las Capturas en Europa

En la Tabla 4 podemos observar cuál ha sido la evolución de las capturas de Europa y de España para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 tanto en valores absolutos como en relativos

Tabla 4

Evolución de Capturas en Europa por Anualidad y Toneladas de Peso Vivo

	Evolución	%
Europa	-502.332	-5,38%
España	221.424	32,53%

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

Como podemos observar en la Tabla 5, se expresan las toneladas de captura de toda la flota gallega y su evolución a lo largo de los años 2003 a 2.017. En este mismo Tabla podemos observar también cuál ha sido la evolución del valor en primera venta de esas toneladas expresado ese valor en miles de Euros.

Tabla 5

Capturas de la Flota Gallega

Año	Galicia			
	Ton	Evolución	Valor 1ª Venta (Miles €)	Evolución
2003	124.665		334.918	
2004	151.246	21,32%	389.551	16,31%
2005	161.843	7,01%	412.558	5,91%
2006	169.325	4,62%	432.724	4,89%
2007	172.248	1,73%	463.429	7,10%
2008	173.568	0,77%	451.323	-2,61%
2009	195.786	12,80%	422.372	-6,41%
2010	187.394	-4,29%	458.381	8,53%
2011	183.501	-2,08%	474.847	3,59%
2012	175.004	-4,63%	440.534	-7,23%
2013	163.434	-6,61%	413.422	-6,15%
2014	187.178	14,53%	432.341	4,58%
2015	180.464	-3,59%	458.195	5,98%
2016	188.603	4,51%	491.664	7,30%
2017	212.785	12,82%	508.672	3,46%
Promedio	175.136	4,21%	438.995	3,23%

Fuente: Elaboración propia a partir de los [Anuarios de Pesca de Galicia 2003-2017](#)

En la Tabla 6 podemos observar un resumen del crecimiento de la evolución de las capturas en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 6

Evolución de las Capturas de la Flota Gallega

	Evolución	%
Toneladas	88.120	70,69%
Valor 1ª Vta.	173.754	51,88%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Anuario de Pesca de Galicia 2003-2017](#)

En la Figura 3 podemos encontrar la evolución de las Capturas en el sector pesquero de la Comunidad Gallega

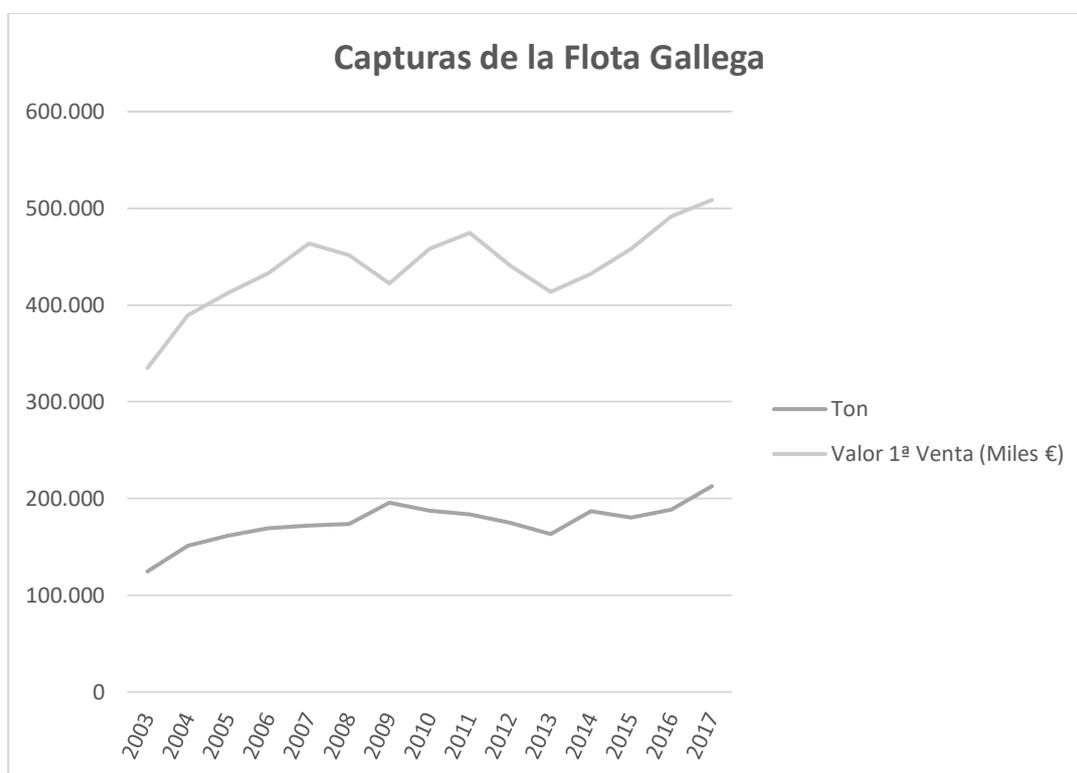


Figura 3. Capturas de la Flota Gallega

Las distintas series de datos que se incluyen son lo más rigurosas que se pueden ofrecer habida cuenta de la carencia de datos concretos de los mismos, siendo preciso detallarlos a base de desmenuzar los datos generales que ofrecen las distintas administraciones, tanto de la Comunidad Europea como de las distintas administraciones españolas si bien es

preciso hacer constar las graves diferencias contables existentes entre los datos facilitados por la Xunta y los facilitados por el Ministerio de Trabajo.

A modo de ejemplo de estas discrepancias contables, que por otra parte existen en todas las estadísticas publicadas, se presenta la Tabla 7 en donde se incluyen los datos de empleo.

Estos datos han sido facilitados por el [Instituto Nacional de Estadística](#) (INE) y por parte del [Instituto Gallego de Estadística](#) (IGE) y se ha usado la misma metodología, EPA 2005.

Como podemos observar, existe una gran diferencia entre los datos que para Galicia ofrece el [Instituto Nacional de Estadística](#) (INE) y los datos que para Galicia ofrece el [Instituto Gallego de Estadística](#) (IGE). Afortunadamente, la tendencia es a igualar los resultados que ofrecen ambos institutos para el ámbito de Galicia, ya que los datos ofrecidos para los años comprendidos entre 2.010 y 2.017 son idénticos.

Tabla 7

Diferencias Estadísticas

	Datos INE	Datos IGE	Diferencia	%
2003	1.072.700	1.069.400	-3.300	-0,31%
2004	1.109.600	1.083.600	-26.000	-2,34%
2005	1.137.300	1.130.100	-7.200	-0,63%
2006	1.171.800	1.164.200	-7.600	-0,65%
2007	1.196.000	1.193.400	-2.600	-0,22%
2008	1.201.200	1.200.100	-1.100	-0,09%
2009	1.155.400	1.151.400	-4.000	-0,35%
2010	1.104.500	1.104.500	0	0,00%
2011	1.089.300	1.089.300	0	0,00%
2012	1.047.200	1.047.200	0	0,00%
2013	1.006.400	1.006.400	0	0,00%
2014	998.000	998.000	0	0,00%
2015	1.017.200	1.017.200	0	0,00%
2016	1.040.600	1.040.600	0	0,00%
2017	1.052.700	1.052.700	0	0,00%
Promedio	1.053	1.089.873	-3.453	-0,31%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Instituto Nacional de Estadística](#) (INE). Metodología EPA 2005 y del [Instituto Gallego de Estadística](#) (IGE). Metodología EPA 2005

La Figura 4 nos muestra de una forma gráfica cuales son las diferencias contables que podemos encontrar en las estadísticas que han sido publicadas para el sector pesquero entre ambos institutos, por una parte, el [Instituto Gallego de Estadística](#) (IGE) y por la

otra el [Instituto Nacional de Estadística](#) (INE) referidas para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 que es el ámbito temporal donde se enmarca esta tesis doctoral.

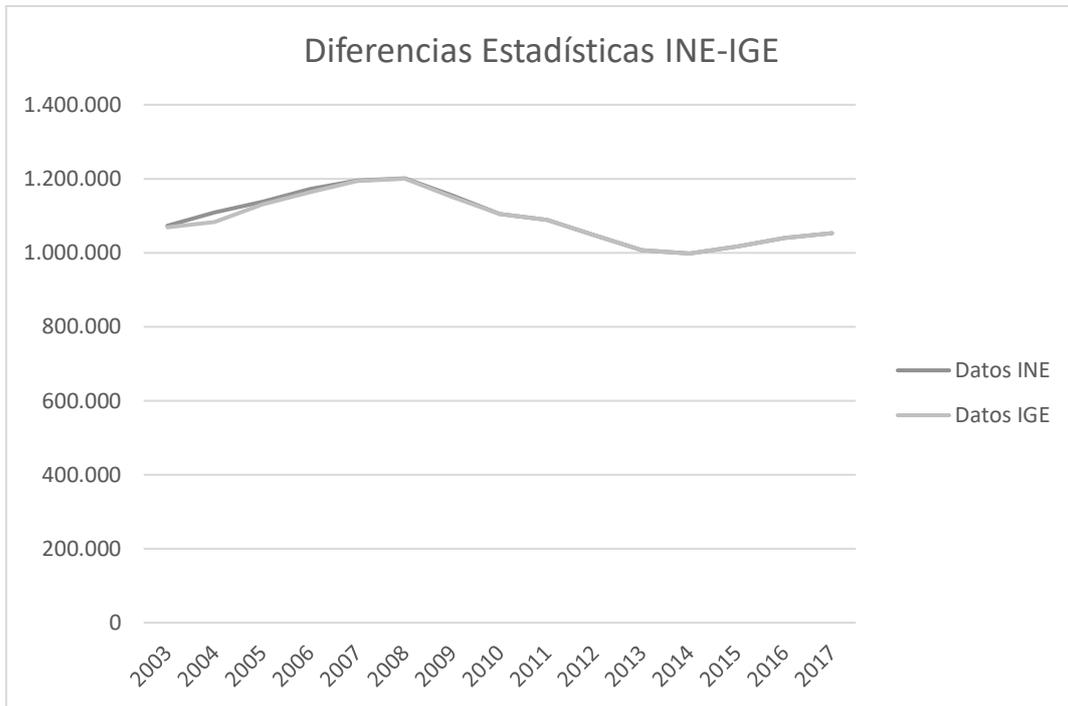


Figura 4. Variación de la Población Activa

El método retributivo del sector pesquero gallego no ha variado en los últimos siglos ya que aún se aplica el famoso método medieval “a la parte”. Este sistema supone que el cobro del salario viene dado por el beneficio obtenido, o lo que es lo mismo, tras la venta de la pesca se descuentan los gastos y el resto del beneficio, en caso de haberlo, se reparte entre los pescadores. Pero lógicamente este reparto no es equitativo ya que la mitad del beneficio irá al armador y el resto se destinará al personal embarcado y aquí cada barco y armador se lo reparten a su forma.

Como podemos observar es un método muy duro y que somete al trabajador a mucho estrés por la incertidumbre del cobro ya que si no hay capturas no hay salario, si la venta es a bajo precio el salario irá en función a este... Se puede estimar que la media de ingresos entre los trabajadores del sector en la flota de bajura está en torno a 350€ semanales y excepcionalmente se pueden alcanzar los 600€ semanales trabajando 6 días a la semana con horario entre las 03 AM y las 08 PM y bajo las condiciones que ya conocemos.

Volviendo con el artículo de Manuel Varela Lafuente y Carlos Iglesias Malvido “[Tendencias y Problemas de la Pesca Gallega en el Contexto Mundial y Comunitario](#)” (Varela-Lafuente & Iglesias-Malvido, 2000), estos autores nos comentan que en el apartado sociolaboral la pesca es un sector con peculiaridades significativas que

condicionan la transformación del sector. Estas peculiaridades las podemos sintetizar en tres puntos concretos:

- a) **Procedencia de los trabajadores y su forma de vida**, ligada frecuentemente a comunidades pesqueras peculiares que actualmente abarcan el marco geográfico mundial.
- b) **Condiciones contractuales**, muy principalmente la forma de salario y la jornada laboral.
- c) **El alto nivel de riesgo**, que como ya se enunció es el motivo de este trabajo.

Por otra parte, hay que considerar las dificultades reguladoras e instrumentos de regulación que afectan a la flota gallega, ya que no son los tiempos en que la pesca era tarea sencilla, bastaba con largar las redes o cualquier arte, dejar pasar un tiempo prudencial y recoger lo pescado, ahora es preciso contar con reglamentaciones que afectan a las competencias de terceros, con los inconvenientes que ello representa.

Como puede observarse la capacidad de influencia de los agentes gallegos en los medios de decisión va de menos a más, según el orden expuesto. La competencia de cada Comunidad autónoma es plena en las aguas interiores.

Tabla 8

Situación del recurso y organismos reguladores en las pesquerías con presencia gallega

Recurso	Competencia Reguladora	Problemas Específicos
En aguas de Terceros países	País ribereño	Incertidumbre Contractual
En aguas internacionales	Organismos internacionales	Recursos migratorios y transzonales Banderas de conveniencia
En aguas comunitarias	Unión Europea	Desajustes flota-recursos Rígideces de cuotas Costes de transacción elevados
En aguas españolas	Estado Español y participación autonómica	Sobrepesca Sobredimensión Mercados irregulares Rentabilidad débil
En aguas interiores	Comunidades Autónomas	Escasa innovación Comercialización Organización empresarial

Fuente: Recuperado de [Revista Galega de Economía “Tendencias y Problemas de la Pesca Gallega en el Contexto Mundial y Comunitario”](#) (Varela-Lafuente & Iglesias-Malvido, 2000)

En el caso de la flota costera, el régimen de acceso es participativo existiendo un gran número de restricciones como pueden ser en el número de anzuelos, longitud del aparejo, tamaño de la luz de la malla, días autorizados de pesca y de paro y en los tamaños mínimos y topes de capturas.

En el caso de los recursos en aguas de terceros países, el interés gallego estriba en la naturaleza de los contratos que se establezcan, sobre todo para reducir la incertidumbre, y en la regulación de recursos transfronterizos.

Tabla 9

Variación Porcentual Empleos Sector de Pesca

Año	Galicia	Evolución	%
2003	27.954		
2004	27.600	-354	-1,27%
2005	26.582	-1.018	-3,69%
2006	25.446	-1.136	-4,27%
2007	24.393	-1.053	-4,14%
2008	23.364	-1.029	-4,22%
2009	23.255	-109	-0,47%
2010	21.776	-1.479	-6,36%
2011	21.306	-470	-2,16%
2012	20.782	-524	-2,46%
2013	19.741	-1.041	-5,01%
2014	19.269	-472	-2,39%
2015	18.606	-663	-3,44%
2016	18.624	18	0,10%
2017	18.719	95	0,51%
Promedio	22.494	-660	-2,80%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

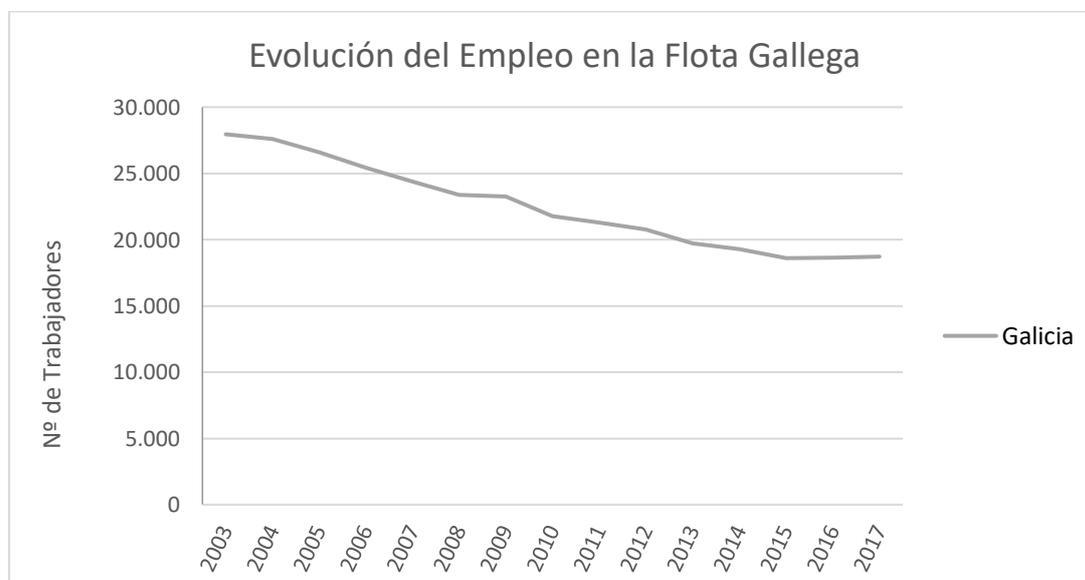


Figura 5. Evolución del Empleo en la Flota Gallega

La importancia socioeconómica del sector pesquero cobra especial relevancia si analizamos la función de la mujer en el mismo. La presencia que ésta tuvo históricamente no siempre alcanzó un reflejo equivalente en el reconocimiento social y laboral de su papel. La simbiosis entre su trabajo en el entorno familiar y su aportación complementaria en las tareas de la pesca ha dificultado el proceso de profesionalización y organización de su actividad. Su aportación al sector ha sido tan importante que constituye el eslabón que permitió que toda la cadena productiva pudiese funcionar. En todo momento las autoridades gallegas lucharon para que cuenten con unas condiciones de trabajo reguladas, reconocidas, profesionalizadas y organizadas, o, lo que es lo mismo, que su trabajo sea visible y reconocido en su resultado y en su remuneración como se merece.

Fruto de esta lucha, la Xunta de Galicia, por medio de la Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, edita diversos trabajos divulgativos entre los que destaca el libro *La mujer en el mundo de la pesca en Galicia* (Gago-Conde, Alfonso-Riveiro, Pérez-López, & Ortega-Iñarrea, 2004) donde se analizan las características básicas de la ocupación de la mujer en el mundo de la pesca, tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo. Los rasgos obtenidos de estas trabajadoras son los siguientes:

1. Perfil: La mujer tipo tiene una edad media-alta, está casada, tiene 2-3 hijos y vive en el seno de una familia de entre 4-6 miembros en la que conviven varias generaciones.
2. Unidad Familiar: Más de la mitad de las trabajadoras no tienen en la unidad familiar a nadie que actualmente se dedique a la pesca, aunque sí familiares que se dedicaban anteriormente. Un alto porcentaje, de hecho, proceden de familias con tradición pesquera.
3. Relevó Generacional: En general, la descendencia directa no piensa continuar vinculada a la actividad pesquera. En el subsector de las armadoras es donde se observa un mayor porcentaje de relevó generacional y, por el contrario, en el subsector de marisqueo a pie es donde menos descendientes piensan continuar la labor profesional de su madre.
4. Nivel de Estudio: La mayoría poseen estudios primarios, aunque a veces sin terminar, seguidas del conjunto de mujeres sin estudios. El nivel de estudios es inversamente proporcional a la edad de la trabajadora.
5. Titulación Profesional: En general, están en posesión del correspondiente permiso para ejercer su actividad. Es de destacar que un bajo porcentaje del colectivo tiene una titulación diferente a la necesaria para ejercer su actividad. Su alto grado de profesionalidad es debido a una larga experiencia y a cursos de formación. Otras titulaciones que poseen son las de Competencia Marinera y Patrón de Litoral.
6. Experiencia Profesional: La mayoría de las mujeres del mar comenzaron la actividad pesquera o marisquera antes de los 25 años. Aproximadamente, un tercio de ellas llevan más de 31 años ejerciendo la profesión.

7. Valoración Social: Su opinión con respecto a la percepción social de su trabajo es que, por regla general, no es suficientemente valorado. Esta opinión no la comparten la mayor parte de las “percebeiras” a pie y las armadoras.
8. Causas de Ejercer la Actividad: Las principales causas aducidas son: tradición familiar y económicas (principalmente) y cotización a la Seguridad Social.
9. El Puesto de Trabajo: Excepto las armadoras, que consideran que es alta, el resto consideran que la estabilidad de su puesto es media-baja, con perspectivas de futuro regulares.
10. Trabajo Doméstico: Prácticamente la totalidad de las mujeres realizan las labores de la casa una vez finalizada su jornada laboral. Las más jóvenes son las que encuentran mayor colaboración en las tareas domésticas por su pareja.
11. Importancia en las Cofradías: Cuando su aportación representa un valor sensible en la facturación, suelen tener importancia, también, en la toma de decisiones. Cabe destacar la evolución espectacular en el subsector de marisqueo a pie.
12. Diferencias de Género: En el caso de marisqueo a pie, las condiciones de trabajo son semejantes. En el marisqueo a flote destacan las trabas impuestas por el reparto tradicional de tareas hombre-mujer, que dificultan su incorporación, siendo vistas, en algunos casos, como intrusas. Normalmente consiguen los mismos precios a igualdad de calidad. En el subsector de las rederas existen diferencias de género tanto en salarios como en condiciones laborales, siempre a favor de los hombres.
13. Ingresos: En la mayoría de los casos, los ingresos son complementarios, aunque en el caso de armadoras, “percebeiras” y “bateeiras” puedan ser los ingresos principales de la unidad familiar. Más de la mitad de las trabajadoras tienen unos ingresos mensuales por debajo de lo que establece el salario mínimo interprofesional.
14. Alta en la Seguridad Social: Prácticamente la totalidad de las trabajadoras están afiliadas a la Seguridad Social, dentro del Régimen Especial del Mar.
15. Formación: Existen carencias formativas que deben ser solventadas. Se centran, sobre todo, en aspectos organizativos, administrativos, capacitación profesional, gestión de recursos y aquellos relacionados con la Seguridad y Salud en el trabajo (natación y primeros auxilios).
16. Dolencias Relacionadas con la Actividad: La mayoría reconocen padecer algún tipo de dolencia o enfermedad que relacionan con el ejercicio de la profesión. Las dolencias principales son infecciones urinarias y trastornos musculoesquelético

1.2.- Trabajadores del Sector Pesquero

La página web de la [FAO Focus](#) (FAO, s.f.), ayuda a describir el rol de la mujer en el mundo de la pesca

No sólo los hombres son pescadores, como tampoco agricultores. Millones de mujeres en todo el mundo trabajan, con o sin remuneración, en el sector pesquero. Aunque ellas participan sobre todo en las ocupaciones anteriores y posteriores a la pesca misma, a veces también participan en ésta.

En el ámbito artesanal, sus actividades de preparación consisten en elaborar y reparar las redes, canastos y vasijas, y los anzuelos para la carnada, además de prestar servicios a los barcos pesqueros. Ellas mismas pescan por razones comerciales o de subsistencia, a menudo en canoas en zonas próximas a los lugares donde viven. También recogen larvas de langostinos y pescados para alevines para surtir los estanques de acuicultura. Recogen algas marinas y mariscos, y a menudo trabajan con los hombres en el mar.

Las actividades principales de las mujeres en la pesca, artesanal o industrial, se realizan después de ésta, en la transformación y la comercialización del producto. En los países en desarrollo, las mujeres están ahí cuando llega la pesca a la playa, y clasifican, limpian, secan y ahúman el pescado, para luego llevarlo al mercado. Pueden quedarse con las especies de menor valor o con las que no son comerciales, para la mesa familiar. En África Occidental y en Asia, hasta el 80 por ciento de la comercialización de los alimentos marinos está a cargo de las mujeres.

1.2.1.- Trabajadores del Sector Pesquero en Europa

A continuación, se mostrarán una serie de tablas que nos acercarán a comprender cuál es la situación del sector en Europa. Se pretende con esto hacer un análisis del sector en la zona de Europa. El único objetivo es hacer una comparativa ya que es interesante observar lo que sucede a nuestro alrededor, aunque no sea el ámbito geográfico de esta tesis doctoral.

Observar cómo es la evolución del capital humano en España y en los cinco grandes países donde la pesca tiene una importancia sociocultural, estos son, Italia, Francia, Portugal, Inglaterra y Grecia.

Los datos recogidos en la página web de [Eurostat](#) son lógicamente idénticos a los recogidos para Galicia y para España. Trata a todos los trabajadores del sector pesquero englobando a los trabajadores de acuicultura, a los mariscadores y a los propios trabajadores embarcados a bordo de barcos pesqueros sea cual sea la eslora de su buque. De no ser así, lógicamente, esta primera visual que se ofrece del resto de Europa no valdría

para nuestro objetivo de mostrar la situación real del capital humano en el sector. Por otra parte, al no ser este el ámbito geográfico no haré demasiado hincapié y solo ofreceré datos del total de sector, no se harán diferenciaciones por sexo como sí se hará cuando se estudie el capital humano de las flotas española y gallega.

Tabla 10

Total de Trabajadores en el Sector Europeo

	Europa	Evolución	%
2003	173.800		
2004	163.700	-10.100	-5,81%
2005	212.500	48.800	29,81%
2006	221.900	9.400	4,42%
2007	210.200	-11.700	-5,27%
2008	216.200	6.000	2,85%
2009	204.400	-11.800	-5,46%
2010	202.700	-1.700	-0,83%
2011	200.500	-2.200	-1,09%
2012	205.700	5.200	2,59%
2013	196.200	-9.500	-4,62%
2014	183.200	-13.000	-6,63%
2015	167.400	-15.800	-8,62%
2016	179.500	12.100	7,23%
2017	196.100	16.600	9,25%
Promedio	195.600	1.593	1,27%

Fuente: Elaboración propia a partir de Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

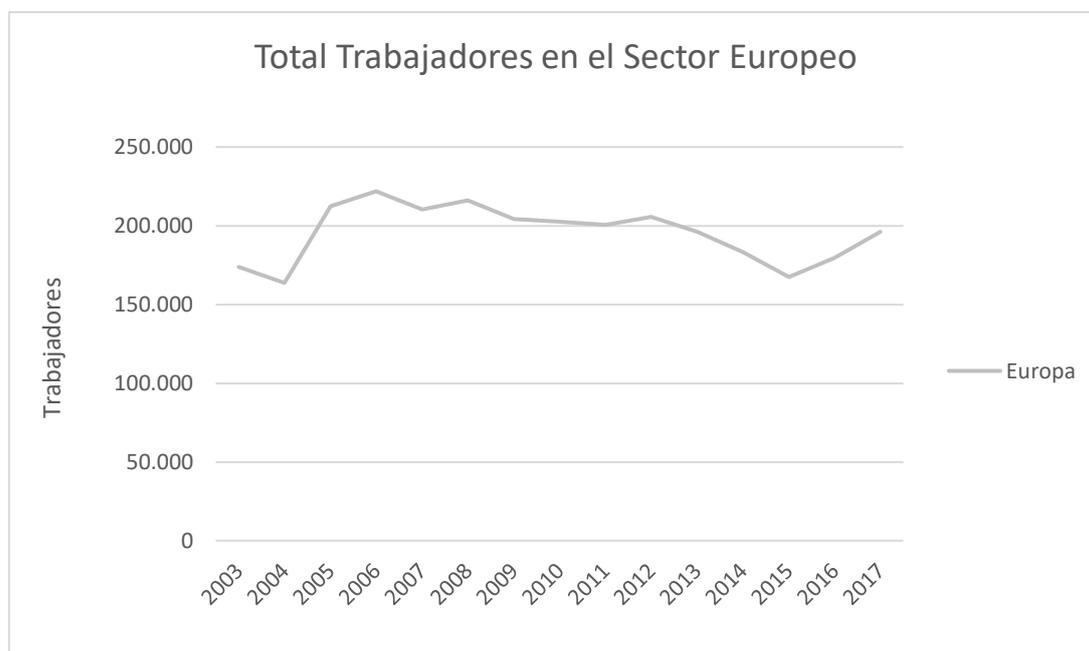


Figura 6. Evolución de Trabajadores en el Sector Europeo

Tabla 11*Evolución de Trabajadores en el Sector Europeo*

	Europa	Evolución	%
Promedio	195.600	1.593	1,27%
Crecimiento		22.300	12,83%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](https://ec.europa.eu/eurostat/home?), <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

A continuación, observar emos cuál es la tendencia del sector en España y en Galicia para poder hacernos una idea exacta de la situación.

1.2.2.- Trabajadores de las Flotas Pesqueras Española y Gallega

A continuación, pasaremos a estudiar el número de empleados del sector de pesquero durante el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 a 2.017. Se estudiará tanto en el sector español como en el gallego

Tabla 12*Tabla de Trabajadores Flotas Española y Gallega*

	Galicia	España	%
2003	27.954	48.125	58,09%
2004	27.600	51.375	53,72%
2005	26.582	60.100	44,23%
2006	25.446	51.300	49,60%
2007	24.393	52.200	46,73%
2008	23.364	47.800	48,88%
2009	23.255	42.500	54,72%
2010	21.776	37.700	57,76%
2011	21.306	34.300	62,12%
2012	20.782	39.875	52,12%
2013	19.741	37.225	53,03%
2014	19.269	33.500	57,52%
2015	18.606	31.800	58,51%
2016	18.624	36.600	50,89%
2017	18.719	40.700	45,99%
Promedio	22.494	43.007	52,93%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017](#)

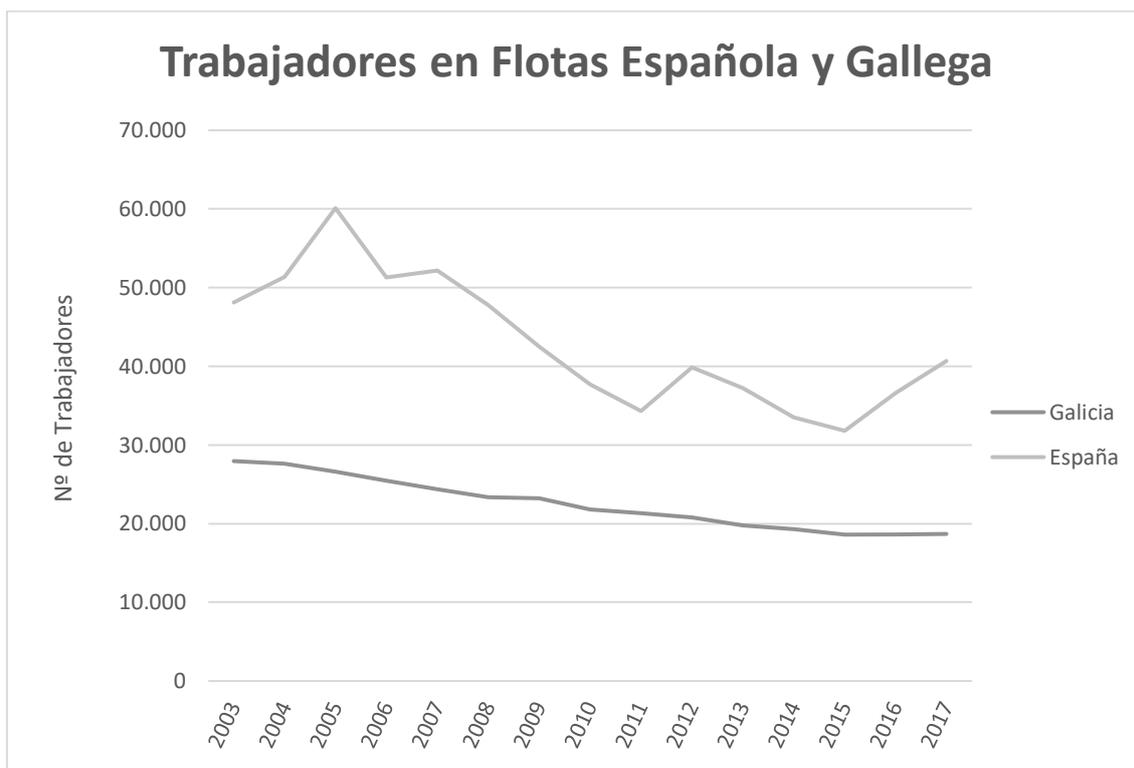


Figura 7. Trabajadores Flotas Española y Gallega

En la Tabla 13 se puede observar cual ha sido la evolución que se ha producido en el número de trabajadores que componen la flota pesquera de Galicia frente al total de trabajadores que componen la flota nacional en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 13

Evolución de Trabajadores Flotas Española y Gallega

	Evolución	%
Galicia	-9.235	-33,04%
España	-7.425	-15,43%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017](#)

En la Tabla 14 se realiza el estudio sobre el crecimiento en el número de trabajadores. Se compara el número de trabajadores de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia frente al total de la flota pesquera nacional en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Es interesante resaltar que el cuadro nos ofrece los crecimientos en el número de trabajadores año a año y nos ofrece al final de la tabla el promedio para ambas flotas

Tabla 14*Galicia Vs. España*

	Galicia	Crecimiento	España	Crecimiento	%
2003	27.954		48.125		58,09%
2004	27.600	-1,27%	51.375	6,75%	53,72%
2005	26.582	-3,69%	60.100	16,98%	44,23%
2006	25.446	-4,27%	51.300	-14,64%	49,60%
2007	24.393	-4,14%	52.200	1,75%	46,73%
2008	23.364	-4,22%	47.800	-8,43%	48,88%
2009	23.255	-0,47%	42.500	-11,09%	54,72%
2010	21.776	-6,36%	37.700	-11,29%	57,76%
2011	21.306	-2,16%	34.300	-9,02%	62,12%
2012	20.782	-2,46%	39.875	16,25%	52,12%
2013	19.741	-5,01%	37.225	-6,65%	53,03%
2014	19.269	-2,39%	33.500	-10,01%	57,52%
2015	18.606	-3,44%	31.800	-5,07%	58,51%
2016	18.624	0,10%	36.600	15,09%	50,89%
2017	18.719	0,51%	40.700	11,20%	45,99%
Promedio	22.494	-2,80%	43.007	-0,58%	52,93%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017](#)

Situación contra la Población Activa Total

La Encuesta de Población Activa (EPA) es una investigación que realizan los Institutos de Estadística (tanto el [INE](#) como el [IGE](#)) de forma continua, la periodicidad es trimestral y su finalidad principal es la ofrecer datos de la población en relación con el mercado de trabajo. Hace una clasificación de los trabajadores en ocupados, activos, parados e inactivos. Pese a que la periodicidad es trimestral, de la web de ambos institutos se pueden extraer consultas “Ad Hoc”, esto es, con la definición de espacio y de tiempo que creamos oportuna.

Se ha considerado por creerse adecuado para esta tesis doctoral, hacer comparativas en la ocupación que nos ofrece la Encuesta de Población Activa entre lo que representaría el sector pesquero y el total de los trabajadores de la comunidad también para el período de tiempo comprendido entre 2.003 y 2.017.

A continuación, en la Tabla 15 se presenta lo que supone el sector de la pesca sobre el total de la población activa tanto en la Comunidad Autónoma de Galicia como para el conjunto de todo el territorio nacional y durante el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 15*Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA España*

	Total	Pesca	Peso
2003	17.295.950	48.125	0,28%
2004	17.970.800	51.375	0,29%
2005	18.973.200	60.100	0,32%
2006	19.747.700	51.300	0,26%
2007	20.356.000	52.200	0,26%
2008	20.257.600	47.800	0,24%
2009	18.888.000	42.500	0,23%
2010	18.456.500	37.700	0,20%
2011	18.104.600	34.300	0,19%
2012	17.632.675	39.875	0,23%
2013	17.139.000	37.225	0,22%
2014	17.344.200	33.500	0,19%
2015	17.866.000	31.800	0,18%
2016	18.341.500	36.600	0,20%
2017	18.824.800	40.700	0,22%
Promedio	18.479.902	43.007	0,23%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 16 podemos encontrar la evolución del peso del sector pesquero sobre el total de la población activa de España para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 16*Evolución del Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA España*

	Evolución	%
Total	1.528.850	8,84%
Pesca	-7.425	-15,43%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 17 podemos encontrar la evolución del peso del sector pesquero sobre el total de la población activa de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. La última columna de la Tabla 17 nos ofrece el valor del peso del sector pesquero sobre el total nacional para ese mismo período de tiempo.

Tabla 17*Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA Galicia*

	EPA Total	EPA Pesca	Peso
2005	809.670	26.582	3,28%
2006	841.585	25.446	3,02%
2007	875.813	24.393	2,79%
2008	869.274	23.364	2,69%
2009	829.090	23.255	2,80%
2010	807.466	21.776	2,70%
2011	788.712	21.306	2,70%
2012	750.783	20.782	2,77%
2013	752.336	19.741	2,62%
2014	753.836	19.269	2,56%
2015	769.098	18.606	2,42%
2016	784.582	18.624	2,37%
2017	804.867	18.719	2,33%
Promedio	802.855	21.682	2,70%

Fuente: Elaboración propia a partir de los [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017](#)

En la Tabla 18 podemos observar cual ha sido la evolución del peso del sector pesquero sobre el total de la población activa de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 18*Evolución Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA Galicia*

	EPA	Pesca
Evolución	-4.803	-29,58%
%	-0,59%	-29,58%

Fuente: Elaboración propia a partir de los [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017](#)

1.2.3.- El Sexo de los Trabajadores de las Flotas Pesqueras

En la Tabla 19 podemos observar cual ha sido la incidencia del sexo de los trabajadores en el conjunto de las flotas pesqueras, tanto para la Comunidad Autónoma de Galicia como para todo el territorio nacional para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 19

Desglose de Trabajadores del Sector Pesquero

	Pesca	Hombres Galicia	Mujeres Galicia	Total España	Hombres España	Mujeres España
2003	27.954	21.201	6.753	48.125	40.725	7.425
2004	27.600	20.438	7.162	51.375	43.750	7.625
2005	26.582	19.405	7.177	60.100	44.900	15.200
2006	25.446	18.576	6.870	51.300	42.500	8.800
2007	24.393	17.807	6.586	52.200	42.500	9.600
2008	23.364	17.056	6.308	47.800	39.800	8.000
2009	23.255	17.013	6.242	42.500	35.600	6.900
2010	21.776	16.229	5.547	37.700	32.100	5.600
2011	21.306	16.037	5.269	34.300	28.700	5.600
2012	20.782	15.723	5.059	39.875	34.375	5.475
2013	19.741	14.972	4.769	37.225	31.525	5.675
2014	19.269	14.702	4.567	33.500	29.500	4.000
2015	18.606	14.223	4.383	31.800	28.700	3.100
2016	18.624	14.261	4.363	36.600	31.100	5.600
2017	18.719	14.326	4.393	40.700	34.500	6.200
Promedio	22.494	16.798	5.697	43.007	36.018	6.987

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

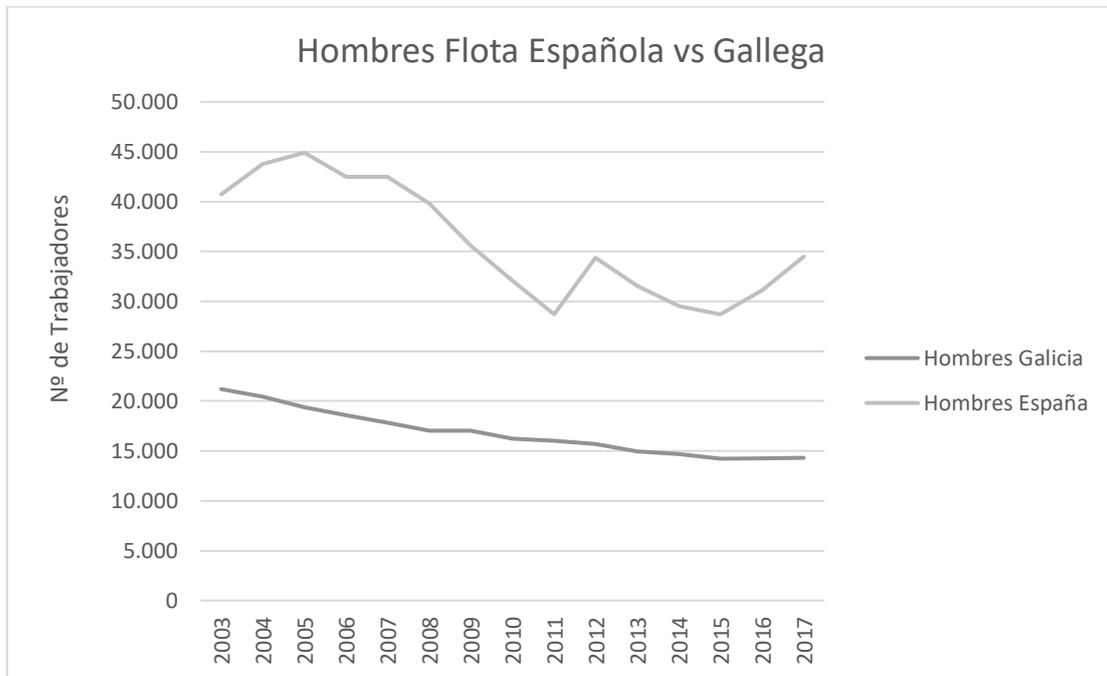


Figura 8. Trabajadores del Sector Pesquero Nacional

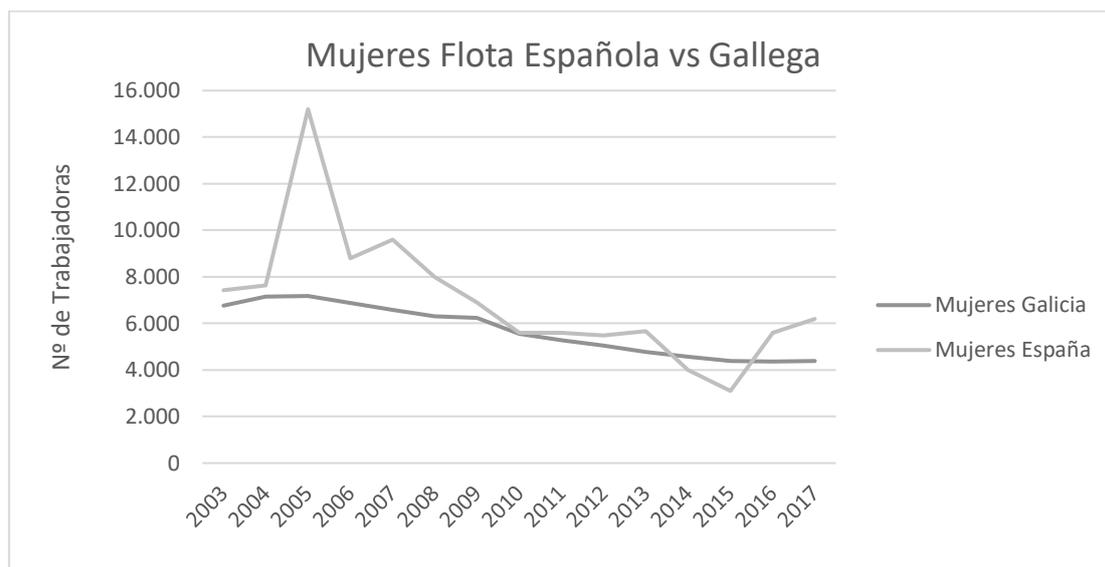


Figura 9. Trabajadoras del Sector Pesquero Gallego

En la Tabla 20 podemos observar la comparativa por sexos en el sector pesquero para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 20

Comparativa por Sexos en el Sector

Año	Galicia		Año	España	
	Peso Hombres	Peso Mujeres		Peso Hombres	Peso Mujeres
2003	75,84%	24,16%	2003	84,62%	15,43%
2004	74,05%	25,95%	2004	85,16%	14,84%
2005	73,00%	27,00%	2005	74,71%	25,29%
2006	73,00%	27,00%	2006	82,85%	17,15%
2007	73,00%	27,00%	2007	81,42%	18,39%
2008	73,00%	27,00%	2008	83,26%	16,74%
2009	73,16%	26,84%	2009	83,76%	16,24%
2010	74,53%	25,47%	2010	85,15%	14,85%
2011	75,27%	24,73%	2011	83,67%	16,33%
2012	75,66%	24,34%	2012	86,21%	13,73%
2013	75,84%	24,16%	2013	84,69%	15,25%
2014	76,30%	23,70%	2014	88,06%	11,94%
2015	76,44%	23,56%	2015	90,25%	9,75%
2016	76,57%	23,43%	2016	84,97%	15,30%
2017	76,53%	23,47%	2017	84,77%	15,23%
Promedio	74,81%	25,19%	Promedio	84,24%	15,76%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 21 podemos observar la evolución de la comparativa por sexos en el sector pesquero para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 21

Evolución por Sexos en el Sector

	Galicia	España
Hombres	-32,43%	-15,29%
Mujeres	-34,95%	-16,50%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 22 podemos observar un análisis de las cifras detallado ya que nos presenta la variación existente en el número de trabajadores, en su división entre hombres y mujeres tanto en la flota pesquera española como en la flota pesquera gallega y la evolución que ha ido sufriendo en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 22

Variación de Trabajadores en La Flota Española

Año	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%
2003	48.125		40.725		7.425	
2004	51.375	6,75%	43.750	7,43%	7.625	2,69%
2005	60.100	16,98%	44.900	2,63%	15.200	99,34%
2006	51.300	-14,64%	42.500	-5,35%	8.800	-42,11%
2007	52.200	1,75%	42.500	0,00%	9.600	9,09%
2008	47.800	-8,43%	39.800	-6,35%	8.000	-16,67%
2009	42.500	-11,09%	35.600	-10,55%	6.900	-13,75%
2010	37.700	-11,29%	32.100	-9,83%	5.600	-18,84%
2011	34.300	-9,02%	28.700	-10,59%	5.600	0,00%
2012	39.875	16,25%	34.375	19,77%	5.475	-2,23%
2013	37.225	-6,65%	31.525	-8,29%	5.675	3,65%
2014	33.500	-10,01%	29.500	-6,42%	4.000	-29,52%
2015	31.800	-5,07%	28.700	-2,71%	3.100	-22,50%
2016	36.600	15,09%	31.100	8,36%	5.600	80,65%
2017	40.700	11,20%	34.500	10,93%	6.200	10,71%
Promedio	43.007	-0,58%	36.018	-0,78%	6.987	4,32%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 23 podemos apreciar como se ha producido la evolución del crecimiento de la flota pesquera española en su totalidad para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Es interesante la división entre sexos que realiza esta tabla y su estudio del porcentaje final.

Tabla 23

Evolución de Trabajadores en La Flota Española

Evolución	España	%
Total	-7.425	-15,43%
Hombres	-6.225	-15,29%
Mujeres	-1.225	-16,50%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

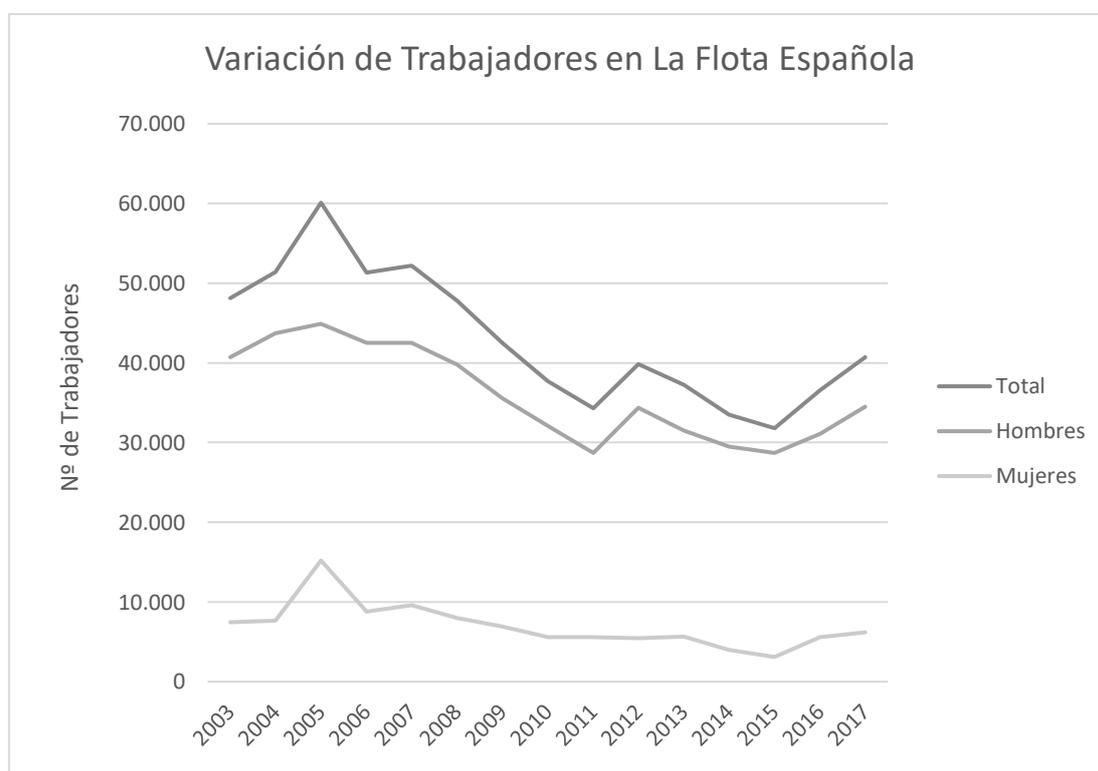


Figura 10. Evolución de Trabajadores en La Flota Española

En la Tabla 24, podemos apreciar la situación en la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia, que si bien difiere respecto a lo que sucede en la flota pesquera española, ya que ambas flotas decrecen, la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia lo hace en una menor proporción de lo que lo hace la flota pesquera española para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 24*Trabajadores del Sector Pesquero*

Año	Galicia					
	Total	%	Hombres	%	Mujeres	%
2003	27.954		21.201		6.753	
2004	27.600	-1,27%	20.438	-3,60%	7.162	6,06%
2005	26.582	-3,69%	19.405	-5,05%	7.177	0,21%
2006	25.446	-4,27%	18.576	-4,27%	6.870	-4,28%
2007	24.393	-4,14%	17.807	-4,14%	6.586	-4,13%
2008	23.364	-4,22%	17.056	-4,22%	6.308	-4,22%
2009	23.255	-0,47%	17.013	-0,25%	6.242	-1,05%
2010	21.776	-6,36%	16.229	-4,61%	5.547	-11,13%
2011	21.306	-2,16%	16.037	-1,18%	5.269	-5,01%
2012	20.782	-2,46%	15.723	-1,96%	5.059	-3,99%
2013	19.741	-5,01%	14.972	-4,78%	4.769	-5,73%
2014	19.269	-2,39%	14.702	-1,80%	4.567	-4,24%
2015	18.606	-3,44%	14.223	-3,26%	4.383	-4,03%
2016	18.624	0,10%	14.261	0,27%	4.363	-0,46%
2017	18.719	0,51%	14.326	0,46%	4.393	0,69%
Promedio	22.494	-2,80%	16.798	-2,74%	5.697	-2,95%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 25 podemos apreciar como ha sido la evolución del crecimiento de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en su totalidad para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 25*Evolución de los trabajadores del Sector Pesquero*

Evolución	España	%
Total	-9.235	-33,04%
Hombres	-6.875	-32,43%
Mujeres	-2.360	-34,95%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

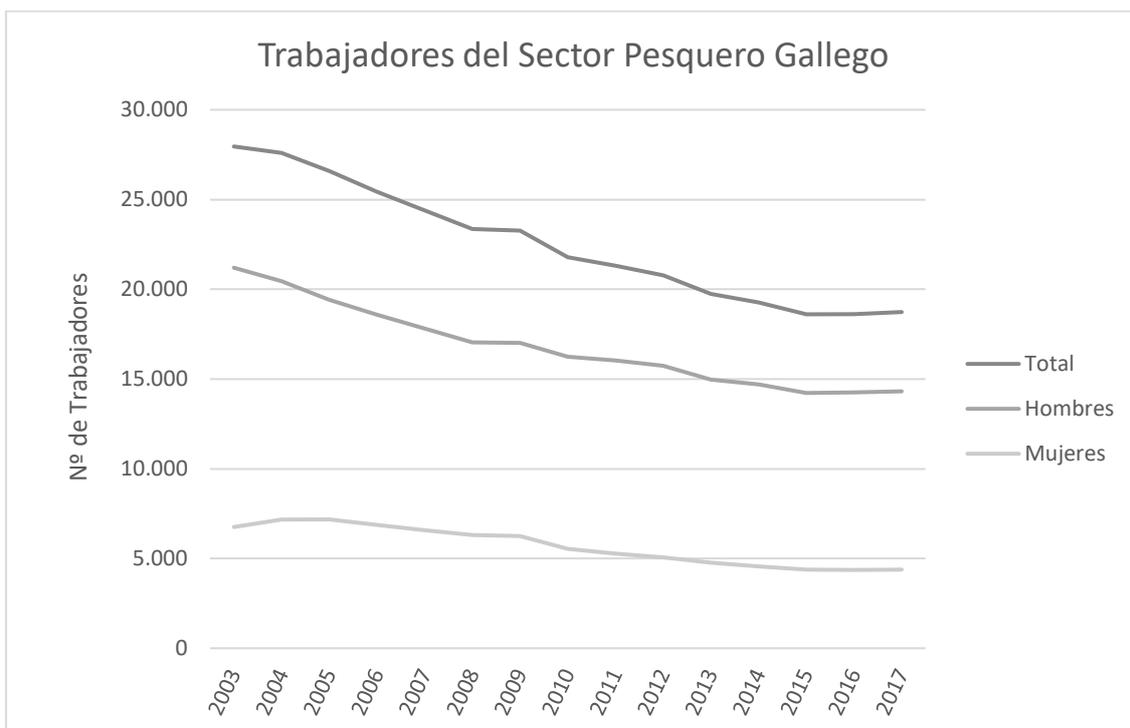


Figura 11. Evolución de Trabajadores en La Flota Gallega

1.3.- Flotas Pesqueras de Galicia y de España

[La Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia](#) (Xunta de Galicia, 2009) y la Ley 6/2009, de 11 de diciembre, de modificación de la Ley 11/2008, establecen que esta actividad (la pesca) “es considerada por el Gobierno de Galicia como un sector estratégico, tanto por su peso económico como por su dimensión social” y tal y como dice el preámbulo

La regulación de la flota está inspirada en el principio de que los buques de pesca son centros de trabajo y a la vez es un lugar de convivencia de los profesionales, por lo que han de compaginarse las dos características en la procura de una mejora de las condiciones de vida y trabajo a bordo. Este principio inspirará toda la política gallega en la construcción, modernización y reconversión de los buques de pesca, garantizando la sostenibilidad de la flota.

En la siguiente serie de tablas, vamos a analizar en profundidad la evolución de la composición de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia y de la flota pesquera de España. Analizaremos también si la realidad de lo sucedido en ambas flotas en ese período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 se corresponde con estas previsiones iniciales

1.3.1.- Flota Gallega

La Tabla 26 analiza la composición de la Flota pesquera española y gallega, para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 26

Flotas Gallega y Española

Año	España	Galicia	Distribución Provincial		
			La Coruña	Lugo	Pontevedra
2003	14.398	6.769	3.396	274	3.099
2004	14.057	5.565	2.750	237	2.578
2005	13.700	5.391	2.655	231	2.505
2006	13.363	5.313	2.626	225	2.462
2007	13.013	5.209	2.577	224	2.408
2008	11.424	4.911	2.458	232	2.221
2009	11.129	4.853	2.421	224	2.208
2010	10.855	4.798	2.401	211	2.186
2011	10.510	4.734	2.357	202	2.175
2012	10.121	4.631	2.315	193	2.123
2013	9.873	4.853	2.312	186	2.085
2014	9.631	4.506	2.292	182	2.032
2015	9.397	4.438	2.256	167	2.015
2016	9.312	4.430	2.261	169	2.000
2017	9.147	4.419	2.263	169	1.987
Promedio	11.329	4.988	2.489	208	2.272

Fuente: Elaboración propia a partir de las Estadísticas del [Eurostat](#) para la flota española y del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) 2004-2017 para la gallega

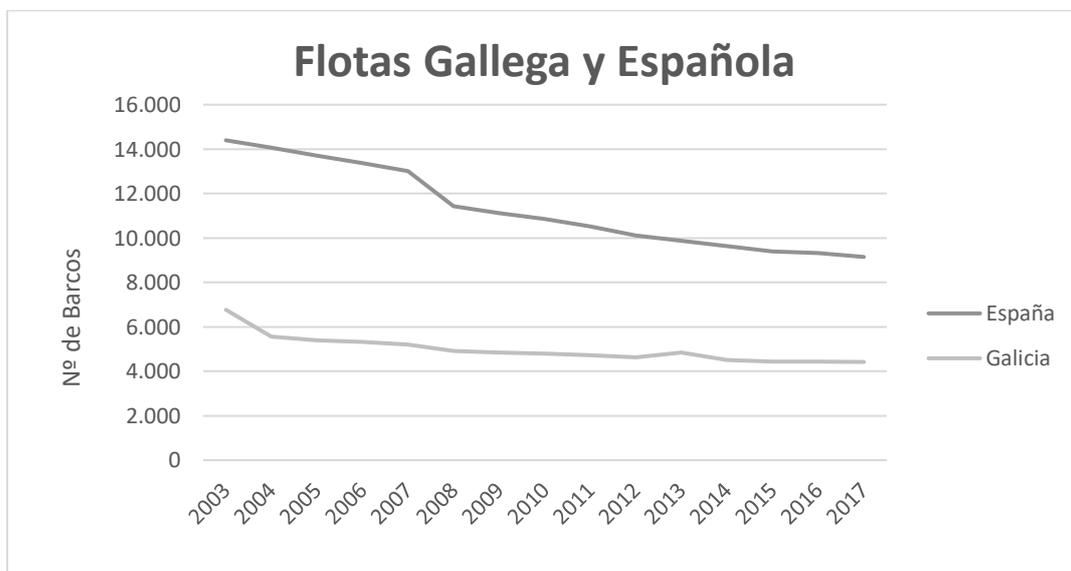


Figura 12. Flotas Gallega y Española

1.3.2.- Variación de la Flota Española

Tabla 27

Flota Española

Año	España	Crecimiento
2003	14.398	
2004	14.057	-2,37%
2005	13.700	-2,54%
2006	13.363	-2,46%
2007	13.013	-2,62%
2008	11.424	-12,21%
2009	11.129	-2,58%
2010	10.855	-2,46%
2011	10.510	-3,18%
2012	10.121	-3,70%
2013	9.873	-2,45%
2014	9.631	-2,45%
2015	9.397	-2,43%
2016	9.312	-0,90%
2017	9.147	-1,77%

Fuente: Elaboración propia a partir de las Estadísticas Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

1.3.3.- Variación de la Flota Gallega

Tabla 28

Flota Gallega

Año	Galicia	Crecimiento
2003	6.769	
2004	5.565	-17,79%
2005	5.391	-3,13%
2006	5.313	-1,45%
2007	5.209	-1,96%
2008	4.911	-5,72%
2009	4.853	-1,18%
2010	4.798	-1,13%
2011	4.734	-1,33%
2012	4.631	-2,18%
2013	4.853	4,79%
2014	4.506	-7,15%
2015	4.438	-1,51%
2016	4.430	-0,18%
2017	4.419	-0,25%

Fuente: Elaboración propia a partir de los [Anuarios de Galicia año 2003](#) y del [Registro de Buques Pesqueros de Galicia](#) años 2004-2017

Tabla 29

Flota Provincial Gallega

Año	Distribución Provincial					
	La Coruña	Crecimiento	Lugo	Crecimiento	Pontevedra	Crecimiento
2003	3.396		274		3.099	
2004	2.750	-19,02%	237	-13,50%	2.578	-16,81%
2005	2.655	-3,45%	231	-2,53%	2.505	-2,83%
2006	2.626	-1,09%	225	-2,60%	2.462	-1,72%
2007	2.577	-1,87%	224	-0,44%	2.408	-2,19%
2008	2.458	-4,62%	232	3,57%	2.221	-7,77%
2009	2.421	-1,51%	224	-3,45%	2.208	-0,59%
2010	2.401	-0,83%	211	-5,80%	2.186	-1,00%
2011	2.357	-1,83%	202	-4,27%	2.175	-0,50%
2012	2.315	-1,78%	193	-4,46%	2.123	-2,39%
2013	2.312	-0,13%	186	-3,63%	2.085	-1,79%
2014	2.292	-0,87%	182	-2,15%	2.032	-2,54%
2015	2.256	-1,57%	167	-8,24%	2.015	-0,84%
2016	2.261	0,22%	169	1,20%	2.000	-0,74%
2017	2.263	0,09%	169	0,00%	1.987	-0,65%
Promedio	2.489	-2,73%	208	-3,31%	2.272	-3,03%
Crecimiento	-1.133	-33,36%	-105	-38,32%	-1.112	-35,88%

Fuente: Elaboración propia a partir de los [Anuarios de Galicia año 2003](#) y del [Registro de Buques Pesqueros de Galicia](#) para los años 2004-2017

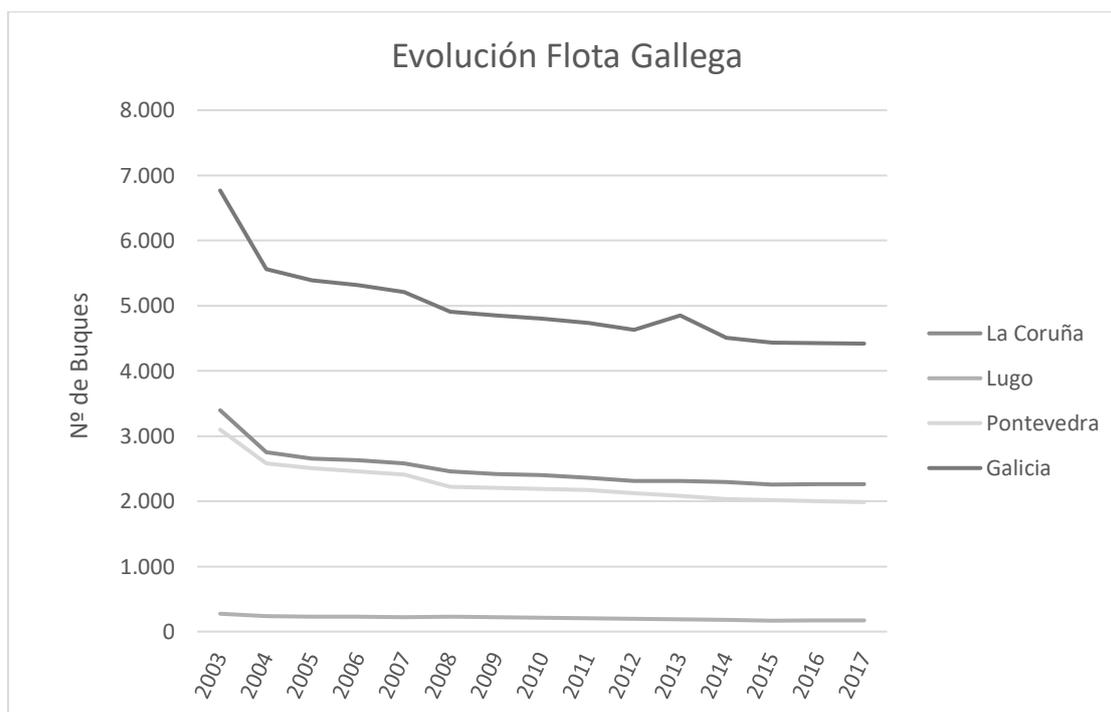


Figura 13. Flota Provincial Gallega

1.3.4.- Descripción de la Flota Gallega. Evolución por años

La Tabla 30 nos proporciona los datos de la situación del promedio de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia durante el período de tiempo comprendido entre los años 2004 a 2017.

Los datos recogidos son tanto para el número de unidades que componen la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia como sus tipos y características de arqueo GT y potencia del motor CV, así como los caladeros respectivos en los que faenan.

Conviene recordar que el arqueo esta expresado en toneladas de registro bruto, en esta tesis doctoral se encuentra bajo su traducción inglesa Gross Tonnage (GT). La potencia de los motores esta expresada en caballos de vapor (CV)

Tabla 30

Promedio de la Flota Pesquera Gallega

Caladero	Nº Buques	GT	CV
CALADERO NACIONAL			
Arrastre	90	18.894	40.671
Artes menores	4.239	8.466	104.000
Cerco	161	6.149	33.552
Enmalle	36	1.980	6.286
Palangre de fondo	28	1.388	5.413
Palangre de superficie	59	12.814	25.320
Total	4.613	49.691	215.242
PESQUERIAS COMUNITARIAS			
Arrastre	55	16.569	32.215
Palangre de fondo	56	14.367	31.390
Total	111	30.935	63.604
PESQUERIAS INTERNACIONALES			
Arrastre	42	46.313	67.251
Cerco	6	8.604	15.034
Palangre de superficie	77	26.818	48.464
Total	125	81.734	130.749
TOTAL	4.848	162.360	409.595

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

1.3.5.- Evolución de la Flota Gallega por Tramos de Esloras

La Tabla 31, nos muestra la composición por tramos de esloras y la evolución de la flota de La Coruña entre los años 2004 y 2017

Tabla 31

Flota de La Coruña por Tramos de Esloras

	Hasta 12	%	De 12/18	%	De 18/24	%	Más de 24	%	Total	%
2004	2.368		199		73		110		2.750	
2005	2.278	-3,8%	193	-3,0%	69	-5,5%	115	4,5%	2.655	-3,5%
2006	2.263	-0,7%	183	-5,2%	67	-2,9%	113	-1,7%	2.626	-1,1%
2007	2.222	-1,8%	182	-0,5%	67	0,0%	106	-6,2%	2.577	-1,9%
2008	2.108	-5,1%	177	-2,7%	67	0,0%	106	0,0%	2.458	-4,6%
2009	2.076	-1,5%	176	-0,6%	68	1,5%	101	-4,7%	2.421	-1,5%
2010	2.058	-0,9%	177	0,6%	69	1,5%	97	-4,0%	2.401	-0,8%
2011	2.029	-1,4%	173	-2,3%	67	-2,9%	88	-9,3%	2.357	-1,8%
2012	2.000	-1,4%	160	-7,5%	67	0,0%	88	0,0%	2.315	-1,8%
2013	1.994	-0,3%	162	1,3%	69	3,0%	87	-1,1%	2.312	-0,1%
2014	1.984	-0,5%	154	-4,9%	71	2,9%	83	-4,6%	2.292	-0,9%
2015	1.965	-1,0%	148	-3,9%	68	-4,2%	75	-9,6%	2.256	-1,6%
2016	1.972	0,4%	146	-1,4%	69	1,5%	74	-1,3%	2.261	0,2%
2017	1.982	0,5%	143	-2,1%	67	-2,9%	71	-4,1%	2.263	0,1%
Crecimiento	-386	-16,3%	-56	-28,1%	-6	-8,2%	-39	-35,5%	-487	-17,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

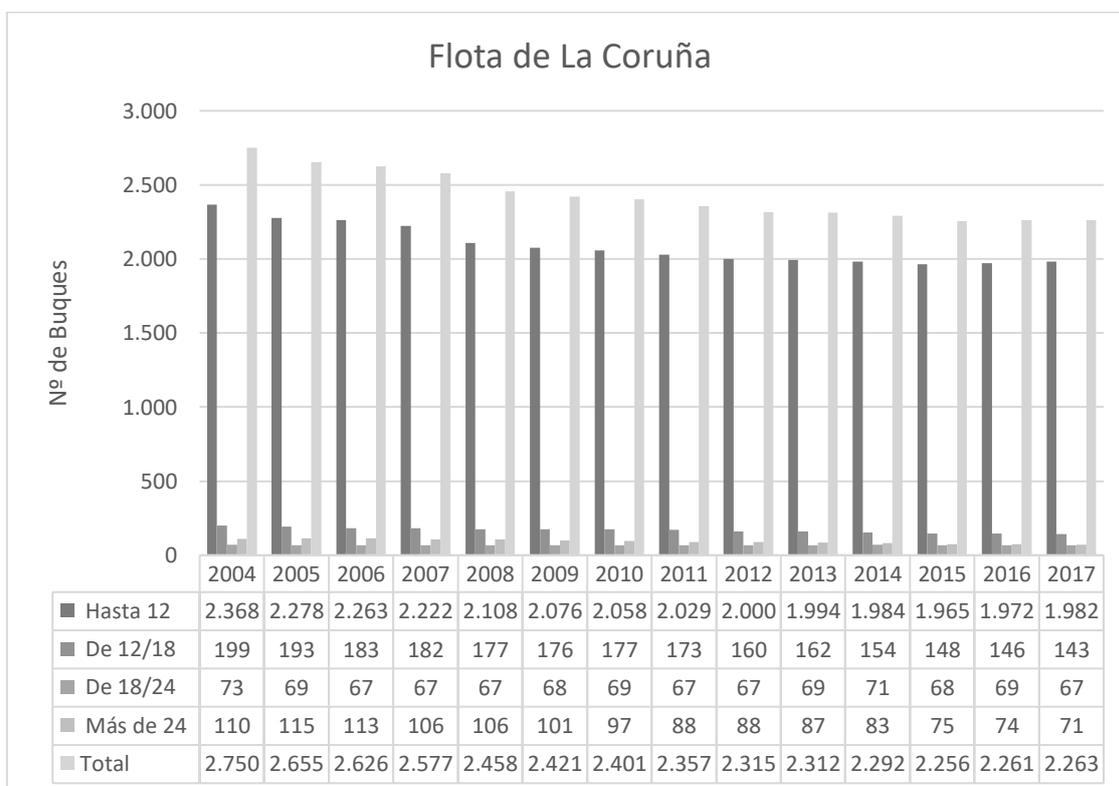


Figura 14. Flota de La Coruña

La Tabla 32, nos muestra la composición por tramos de esloras de la flota de Lugo entre los años 2004 y 2017

Tabla 32

Flota de Lugo

	Hasta 12	%	De 12/18	%	De 18/24	%	Más de 24	%	Total	%
2004	82		28		14		113		237	
2005	76	-7,3%	25	-10,7%	15	7,1%	115	1,8%	231	-2,5%
2006	76	0,0%	27	8,0%	10	-33,3%	112	-2,6%	225	-2,6%
2007	75	-1,3%	28	3,7%	13	30,0%	108	-3,6%	224	-0,4%
2008	77	2,7%	29	3,6%	14	7,7%	112	3,7%	232	3,6%
2009	75	-2,6%	29	0,0%	13	-7,1%	107	-4,5%	224	-3,4%
2010	74	-1,3%	28	-3,4%	10	-23,1%	99	-7,5%	211	-5,8%
2011	71	-4,1%	27	-3,6%	9	-10,0%	95	-4,0%	202	-4,3%
2012	70	-1,4%	20	-25,9%	9	0,0%	94	-1,1%	193	-4,5%
2013	68	-2,9%	18	-10,0%	10	11,1%	90	-4,3%	186	-3,6%
2014	68	0,0%	18	0,0%	9	-10,0%	87	-3,3%	182	-2,2%
2015	61	-10,3%	17	-5,6%	9	0,0%	80	-8,0%	167	-8,2%
2016	61	0,0%	18	5,9%	9	0,0%	81	1,3%	169	1,2%
2017	61	0,0%	18	0,0%	9	0,0%	81	0,0%	169	0,0%
Crecimiento	-21	-25,6%	-10	-35,7%	-5	-35,7%	-32	-28,3%	-68	-28,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

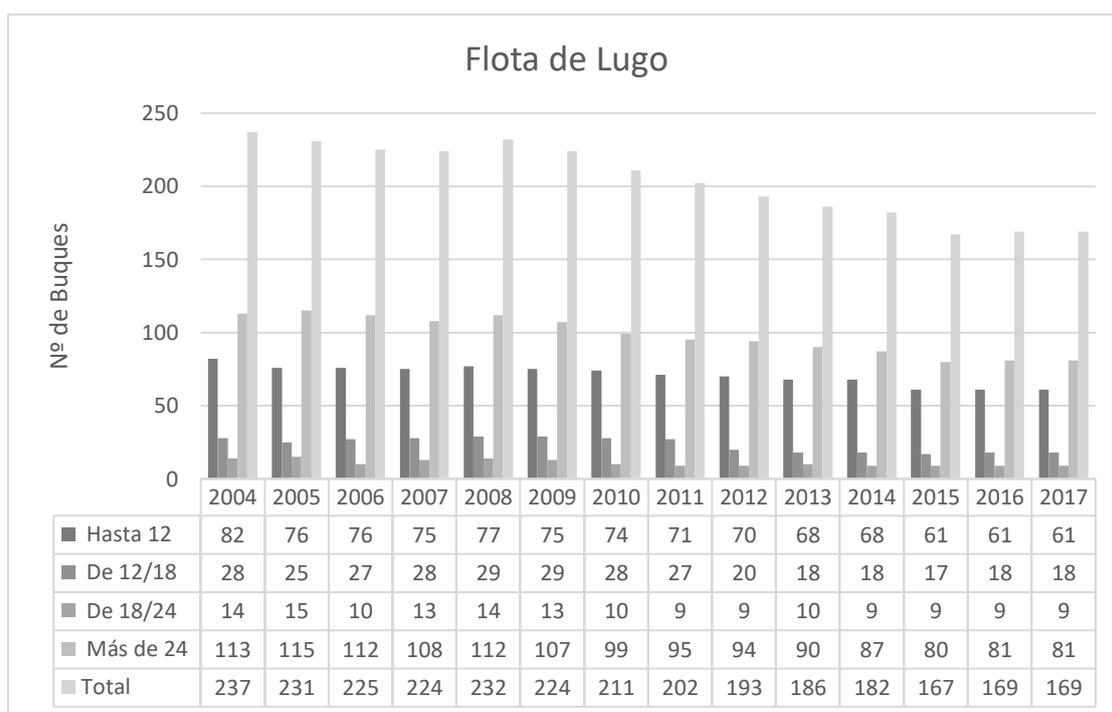


Figura 15. Flota de Lugo

La Tabla 33, nos muestra la composición por tramos de esloras para Pontevedra entre los años 2004 y 2017

Tabla 33

Flota de Pontevedra

	Hasta 12	%	De 12/18	%	De 18/24	%	Más de 24	%	Total	%
2004	2.221		125		39		193		2.578	
2005	2.150	-3,2%	121	-3,2%	35	-10,3%	199	3,1%	2.505	-2,8%
2006	2.108	-2,0%	111	-8,3%	36	2,9%	207	4,0%	2.462	-1,7%
2007	2.075	-1,6%	106	-4,5%	35	-2,8%	192	-7,2%	2.408	-2,2%
2008	1.890	-8,9%	104	-1,9%	34	-2,9%	193	0,5%	2.221	-7,8%
2009	1.882	-0,4%	102	-1,9%	33	-2,9%	191	-1,0%	2.208	-0,6%
2010	1.885	0,2%	101	-1,0%	30	-9,1%	170	-11,0%	2.186	-1,0%
2011	1.882	-0,2%	96	-5,0%	31	3,3%	166	-2,4%	2.175	-0,5%
2012	1.841	-2,2%	91	-5,2%	30	-3,2%	161	-3,0%	2.123	-2,4%
2013	1.809	-1,7%	90	-1,1%	29	-3,3%	157	-2,5%	2.085	-1,8%
2014	1.777	-1,8%	90	0,0%	22	-24,1%	143	-8,9%	2.032	-2,5%
2015	1.768	-0,5%	87	-3,3%	24	9,1%	136	-4,9%	2.015	-0,8%
2016	1.760	-0,5%	86	-1,1%	23	-4,2%	131	-3,7%	2.000	-0,7%
2017	1.750	-0,6%	84	-2,3%	24	4,3%	129	-1,5%	1.987	-0,6%
Crecimiento	-471	-21,2%	-41	-32,8%	-15	-38,5%	-64	-33,2%	-591	-22,9%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

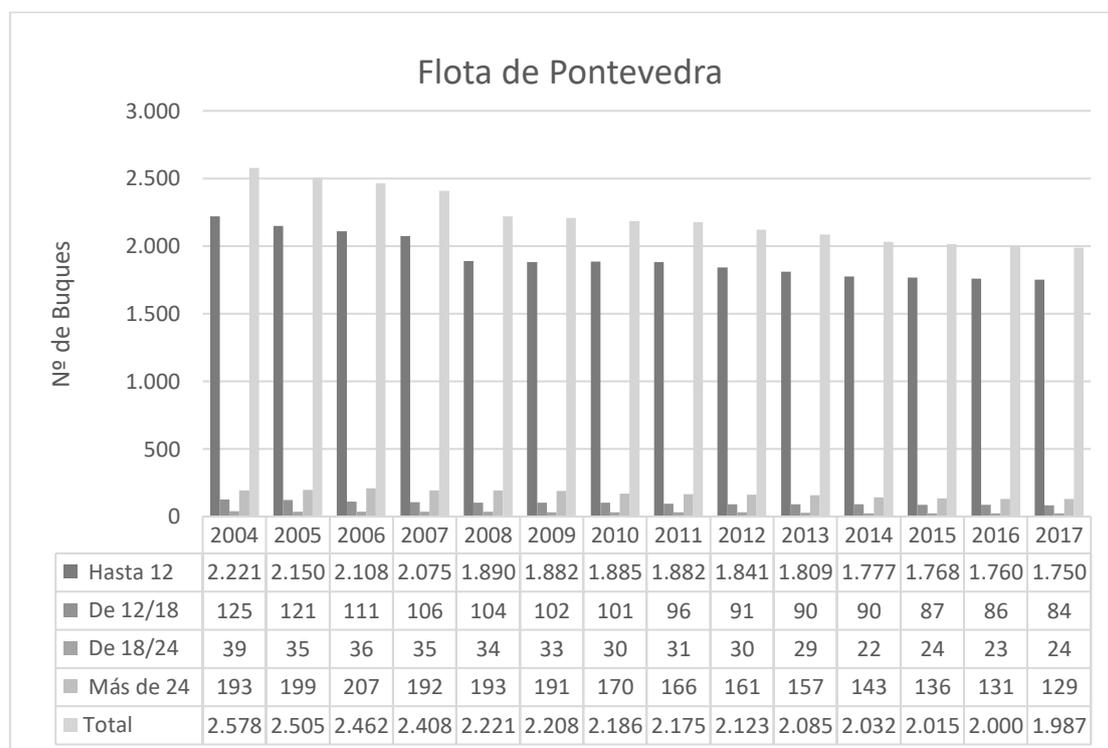


Figura 16. Flota de Pontevedra

La Tabla 34, nos muestra la composición por tramos de esloras de la flota de Galicia entre los años 2004 y 2017

Tabla 34

Evolución de la Flota Gallega por Tramos de Esloras

	Hasta 12	%	De 12/18	%	De 18/24	%	Más de 24	%	Total	%
2004	4.671		352		126		416		5.565	
2005	4.504	-3,6%	339	-3,7%	119	-5,6%	429	3,1%	5.391	-3,1%
2006	4.447	-1,3%	321	-5,3%	113	-5,0%	432	0,7%	5.313	-1,4%
2007	4.372	-1,7%	316	-1,6%	115	1,8%	406	-6,0%	5.209	-2,0%
2008	4.075	-6,8%	310	-1,9%	115	0,0%	411	1,2%	4.911	-5,7%
2009	4.033	-1,0%	307	-1,0%	114	-0,9%	399	-2,9%	4.853	-1,2%
2010	4.017	-0,4%	306	-0,3%	109	-4,4%	366	-8,3%	4.798	-1,1%
2011	3.982	-0,9%	296	-3,3%	107	-1,8%	349	-4,6%	4.734	-1,3%
2012	3.911	-1,8%	271	-8,4%	106	-0,9%	343	-1,7%	4.631	-2,2%
2013	3.871	-1,0%	270	-0,4%	108	1,9%	334	-2,6%	4.583	-1,0%
2014	3.829	-1,1%	262	-3,0%	102	-5,6%	313	-6,3%	4.506	-1,7%
2015	3.794	-0,9%	252	-3,8%	101	-1,0%	291	-7,0%	4.438	-1,5%
2016	3.793	0,0%	250	-0,8%	101	0,0%	286	-1,7%	4.430	-0,2%
2017	3.793	0,0%	245	-2,0%	100	-1,0%	281	-1,7%	4.419	-0,2%
Crecimiento	-878	-18,8%	-107	-30,4%	-26	-20,6%	-135	-32,5%	-1.146	-20,6%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

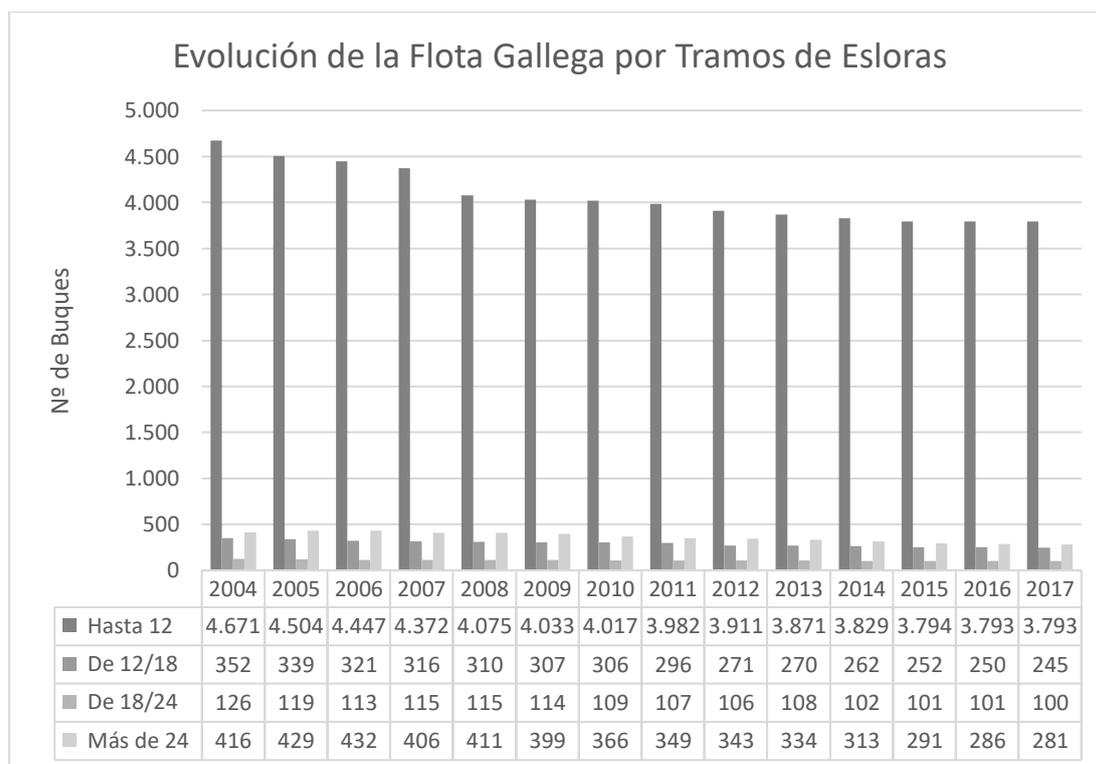


Figura 17. Evolución de la Flota Gallega por Tramos de Esloras

1.3.6.- Evolución de la Flota Gallega por GT

La Tabla 35, nos muestra la composición por tramos de GT de la flota de La Coruña entre los años 2004 y 2017.

Tabla 35

Evolución de la Flota de La Coruña por GT

	Hasta 1,5	1,5/10	10/25	25/100	100/300	300/500	500/	Total								
2004	1.831	552	137	107	95	16	12	2.750								
2005	1.719	-6,1%	571	3,4%	134	-2,2%	103	-3,7%	99	4,2%	17	6,3%	12	0,0%	2.655	-3,5%
2006	1.668	-3,0%	604	5,8%	132	-1,5%	97	-5,8%	96	-3,0%	17	0,0%	12	0,0%	2.626	-1,1%
2007	1.624	-2,6%	608	0,7%	132	0,0%	97	0,0%	89	-7,3%	15	-11,8%	12	0,0%	2.577	-1,9%
2008	1.518	-6,5%	598	-1,6%	129	-2,3%	98	1,0%	88	-1,1%	15	0,0%	12	0,0%	2.458	-4,6%
2009	1.485	-2,2%	598	0,0%	127	-1,6%	101	3,1%	82	-6,8%	16	6,7%	12	0,0%	2.421	-1,5%
2010	1.467	-1,2%	598	0,0%	128	0,8%	101	0,0%	81	-1,2%	16	0,0%	10	-16,7%	2.401	-0,8%
2011	1.426	-2,8%	609	1,8%	129	0,8%	98	-3,0%	72	-11,1%	14	-12,5%	9	-10,0%	2.357	-1,8%
2012	1.406	-1,4%	600	-1,5%	120	-7,0%	93	-5,1%	73	1,4%	14	0,0%	9	0,0%	2.315	-1,8%
2013	1.397	-0,6%	602	0,3%	122	1,7%	98	5,4%	72	-1,4%	14	0,0%	7	-22,2%	2.312	-0,1%
2014	1.355	-3,0%	634	5,3%	114	-6,6%	101	3,1%	70	-2,8%	11	-21,4%	7	0,0%	2.292	-0,9%
2015	1.327	-2,1%	643	1,4%	108	-5,3%	96	-5,0%	65	-7,1%	10	-9,1%	7	0,0%	2.256	-1,6%
2016	1.314	-1,0%	663	3,1%	110	1,9%	94	-2,1%	64	-1,5%	9	-10,0%	7	0,0%	2.261	0,2%
2017	1.306	-0,6%	680	2,6%	108	-1,8%	92	-2,1%	62	-3,1%	8	-11,1%	7	0,0%	2.263	0,1%
Crecimiento	-525	-28,7%	128	23,2%	-29	-21,2%	-15	-14,0%	-33	-34,7%	-8	-50,0%	-5	-41,7%	-487	-17,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

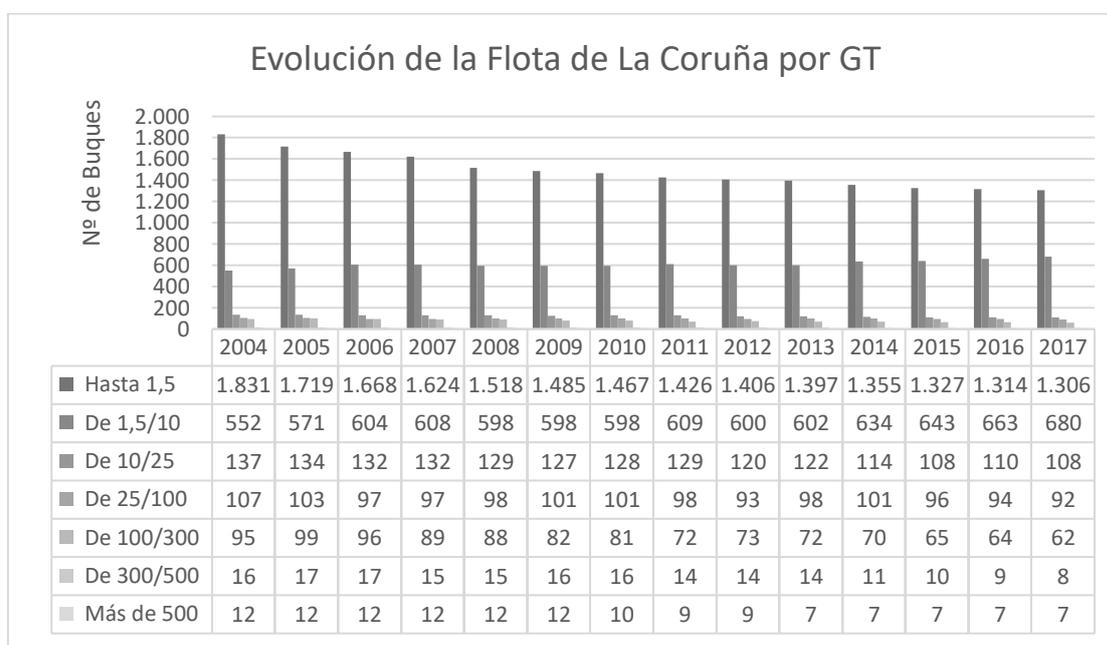


Figura 18. Evolución de la Flota de La Coruña por GT

La Tabla 36, nos muestra la composición por tramos de GT de la flota de Lugo entre los años 2004 y 2017

Tabla 36

Evolución de la Flota de Lugo por GT

	Hasta 1,5	1,5/10	10/25	25/100	100/300	300/500	500/	Total								
2004	17	68	15	23	94	18	2	237								
2005	15	-11,8%	63	-7,4%	13	-13,3%	22	-4,3%	95	1,1%	21	16,7%	2	0,0%	231	-2,5%
2006	15	0,0%	63	0,0%	16	23,1%	19	-13,6%	86	-9,5%	24	14,3%	2	0,0%	225	-2,6%
2007	14	-6,7%	63	0,0%	17	6,3%	21	10,5%	77	-10,5%	31	29,2%	1	-50,0%	224	-0,4%
2008	12	-14,3%	67	6,3%	18	5,9%	20	-4,8%	80	3,9%	33	6,5%	2	100,0%	232	-3,6%
2009	12	0,0%	65	-3,0%	18	0,0%	19	-5,0%	76	-5,0%	32	-3,0%	2	0,0%	224	-3,4%
2010	12	0,0%	64	-1,5%	18	0,0%	18	-5,3%	66	-13,2%	30	-6,3%	3	50,0%	211	-5,8%
2011	12	0,0%	61	-4,7%	16	-11,1%	18	0,0%	65	-1,5%	27	-10,0%	3	0,0%	202	-4,3%
2012	12	0,0%	56	-8,2%	15	-6,3%	16	-11,1%	65	0,0%	26	-3,7%	3	0,0%	193	-4,5%
2013	12	0,0%	54	-3,6%	13	-13,3%	15	-6,3%	65	0,0%	24	-7,7%	3	0,0%	186	-3,6%
2014	13	8,3%	52	-3,7%	14	7,7%	14	-6,7%	62	-4,6%	22	-8,3%	5	66,7%	182	-2,2%
2015	12	-7,7%	46	-11,5%	15	7,1%	12	-14,3%	57	-8,1%	20	-9,1%	5	0,0%	167	-8,2%
2016	11	-8,3%	47	2,2%	15	0,0%	13	8,3%	57	0,0%	20	0,0%	6	20,0%	169	1,2%
2017	10	-9,1%	48	2,1%	15	0,0%	13	0,0%	57	0,0%	21	5,0%	5	-16,7%	169	0,0%
Crecimiento	-7	-41,2%	-20	-29,4%	0	0,0%	-10	-43,5%	-37	-39,4%	3	16,7%	3	150,0%	-68	-28,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

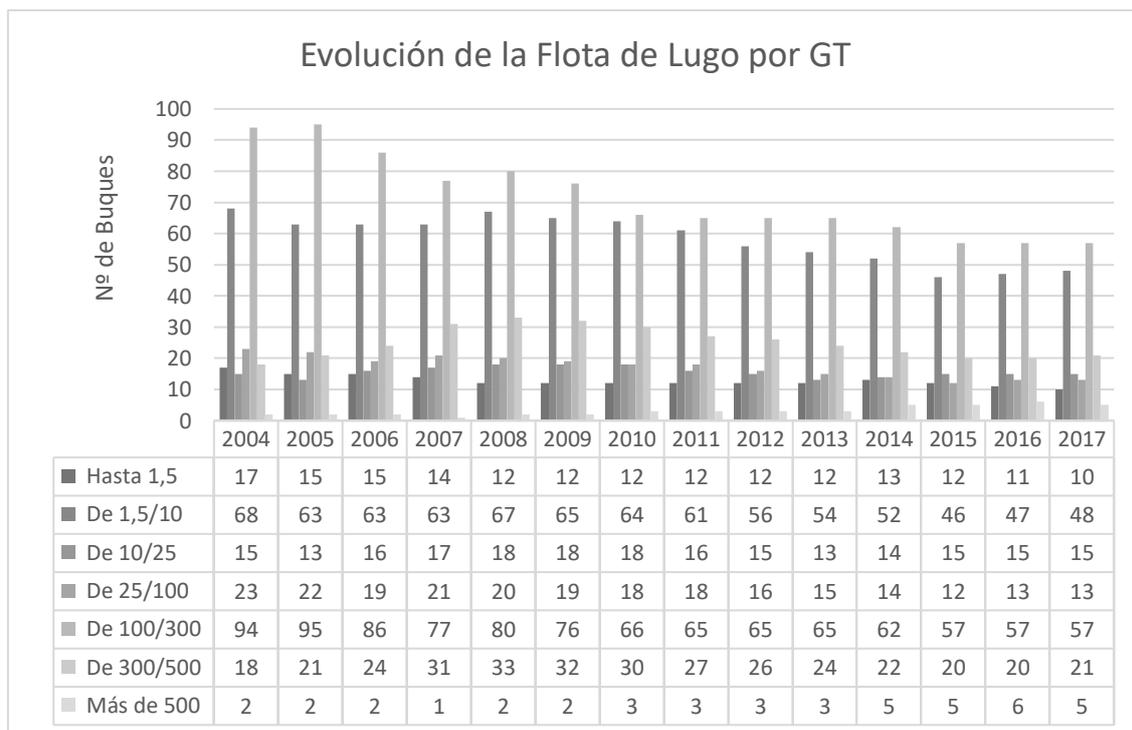


Figura 19. Evolución de la Flota de Lugo por GT

La Tabla 37, nos muestra la composición por tramos de GT de la flota de Pontevedra y la segunda parte la evolución de la flota.

Tabla 37

Evolución de la Flota de Pontevedra por GT

	Hasta 1,5	1,5/10	10/25	25/100	100/300	300/500	500/	Total								
2004	1.825	401	108	47	107	39	51	2.578								
2005	1.755	-3,8%	395	-1,5%	104	-3,7%	42	-10,6%	117	9,3%	39	0,0%	53	3,9%	2.505	-2,8%
2006	1.698	-3,2%	407	3,0%	95	-8,7%	44	4,8%	123	5,1%	41	5,1%	54	1,9%	2.462	-1,7%
2007	1.656	-2,5%	415	2,0%	92	-3,2%	42	-4,5%	112	-8,9%	40	-2,4%	51	-5,6%	2.408	-2,2%
2008	1.474	-11,0%	411	-1,0%	91	-1,1%	41	-2,4%	111	-0,9%	39	-2,5%	54	5,9%	2.221	-7,8%
2009	1.470	-0,3%	407	-1,0%	89	-2,2%	40	-2,4%	108	-2,7%	41	5,1%	53	-1,9%	2.208	-0,6%
2010	1.468	-0,1%	412	1,2%	88	-1,1%	39	-2,5%	94	-13,0%	36	-12,2%	49	-7,5%	2.186	-1,0%
2011	1.458	-0,7%	419	1,7%	84	-4,5%	39	0,0%	89	-5,3%	36	0,0%	50	2,0%	2.175	-0,5%
2012	1.430	-1,9%	405	-3,3%	81	-3,6%	37	-5,1%	87	-2,2%	33	-8,3%	50	0,0%	2.123	-2,4%
2013	1.403	-1,9%	401	-1,0%	79	-2,5%	36	-2,7%	86	-1,1%	31	-6,1%	49	-2,0%	2.085	-1,8%
2014	1.342	-4,3%	432	7,7%	77	-2,5%	31	-13,9%	75	-12,8%	29	-6,5%	46	-6,1%	2.032	-2,5%
2015	1.341	-0,1%	426	-1,4%	74	-3,9%	30	-3,2%	73	-2,7%	29	0,0%	42	-8,7%	2.015	-0,8%
2016	1.317	-1,8%	443	4,0%	72	-2,7%	29	-3,3%	68	-6,8%	28	-3,4%	43	2,4%	2.000	-0,7%
2017	1.307	-0,8%	443	0,0%	71	-1,4%	29	0,0%	68	0,0%	28	0,0%	41	-4,7%	1.987	-0,6%
Crecimiento	-518	-28,4%	42	10,5%	-37	-34,3%	-18	-38,3%	-39	-36,4%	-11	-28,2%	-10	-19,6%	-591	-22,9%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

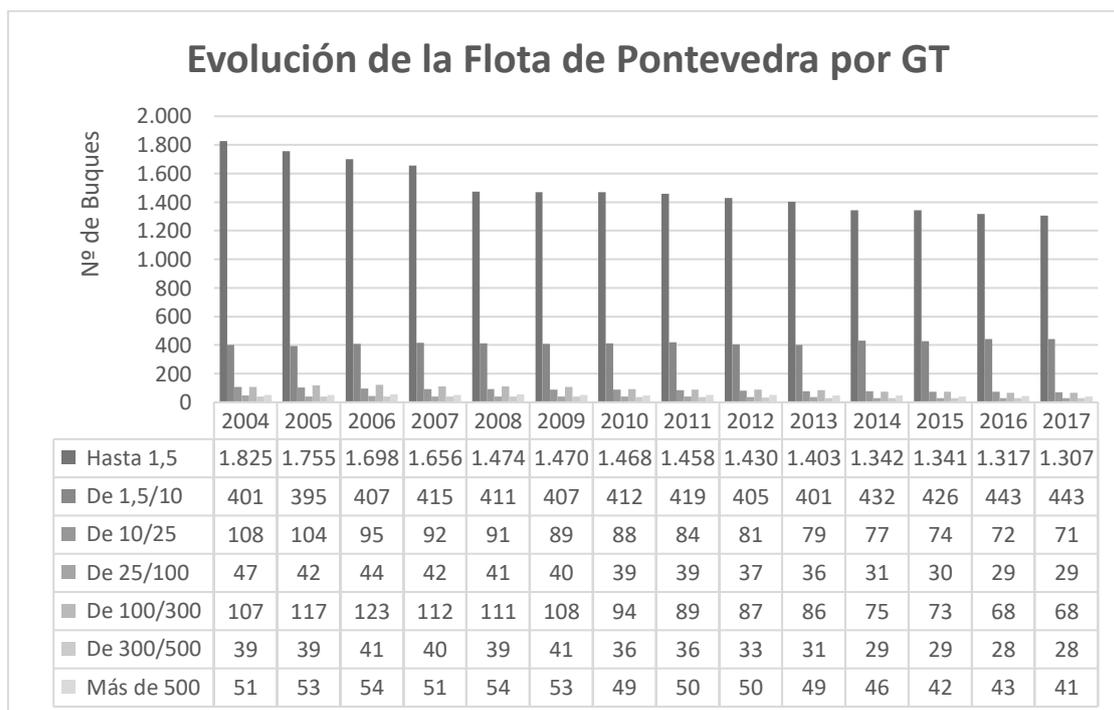


Figura 20. Evolución de la Flota de Pontevedra por GT

La Tabla 38, nos muestra la composición por tramos de GT de la flota de Galicia entre los años 2004 y 2017 y su evolución en esos mismos años.

Tabla 38

Evolución de la Flota de Galicia por GT

	Hasta 1,5	1,5/10	10/25	25/100	100/300	300/500	500/	Total								
2004	3.673	1.021	260	177	296	73	65	5.565								
2005	3.489	-5,0%	1.029	0,8%	251	-3,5%	167	-5,6%	311	5,1%	77	5,5%	67	3,1%	5.391	-3,1%
2006	3.381	-3,1%	1.074	4,4%	243	-3,2%	160	-4,2%	305	-1,9%	82	6,5%	68	1,5%	5.313	-1,4%
2007	3.294	-2,6%	1.086	1,1%	241	-0,8%	160	0,0%	278	-8,9%	86	4,9%	64	-5,9%	5.209	-2,0%
2008	3.004	-8,8%	1.076	-0,9%	238	-1,2%	159	-0,6%	279	0,4%	87	1,2%	68	6,3%	4.911	-5,7%
2009	2.967	-1,2%	1.070	-0,6%	234	-1,7%	160	0,6%	266	-4,7%	89	2,3%	67	-1,5%	4.853	-1,2%
2010	2.947	-0,7%	1.074	0,4%	234	0,0%	158	-1,3%	241	-9,4%	82	-7,9%	62	-7,5%	4.798	-1,1%
2011	2.896	-1,7%	1.089	1,4%	229	-2,1%	155	-1,9%	226	-6,2%	77	-6,1%	62	0,0%	4.734	-1,3%
2012	2.848	-1,7%	1.061	-2,6%	216	-5,7%	146	-5,8%	225	-0,4%	73	-5,2%	62	0,0%	4.631	-2,2%
2013	2.812	-1,3%	1.057	-0,4%	214	-0,9%	149	2,1%	223	-0,9%	69	-5,5%	59	-4,8%	4.583	-1,0%
2014	2.710	-3,6%	1.118	5,8%	205	-4,2%	146	-2,0%	207	-7,2%	62	-10,1%	58	-1,7%	4.506	-1,7%
2015	2.680	-1,1%	1.115	-0,3%	197	-3,9%	138	-5,5%	195	-5,8%	59	-4,8%	54	-6,9%	4.438	-1,5%
2016	2.642	-1,4%	1.153	3,4%	197	0,0%	136	-1,4%	189	-3,1%	57	-3,4%	56	3,7%	4.430	-0,2%
2017	2.623	-0,7%	1.171	1,6%	194	-1,5%	134	-1,5%	187	-1,1%	57	0,0%	53	-5,4%	4.419	-0,2%
Crecimiento	-1050	-28,6%	150	14,7%	-66	-25,4%	-43	-24,3%	-109	-36,8%	-16	-21,9%	-12	-18,5%	-1146	-20,6%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

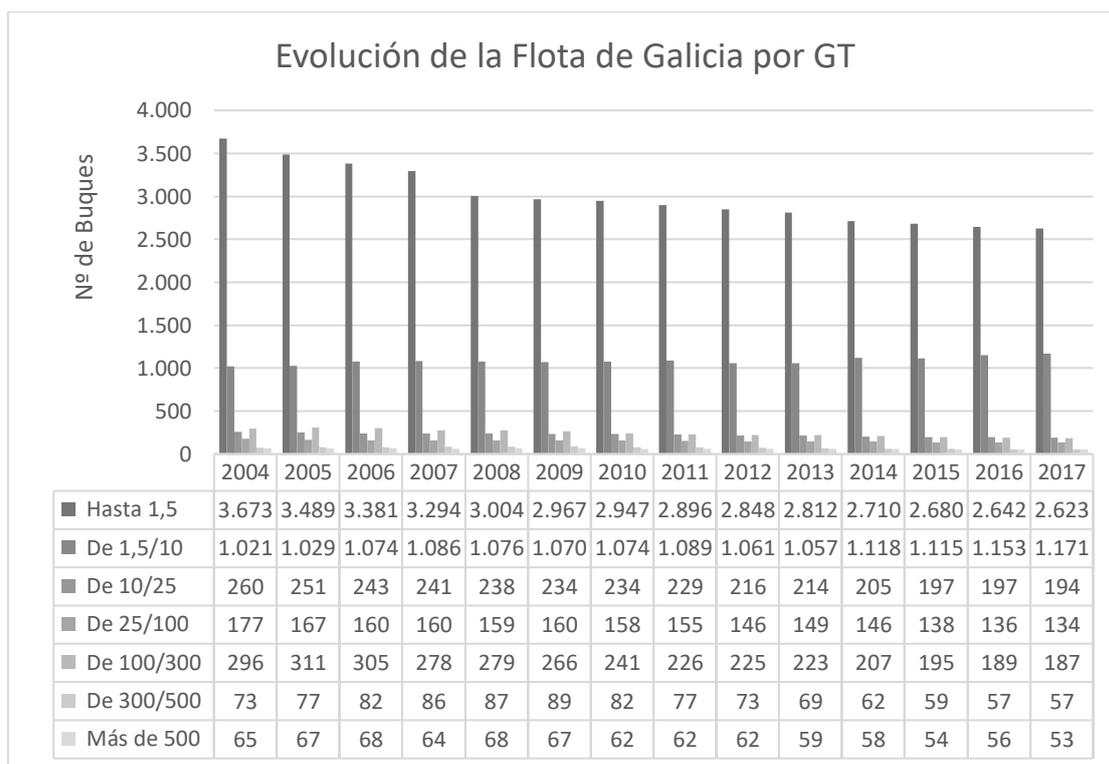


Figura 21. Evolución de la Flota de Galicia por GT

1.3.7.- Evolución de la Flota Gallega por CV

La Tabla 39, nos muestra la composición por tramos de CV de la flota de La Coruña entre los años 2004 y 2013. La segunda parte del Tabla nos muestra la evolución de la flota en esos mismos años.

Tabla 39

Evolución de la Flota de La Coruña por CV

	Sin motor	Hasta 50	De 50/100	De 100/150	Desde 150	Total						
2004	421	1.885	165	57	222	2.750						
2005	408	1.814	153	59	221	2.655	-3,5%					
2006	389	1.814	151	61	211	2.626	-1,1%					
2007	381	1.784	150	61	201	2.577	-1,9%					
2008	321	1.728	150	58	201	2.458	-4,6%					
2009	298	1.716	149	60	198	2.421	-1,5%					
2010	293	1.704	149	60	195	2.401	-0,8%					
2011	253	1.711	153	58	182	2.357	-1,8%					
2012	242	1.703	137	54	179	2.315	-1,8%					
2013	231	1.703	140	55	183	2.312	-0,1%					
2014	110	1.817	132	53	180	2.292	-0,9%					
2015	82	1.827	125	54	168	2.256	-1,6%					
2016	67	1.849	123	58	164	2.261	0,2%					
2017	59	1.864	124	58	158	2.263	0,1%					
Crecimiento	-362	-86,0%	-21	-1,1%	-41	-24,8%	1	1,8%	-64	-28,8%	-487	-17,7%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

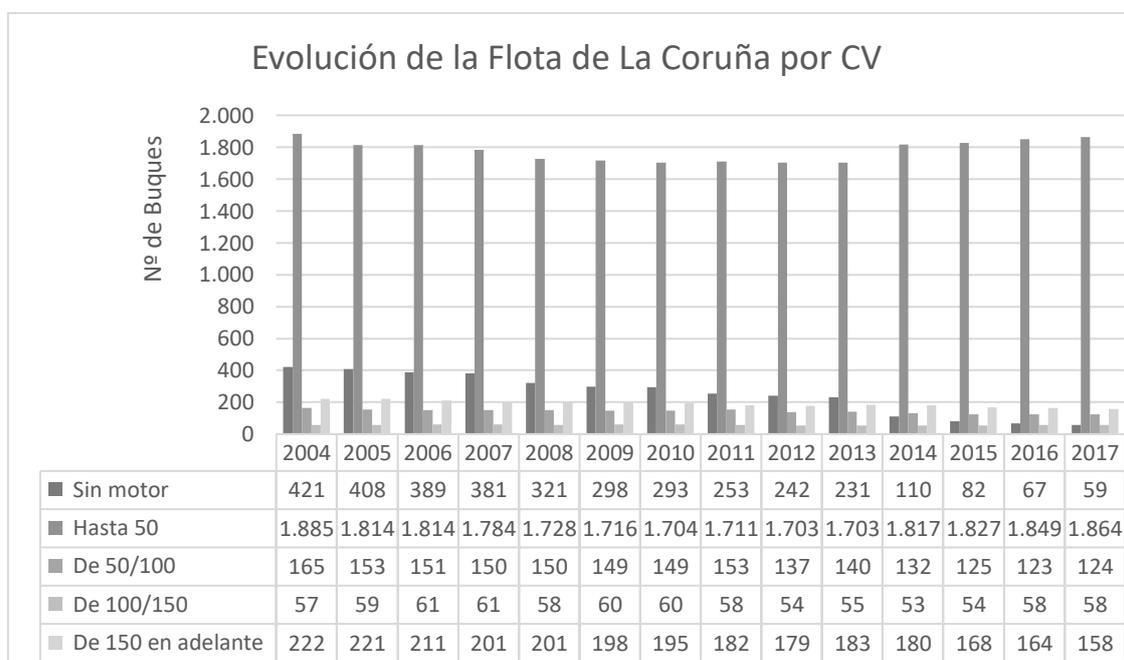


Figura 22. Evolución de la Flota de La Coruña por CV

La Tabla 40, nos muestra la composición por tramos de CV de la flota de Lugo entre los años 2004 y 2017 y su evolución

Tabla 40

Evolución de la Flota de Lugo por CV

	Sin motor	Hasta 50	De 50/100	De 100/150	Desde 150	Total						
2004	1	57	31	12	136	237						
2005	1	0,0%	55	-3,5%	29	-6,5%	7	-41,7%	139	2,2%	231	-2,5%
2006	1	0,0%	56	1,8%	28	-3,4%	9	28,6%	131	-5,8%	225	-2,6%
2007	0	-100,0%	56	0,0%	27	-3,6%	12	33,3%	129	-1,5%	224	-0,4%
2008	0	0,0%	58	3,6%	27	0,0%	13	8,3%	134	3,9%	232	3,6%
2009	0	0,0%	57	-1,7%	26	-3,7%	13	0,0%	128	-4,5%	224	-3,4%
2010	0	0,0%	56	-1,8%	26	0,0%	12	-7,7%	117	-8,6%	211	-5,8%
2011	0	0,0%	53	-5,4%	25	-3,8%	12	0,0%	112	-4,3%	202	-4,3%
2012	0	100,0%	53	0,0%	21	-16,0%	9	-25,0%	110	-1,8%	193	-4,5%
2013	1	0,0%	49	-7,5%	20	-4,8%	10	11,1%	106	-3,6%	186	-3,6%
2014	0	-100,0%	49	0,0%	22	10,0%	8	-20,0%	103	-2,8%	182	-2,2%
2015	0	0,0%	44	-10,2%	21	-4,5%	7	-12,5%	95	-7,8%	167	-8,2%
2016	0	0,0%	46	4,5%	20	-4,8%	6	-14,3%	97	2,1%	169	1,2%
2017	0	0,0%	46	0,0%	20	0,0%	6	0,0%	97	0,0%	169	0,0%
Crecimiento	-1	-100,0%	-11	-19,3%	-11	-35,5%	-6	-50,0%	-39	-	-68	-

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

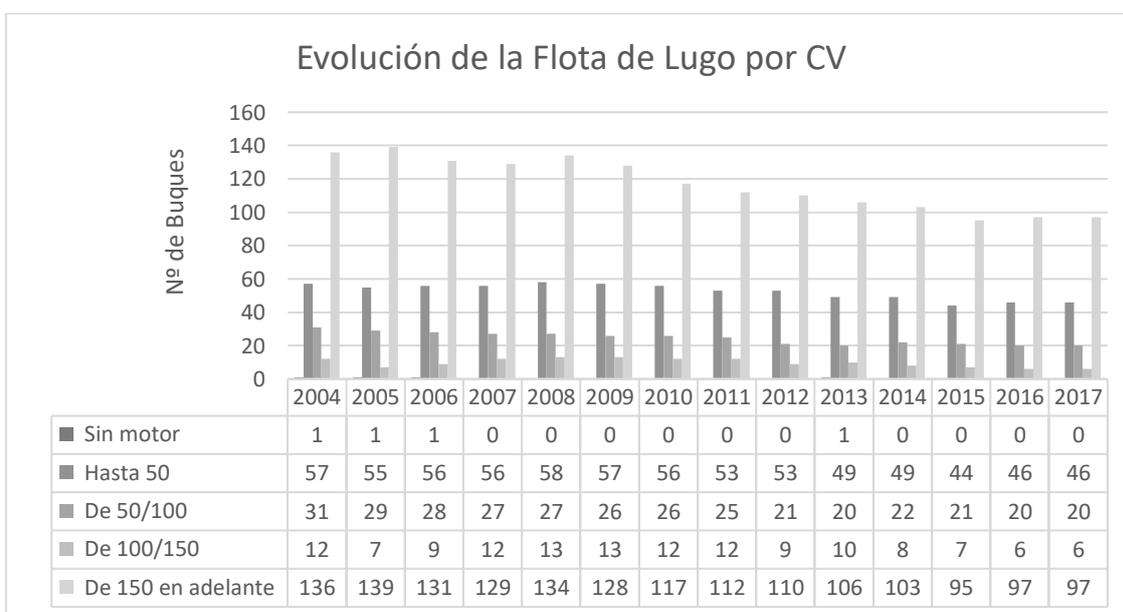


Figura 23. Evolución de la Flota de Lugo por CV

La Tabla 41, nos muestra la composición por tramos de CV de la flota pesquera de la provincia de Pontevedra en el período de tiempo comprendido entre los años 2004 y 2017

Tabla 41

Evolución de la Flota de Pontevedra por CV

	Sin motor	Hasta 50	De 50/100	De 100/150	Desde 150	Total						
2004	370	1.707	170	54	277	2.578						
2005	353	-4,6%	1.654	-3,1%	168	-1,2%	50	-7,4%	280	1,1%	2.505	-2,8%
2006	341	-3,4%	1.620	-2,1%	167	-0,6%	47	-6,0%	287	2,5%	2.462	-1,7%
2007	330	-3,2%	1.597	-1,4%	164	-1,8%	49	4,3%	268	-6,6%	2.408	-2,2%
2008	248	-24,8%	1.499	-6,1%	159	-3,0%	48	-2,0%	267	-0,4%	2.221	-7,8%
2009	251	1,2%	1.491	-0,5%	158	-0,6%	47	-2,1%	261	-2,2%	2.208	-0,6%
2010	250	-0,4%	1.498	0,5%	155	-1,9%	45	-4,3%	238	-8,8%	2.186	-1,0%
2011	242	-3,2%	1.500	0,1%	159	2,6%	45	0,0%	229	-3,8%	2.175	-0,5%
2012	236	-2,5%	1.472	-1,9%	148	-6,9%	44	-2,2%	223	-2,6%	2.123	-2,4%
2013	228	-3,4%	1.455	-1,2%	143	-3,4%	41	-6,8%	218	-2,2%	2.085	-1,8%
2014	127	-44,3%	1.532	5,3%	139	-2,8%	37	-9,8%	197	-9,6%	2.032	-2,5%
2015	109	-14,2%	1.546	0,9%	134	-3,6%	35	-5,4%	191	-3,0%	2.015	-0,8%
2016	63	-42,2%	1.585	2,5%	135	0,7%	33	-5,7%	184	-3,7%	2.000	-0,7%
2017	52	-17,5%	1.592	0,4%	130	-3,7%	31	-6,1%	182	-1,1%	1.987	-0,6%
Crecimiento	-318	-85,9%	-115	-6,7%	-40	-23,5%	-23	-42,6%	-95	-34,3%	-591	-22,9%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

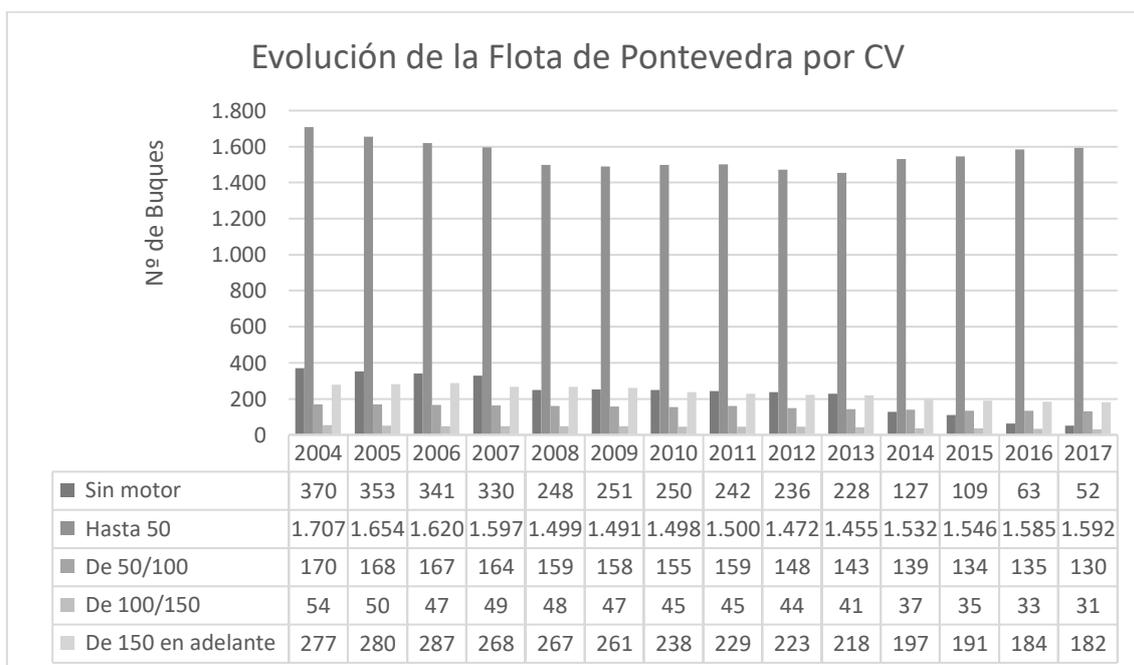


Figura 24. Evolución de la Flota de Pontevedra por CV

La Tabla 42, nos muestra la composición por tramos de CV de la flota de Galicia entre los años 2004 y 2017

Tabla 42

Evolución de la Flota de Galicia por CV

	Sin motor	Hasta 50	De 50/100	De 100/150	Desde 150	Total						
2004	792	3.649	366	123	635	5.565						
2005	762	-3,8%	3.523	-3,5%	350	-4,4%	116	-5,7%	640	0,8%	5.391	-3,1%
2006	731	-4,1%	3.490	-0,9%	346	-1,1%	117	0,9%	629	-1,7%	5.313	-1,4%
2007	711	-2,7%	3.437	-1,5%	341	-1,4%	122	4,3%	598	-4,9%	5.209	-2,0%
2008	569	-20,0%	3.285	-4,4%	336	-1,5%	119	-2,5%	602	0,7%	4.911	-5,7%
2009	549	-3,5%	3.264	-0,6%	333	-0,9%	120	0,8%	587	-2,5%	4.853	-1,2%
2010	543	-1,1%	3.258	-0,2%	330	-0,9%	117	-2,5%	550	-6,3%	4.798	-1,1%
2011	495	-8,8%	3.264	0,2%	337	2,1%	115	-1,7%	523	-4,9%	4.734	-1,3%
2012	478	-3,4%	3.228	-1,1%	306	-9,2%	107	-7,0%	512	-2,1%	4.631	-2,2%
2013	460	-3,8%	3.207	-0,7%	303	-1,0%	106	-0,9%	507	-1,0%	4.583	-1,0%
2014	237	-48,5%	3.398	6,0%	293	-3,3%	98	-7,5%	480	-5,3%	4.506	-1,7%
2015	191	-19,4%	3.417	0,6%	280	-4,4%	96	-2,0%	454	-5,4%	4.438	-1,5%
2016	130	-31,9%	3.480	1,8%	278	-0,7%	97	1,0%	445	-2,0%	4.430	-0,2%
2017	111	-14,6%	3.502	0,6%	274	-1,4%	95	-2,1%	437	-1,8%	4.419	-0,2%
Crecimiento	-681	-86,0%	-147	-4,0%	-92	-25,1%	-28	-22,8%	-198	-31,2%	-1146	-20,6%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

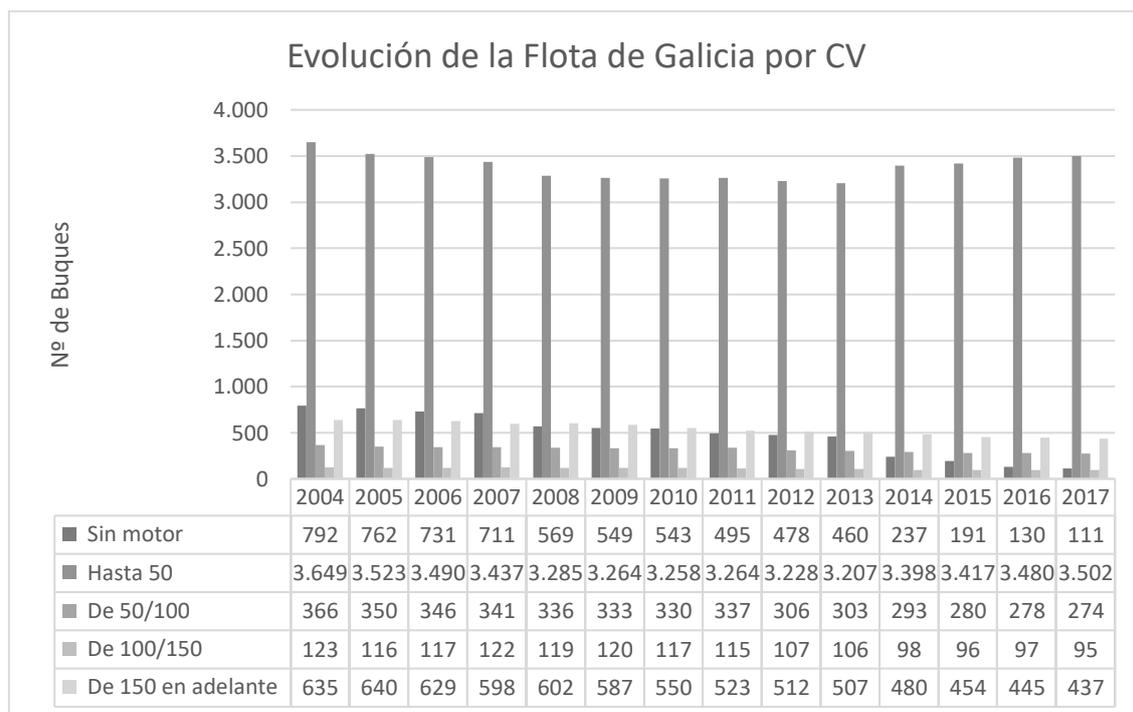


Figura 25. Evolución de la Flota de Galicia por CV

1.3.8.- Evolución de la Flota Gallega (Números Totales)

La Tabla 43, nos muestra la composición de la flota entre los años 2004 y 2017. La segunda parte del Tabla nos muestra la evolución de la flota en esos mismos años.

Tabla 43

Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales)

	Coruña		Lugo		Pontevedra		Total	
2004	2.750		237		2.578		5.565	
2005	2.655	-3,5%	231	-2,5%	2.505	-2,8%	5.391	-3,1%
2006	2.626	-1,1%	225	-2,6%	2.462	-1,7%	5.313	-1,4%
2007	2.577	-1,9%	224	-0,4%	2.408	-2,2%	5.209	-2,0%
2008	2.458	-4,6%	232	3,6%	2.221	-7,8%	4.911	-5,7%
2009	2.421	-1,5%	224	-3,4%	2.208	-0,6%	4.853	-1,2%
2010	2.401	-0,8%	211	-5,8%	2.186	-1,0%	4.798	-1,1%
2011	2.357	-1,8%	202	-4,3%	2.175	-0,5%	4.734	-1,3%
2012	2.315	-1,8%	193	-4,5%	2.123	-2,4%	4.631	-2,2%
2013	2.312	-0,1%	186	-3,6%	2.085	-1,8%	4.583	-1,0%
2014	2.292	-0,9%	182	-2,2%	2.032	-2,5%	4.506	-1,7%
2015	2.256	-1,6%	167	-8,2%	2.015	-0,8%	4.438	-1,5%
2016	2.261	0,2%	169	1,2%	2.000	-0,7%	4.430	-0,2%
2017	2.263	0,1%	169	0,0%	1.987	-0,6%	4.419	-0,2%
Crecimiento	-487	-17,7%	-68	-28,7%	-591	-22,9%	-1146	-20,6%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

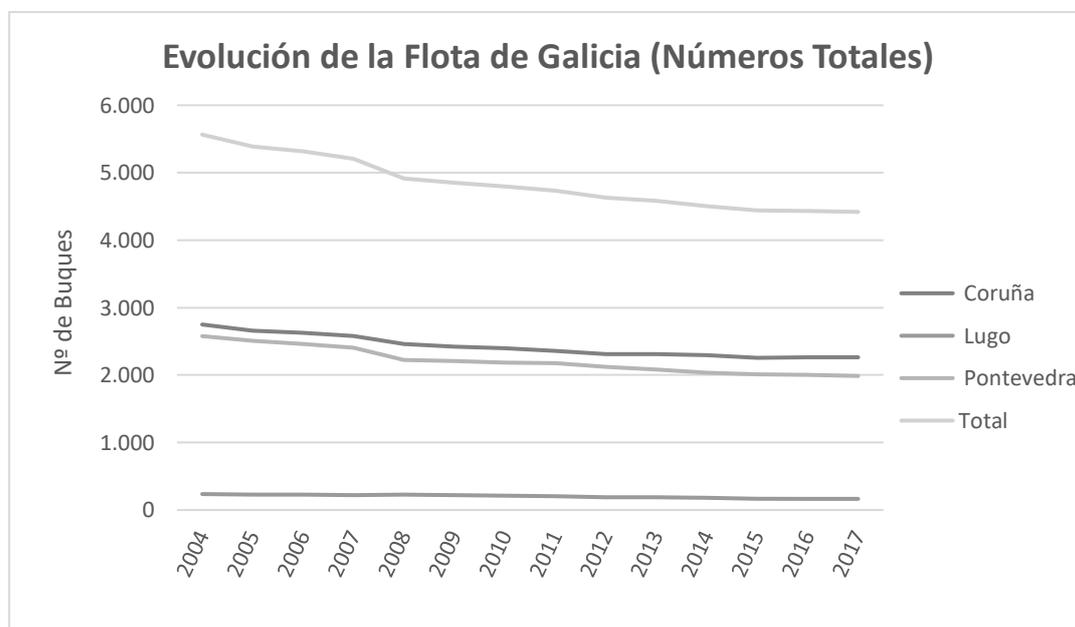


Figura 26. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales)

Tabla 44, nos muestra la composición por tramos de GT de la flota de Galicia entre los años 2004 y 2017.

Tabla 44

Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales GT)

	Coruña		Lugo		Pontevedra		Total	
2004	53.742		29.309		96.714		179.765	
2005	53.530	-0,4%	30.463	3,9%	101.029	4,5%	185.022	2,9%
2006	53.060	-0,9%	30.343	-0,4%	103.453	2,4%	186.856	1,0%
2007	51.563	-2,8%	30.273	-0,2%	96.455	-6,8%	178.291	-4,6%
2008	51.408	-0,3%	32.271	6,6%	100.942	4,7%	184.621	3,6%
2009	50.684	-1,4%	30.859	-4,4%	98.480	-2,4%	180.023	-2,5%
2010	48.733	-3,8%	29.834	-3,3%	89.450	-9,2%	168.017	-6,7%
2011	45.547	-6,5%	28.392	-4,8%	89.273	-0,2%	163.212	-2,9%
2012	45.342	-0,5%	28.033	-1,3%	87.541	-1,9%	160.916	-1,4%
2013	43.692	-3,6%	27.306	-2,6%	85.713	-2,1%	156.711	-2,6%
2014	42.352	-3,1%	27.061	-0,9%	80.268	-6,4%	149.681	-4,5%
2015	40.437	-4,5%	25.037	-7,5%	76.682	-4,5%	142.156	-5,0%
2016	39.861	-1,4%	25.542	2,0%	78.164	1,9%	143.567	1,0%
2017	38.963	-2,3%	24.415	-4,4%	76.332	-2,3%	139.710	-2,7%
Crecimiento	-14.779	-27,5%	-4.894	-16,7%	-20.382	-21,1%	-40.055	-22,3%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

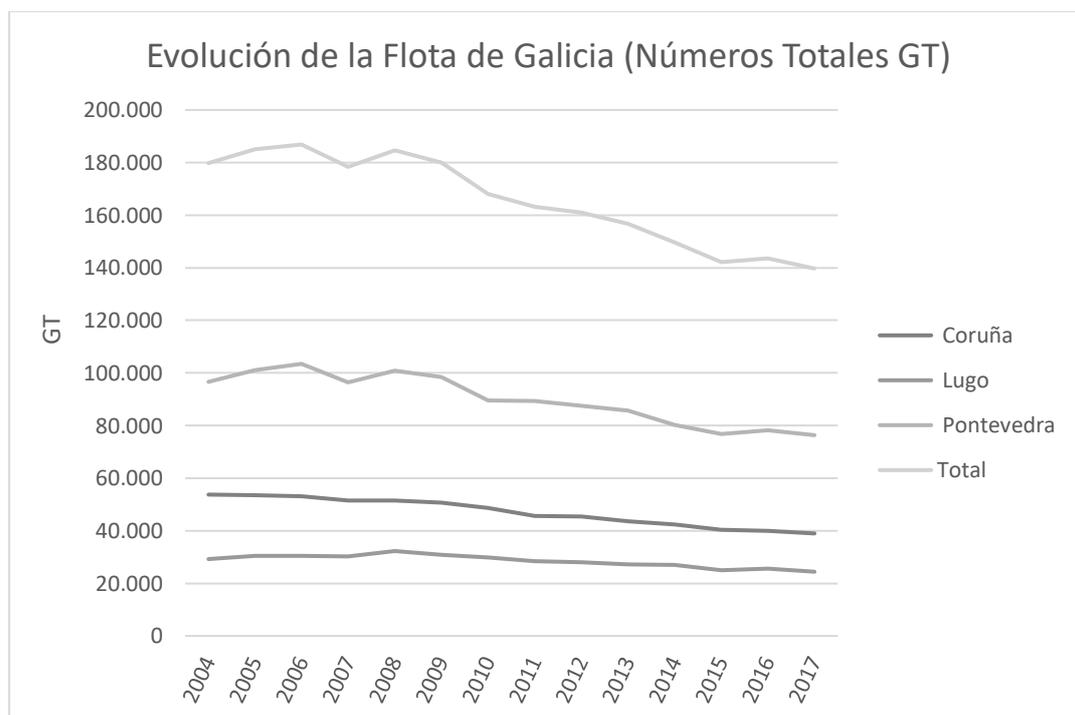


Figura 27. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales GT)

La Tabla 45, nos muestra la composición por tramos de CV de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2004 y 2017

Tabla 45

Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales CV)

	Coruña		Lugo		Pontevedra		Total	
2004	169.027		75.243		224.928		469.198	
2005	165.727	-2,0%	76.080	1,1%	228.264	1,5%	470.071	0,2%
2006	161.911	-2,3%	71.589	-5,9%	232.270	1,8%	465.770	-0,9%
2007	156.129	-3,6%	69.360	-3,1%	219.080	-5,7%	444.569	-4,6%
2008	155.775	-0,2%	72.974	5,2%	221.073	0,9%	449.822	1,2%
2009	151.705	-2,6%	69.251	-5,1%	215.596	-2,5%	436.552	-3,0%
2010	147.530	-2,8%	65.041	-6,1%	199.285	-7,6%	411.856	-5,7%
2011	140.932	-4,5%	61.459	-5,5%	198.636	-0,3%	401.027	-2,6%
2012	138.610	-1,6%	59.593	-3,0%	195.375	-1,6%	393.578	-1,9%
2013	135.704	-2,1%	56.714	-4,8%	191.901	-1,8%	384.319	-2,4%
2014	139.743	3,0%	60.075	5,9%	184.834	-3,7%	384.652	0,1%
2015	136.418	-2,4%	51.825	-13,7%	178.114	-3,6%	366.357	-4,8%
2016	137.454	0,8%	52.436	1,2%	181.853	2,1%	371.743	1,5%
2017	135.666	-1,3%	51.580	-1,6%	178.670	-1,8%	365.916	-1,6%
Crecimiento	-33.361	-19,7%	-23.663	-31,4%	-46.258	-20,6%	-103.282	-22,0%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

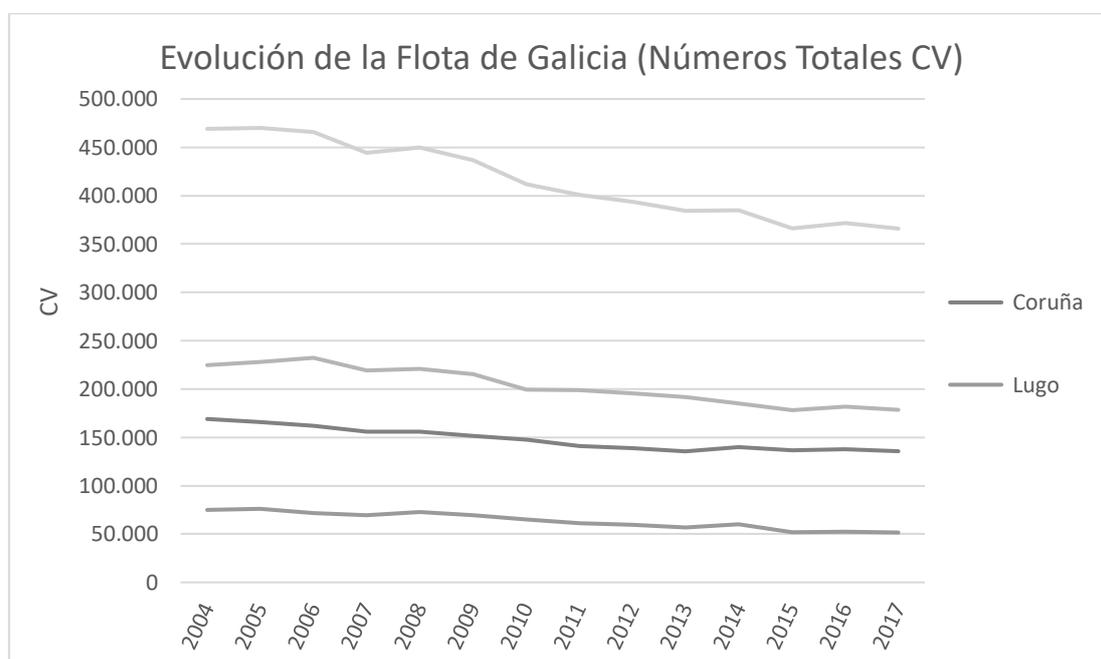


Figura 28. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales CV)

La Tabla 46, nos muestra la evolución completa (en Nº de Buques, GT, CV y Total) de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2004 y 2017.

Tabla 46

Evolución de la Flota Gallega

	Nº de Buques		GT		CV		Total	
2004	5.565		179.765		469.198		654.528	
2005	5.391	-3,1%	185.022	2,9%	470.071	0,2%	660.484	0,9%
2006	5.313	-1,4%	186.856	1,0%	465.770	-0,9%	657.939	-0,4%
2007	5.209	-2,0%	178.291	-4,6%	444.569	-4,6%	628.069	-4,5%
2008	4.911	-5,7%	184.621	3,6%	449.822	1,2%	639.354	1,8%
2009	4.853	-1,2%	180.023	-2,5%	436.552	-3,0%	621.428	-2,8%
2010	4.798	-1,1%	168.017	-6,7%	411.856	-5,7%	584.671	-5,9%
2011	4.734	-1,3%	163.212	-2,9%	401.027	-2,6%	568.973	-2,7%
2012	4.631	-2,2%	160.916	-1,4%	393.578	-1,9%	559.125	-1,7%
2013	4.583	-1,0%	156.711	-2,6%	384.319	-2,4%	545.613	-2,4%
2014	4.506	-1,7%	149.681	-4,5%	384.652	0,1%	538.839	-1,2%
2015	4.438	-1,5%	142.156	-5,0%	366.357	-4,8%	512.951	-4,8%
2016	4.430	-0,2%	143.567	1,0%	371.743	1,5%	519.740	1,3%
2017	4.419	-0,2%	139.710	-2,7%	365.916	-1,6%	510.045	-1,9%
Crecimiento	-1.146	-20,6%	-40.055	-22,3%	-103.282	-22,0%	-144.483	-22,1%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#)

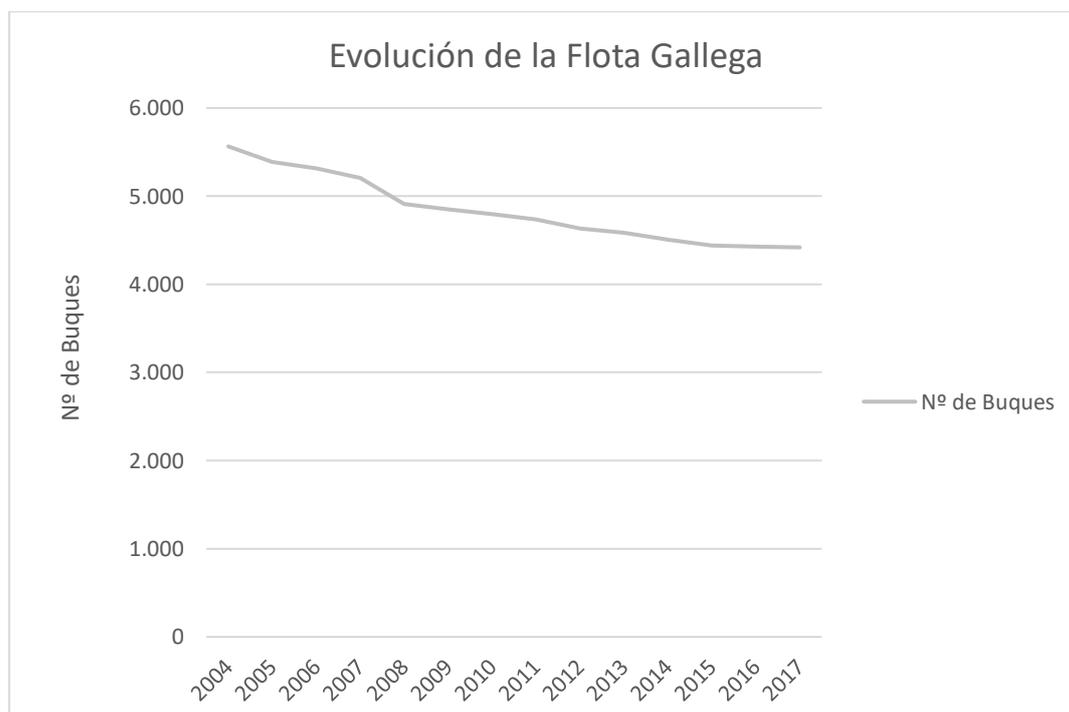


Figura 29. Evolución de la Flota Gallega en Número de Buques

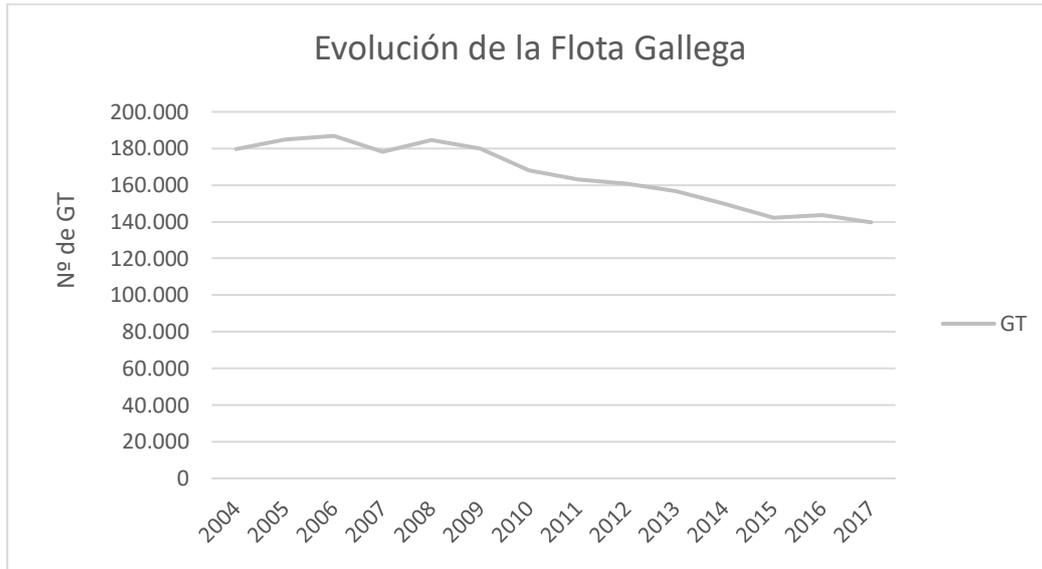


Figura 30. Evolución de la Flota Gallega en GT

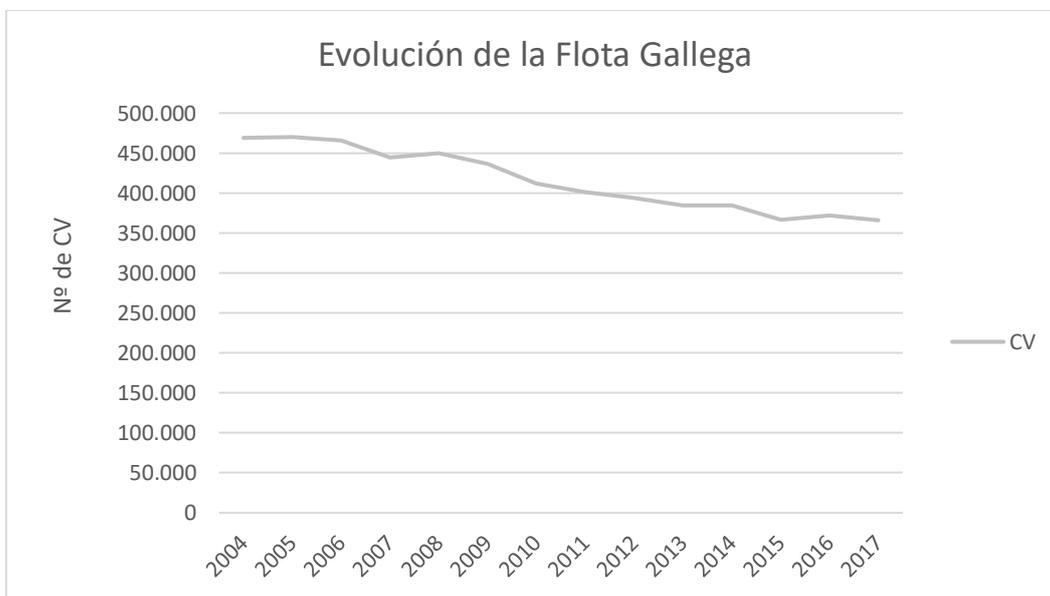


Figura 31. Evolución de la Flota Gallega en CV

Como puede observarse, las intenciones previstas de renovación de la flota no se cumplen exactamente, aunque si se observa una tendencia a alcanzar la previsión. Este estudio muestra que fue en la flota de artes menores donde se ralentizó el proceso de desguace de buques.

1.3.9.- Evolución de las Flotas Europeas y Gallega

En cuanto a la evolución de las flotas mundiales, a efectos comparativos, podemos observar su evolución por medio de la Tabla 47

Tabla 47*Principales Flotas Europeas*

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Crecimiento	%
Unión Europea	86.856	88.374	85.441	84.181	83.374	81.791	80.374	86.794	85.920	84.203	83.692	82.737	-4119	-4,7%
Bélgica	107	102	100	89	89	86	83	80	79	76	72	71	-36	-33,6%
Bulgaria		2.547	2.548	2.206	2.340	2.336	2.366	2.043	2.005	1.970	1.910	1.881	1881	-26,1%
Dinamarca	3.133	2.957	2.886	2.822	2.820	2.783	2.739	2.624	2.434	2.356	2.265	2.205	-928	-29,6%
Alemania	2.015	1.870	1.825	1.769	1.673	1.582	1.550	1.532	1.491	1.443	1.414	1.382	-633	-31,4%
Estonia	992	963	965	945	934	923	1.360	1.445	1.515	1.538	1.557	1.595	603	60,8%
Irlanda	1.845	1.952	2.022	2.105	2.144	2.187	2.246	2.188	2.155	2.141	2.117	2.022	177	9,6%
Grecia	17.624	17.337	17.138	17.048	16.913	16.403	15.854	15.661	15.567	15.351	15.176	14.977	-2647	-15,0%
España	13.363	13.013	11.424	11.129	10.855	10.510	10.121	9.873	9.631	9.397	9.312	9.147	-4216	-31,5%
Francia	8.139	8.109	7.373	7.269	7.216	7.205	7.138	7.120	7.062	6.904	6.833	6.512	-1627	-20,0%
Croacia								7.739	7.736	7.727	7.627	7.559	7559	-2,3%
Italia	14.080	13.755	13.613	13.527	13.431	13.023	12.696	12.594	12.424	12.300	12.260	12.250	-1830	-13,0%
Chipre	871	866	1.179	1.159	1.003	1.079	1.073	892	949	831	841	804	-67	-7,7%
Letonia	897	879	841	794	786	731	715	703	700	686	679	675	-222	-24,7%
Lituania	266	249	218	193	171	151	146	145	143	145	142	144	-122	-45,9%
Malta	1.404	1.373	1.125	1.111	1.091	1.054	1.037	1.027	1.020	1.007	919	929	-475	-33,8%
Holanda	829	838	822	836	846	841	848	845	829	829	844	849	20	2,4%
Polonia	880	864	832	806	793	790	798	838	873	875	843	834	-46	-5,2%
Portugal	8.696	8.610	8.571	8.514	8.425	8.333	8.245	8.199	8.155	8.035	7.959	7.921	-775	-8,9%
Rumania		439	437	440	476	502	195	194	158	151	147	155	155	-64,7%
Eslovenia	175	179	181	185	182	182	174	170	180	168	170	170	-5	-2,9%
Finlandia	3.198	3.164	3.242	3.271	3.366	3.332	3.241	3.211	3.179	2.723	3.093	3.224	26	0,8%
Suecia	1.565	1.508	1.471	1.415	1.360	1.369	1.389	1.368	1.359	1.318	1.277	1.232	-333	-21,3%
Reino Unido	6.777	6.800	6.628	6.548	6.460	6.389	6.360	6.303	6.276	6.232	6.235	6.199	-578	-8,5%
Islandia	1.692	1.642	1.529	1.582	1.625	1.655	1.690	1.696	1.685	1.663	1.647	1.621	-71	-4,2%
Noruega	7.300	7.038	6.785	6.506	6.310	6.250	6.211	6.126	5.887	5.884	5.947	6.134	-1166	-16,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de los Datos Flota Europea [Eurostat](#)

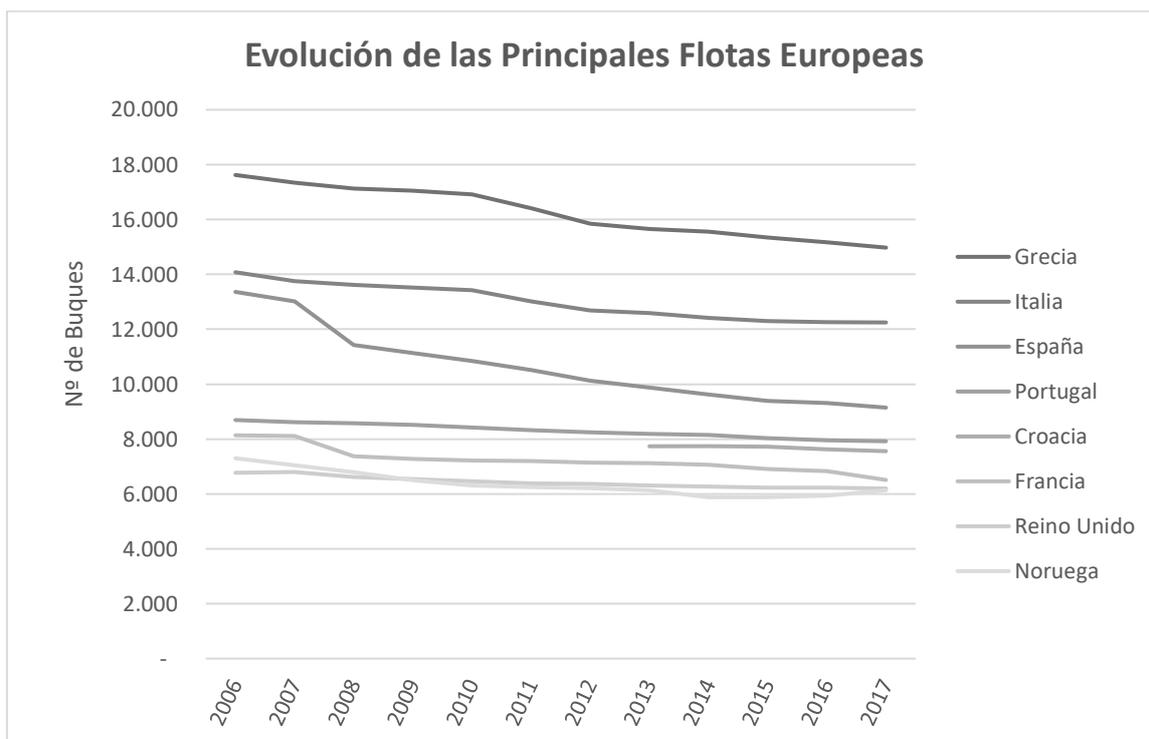


Figura 32. Evolución de las Principales Flotas Europeas

La Tabla 48, nos muestra la Evolución en número de buques de las Principales Flotas Pesqueras Europeas para el período de tiempo comprendido entre los años 2004 y 2017.

Tabla 48

Evolución de las Principales Flotas Europeas

	Promedio	Crecimiento	%
Grecia	16.254	-2.647	-15,0%
Italia	12.996	-1.830	-13,0%
España	10.648	-4.216	-31,5%
Portugal	8.305	-775	-8,9%
Croacia	7.678	7.559	-2,3%
Francia	7.240	-1.627	-20,0%
Reino Unido	6.434	-5.78	-8,5%
Noruega	6.365	-1.166	-16,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de los Datos Flota Europea [Eurostat](#)

1.4.- Revisión Teórica

Tradicionalmente cuando se ha definido el trabajo en la mar se le ha calificado como un trabajo duro y para gente dura, pero es particularmente el sector de la pesca, el que se ha identificado por la propia OIT como un trabajo incluso más duro que otros oficios que tradicionalmente se consideraban como tales.

En el número 33 de la revista Trabajo de la OIT, un artículo titulado como “[El trabajo más duro](#)” se nos advierte de la dureza del sector. “*La pesca comercial, las piscifactorías y la transformación del pescado se cobran cerca de 24.000 vidas cada año, lo que convierte a la industria pesquera en más peligrosa que los trabajos de lucha contra el fuego o el trabajo policial*”. (Gruber, 2000).

Son muchos los autores que sean hecho eco de la situación de peligro que conlleva la actividad pesquera, y que han aportado estudios de la peligrosidad del sector a lo largo de estos años. Según Kaplan y Kite en su artículo de la revista Marine Policy titulado [Safety at sea and fisheries management: fishermen's attitudes and the need for co-management](#), “*la seguridad en el mar es un problema grave para la industria pesquera comercial; ocupa un lugar destacado en todas las evaluaciones de peligros laborales, incluida la asunción de riesgos, lesiones y muerte*” (Kaplan & Kite-Powell, 2000).

Por su parte Wang ya en su artículo en la revista Journal of Risk Research, [An analysis of fishing vessel accidents](#), “*Los accidentes marinos que ocurrieron podrían haberse minimizado llevando a cabo una evaluación de riesgos*” (Wang, Pillay, Kwon, Wall, & Loughran, 2005).

En esta línea se pronuncian también Eklöf y Törner en su artículo publicado en la revista Work & Stress titulado [Perception and control of occupational injury risks in fishery--a pilot study](#), aseguran que “*la frecuencia de los accidentes laborales en la pesca es alta en la mayoría de las naciones pesqueras. Sin embargo, la implementación de medidas de seguridad ha sido limitada*” (Eklöf & Törner, 2010).

Según Havold en su artículo publicado en la revista Safety Science titulado [Safety culture aboard fishing vessels](#), afirma que “*la seguridad en el mar es un problema grave para la industria de la pesca comercial. Las tasas de lesiones y muertes son entre 25 y 40 veces el promedio nacional en muchos países europeos*” (Havold, 2010).

Queda patente y reconocida la peligrosidad del sector por parte de organismos internacionales y sus numerosos estudios, pero a esto se añade otro problema. El sistema de gestión de riesgos laborales que se aplica es muy deficiente.

Tal y como nos recuerda Francisco Piniella en su artículo titulado “[Hacia un sistema para la gestión de la seguridad a bordo de los buques pesqueros artesanales: propuesta de listas de verificación y su aplicación](#)”, “*los sistemas de gestión de seguridad aplicados a nivel internacional en los buques mercantes no tienen su equivalente en los buques dedicados a la pesca, y mucho menos al subsector más numeroso, la pesca artesanal*” (Piniella & Fernández-Engo, 2009).

Es interesante en este punto el trabajo de fin de grado presentado en la Universidad Tecnológica Equinoccial de Ecuador, ya que el tema de estudio se titula [Estudio de los determinantes de riesgo y exposición de los factores de riesgo de los pescadores de la cooperativa de producción pesquera artesanal Santa Rosa de Salinas](#). En las conclusiones de este trabajo se recoge el riesgo psicosocial de los pescadores cuando afirma “*Existen riesgos de tipo físico, químico, biológico, ergonómico, y psicosocial a los cuales se encuentran expuestos los pescadores artesanales*”. Y en el siguiente punto manifiesta que “*No existe un sistema de gestión que permita prevenir y controlar los riesgos existentes en esta actividad laboral*”, coincidiendo con lo expresado en esta tesis doctoral. Así mismo, recomienda “*Establecer un sistema de control de los riesgos de tipo físico, químico, biológico, ergonómico y psicosocial a los cuales se encuentran expuestos los pescadores artesanales a fin de evitar lesiones, accidentes incapacitantes y la muerte*” e “*Implementar un sistema de gestión que permita prevenir y controlar los riesgos existentes en la actividad de la pesca artesanal*” (Quishpe-Novoa, 2014)

En una publicación del INSST titulada “[Causas de los accidentes marítimos muy graves en la pesca 2008-2013](#)”, en las conclusiones, se ahonda en la importancia de la organización del trabajo, “*las causas más numerosas en los accidentes investigados están relacionadas con deficiencias en la organización del trabajo*” (Moreno-Reyes & Gómez-Cano Alfaro, 2014)

Según Gaël Morel en su artículo de la revista Safety Science titulado [A socio-technical approach of risk management applied to collisions involving fishing vessels](#), constata que “*para hacer un estudio de la gestión de accidentes y riesgos, es necesario analizar el sistema socio-técnico en el que ocurren estos accidentes. Las estrategias mediante las cuales los actores involucrados responden a situaciones críticas solo pueden entenderse dentro de su propio contexto, al reconocer las exigencias y limitaciones del sistema en el que operan*” (Morel & Chauvin, 2006)

Esta gestión de riesgos reclamada por los anteriores autores no se hace solo a nivel de empresas privadas, es un clamor que la comunidad científica hace tiempo que reclama a los legisladores de la comunidad europea.

En el artículo titulado [Injury and loss concentration by sinkings in fishing fleet](#), publicado en la revista Safety Science, queda claro que “*para evitar o reducir estos accidentes, los gobiernos nacionales deben incluir en su legislación para este sector las medidas de seguridad apropiadas. Estos recursos y su distribución deben asignarse de acuerdo con las necesidades de la accidentalidad, lo que requiere un conocimiento detallado de la concentración de accidentalidad del sector pesquero de un país*” (Pérez-Labajos, Blanco, Azofra, Achútegui, & Eguía, 2009)

Por su parte Carlos Pérez en su artículo titulado [Fishing safety policy and research](#) publicado en la revista Marine Policy asegura que “*en el campo de la política de seguridad de la pesca, se reconoce que el desarrollo de un marco legal de referencia que*

funcione es una condición previa vital para la implementación de medidas destinadas a mejorar su seguridad” (Pérez-Labajos, Fishing safety policy and research, 2008).

En el artículo titulado [Major accidents in Norwegian fish farming](#), publicado en la revista Safety Science, abunda en esta cuestión, pero relativa a la acuicultura en Noruega “*a pesar de los accidentes graves, los reguladores aún no han adoptado un enfoque holístico para la prevención de accidentes graves en la acuicultura noruega*” (Holen, Yang, Bouwer-Utne, & Haugen, 2019).

También relativo a la acuicultura hace referencia el artículo titulado [Occupational health, safety and work environments in Norwegian fish farming - employee perspective](#) y publicado en la revista Aquaculture donde indica que “*las exposiciones físicas y ergonómicas son las más comunes, y varios trabajadores informan exposiciones psicosociales como el estrés y la falta de control en su jornada laboral*” (Thorvaldsen, y otros, 2020). Es evidente que, aunque estas últimas referencias se hacen a la industria de la acuicultura noruega, las denuncias son plenamente aplicables a lo que sucede en el sector gallego, que por cierto adolece de falta de estudios científicos publicados en revistas internacionales.

1.4.1.- Riesgos psicosociales

El riesgo psicosocial en el sector pesquero, lo recoge la guía titulada [Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero](#) publicado por los institutos de seguridad y salud del norte de España que le dedica el apartado 8.3 de la guía. Para los autores, “*el objetivo de esta evaluación es obtener información del estado general de la organización de una embarcación de bajura de cerco respecto a unos factores de riesgo psicosocial, que permita detectar situaciones que pueden ser fuente de riesgo para la salud de los tripulantes*” (ISSGA-IAPRL-ICASST-OSALAN, 2016).

Por su parte, la Comisión Europea lanza en ese mismo año 2016 su libro titulado [European guide for risk prevention in small fishing vessels](#) y como dicen sus primeras palabras “*el objetivo de esta guía es proporcionar información y orientación a todos los operadores de embarcaciones pesqueras y miembros de la tripulación europeos*” (Comision Europea - Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion, 2016).

En el artículo [Aspectos de seguridad en la pesca de bajura](#) (Carro-Martínez & García-Puente, 2004), se definen los principales riesgos a los que se enfrentan los trabajadores de bajura pero que son comunes a todos los trabajadores del sector pesquero que realizan sus faenas embarcados. Dichos riesgos son:

1. Uno de los factores que tienen especial repercusión en la siniestralidad pesquera es el sistema de remuneración "a la parte", que influye en el número de marineros

que desarrolla la actividad, que serán los mínimos posibles con lo que la carga de trabajo puede llegar a ser excesiva repercutiendo en fatiga y estrés.

2. El poco tiempo de descanso y en condiciones precarias muchas veces y la falta de sueño acumulada hacen que los reflejos de actuación se encuentren muchas veces mermados y que no sean raras las escenas de tensión entre los tripulantes.
3. También influyen la lejanía de los seres queridos, la sensación de soledad o de falsa amistad o vínculo en el día a día, las extremas condiciones medioambientales que se suelen dar, el espacio limitado, la falta total de intimidad principalmente en barcos pequeños, la dificultad de obtener un número de capturas suficiente en una marea, que muchas veces implica desánimo entre los tripulantes.
4. La escasa motivación en el trabajo
5. La falta de tiempo libre en sus casas, con lo que se da un nulo acceso a actividades de ocio y cultura.
6. Trabajo repetitivo y/o monótono.
7. Ritmos de sueño y vigilia alterados, que se intentan paliar con excitantes.
8. Falta de autonomía, ritmo de trabajo marcado.
9. Exceso de confianza o de costumbre al realizar algunas tareas con hábitos incorrectos.
10. Cansancio o fatiga.
11. Obligación por el trabajo de realizar operaciones peligrosas.
12. Lugar de trabajo en malas condiciones.
13. Lugares de descanso en malas condiciones o inexistentes.
14. Lugares de dormir que no permiten que el poco tiempo de sueño sea reparador.
15. Mentalidad de que hay que rendir y pescar lo más posible por encima de todo.
16. Falta de experiencia de determinados trabajadores.
17. Máquinas protegidas de forma insuficiente.
18. Falta o uso inadecuado de los equipos de protección individual.
19. Esfuerzo físico alto sin intercalar descansos.
20. Trabajo en posturas forzadas
21. Mal ambiente de trabajo (relaciones con los compañeros o mandos no siempre buenas) que originan acumulo de tensión.

22. Condiciones de trabajo inadecuadas (iluminación, ruido, temperatura, humedad, contaminantes químicos)
23. Malestar que genera la inestabilidad del empleo.

Todos estos riesgos enumerados anteriormente se pueden dividir en 6 grandes grupos:

- Sistema de remuneración, inestabilidad del empleo
- Tiempo de descanso, tiempo libre, cansancio
- Familia y seres queridos
- Trabajo repetitivo, tiempo marcado, motivación
- Habitabilidad
- Ambiente laboral

1.4.1.1.- Sistema de remuneración, inestabilidad del empleo

La misma autora Noemí García Puente junto con MA. Corbacho, en su artículo titulado [Importancia de los factores psicosociales y de la cultura del trabajo en el ámbito de la prevención de riesgos laborales de los pescadores](#) (García-Puente & Corbacho-Gandullo, 2004) y publicado en la revista Medicina Marítima ahonda en el primer punto del anterior artículo y asegura

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.

En esta corriente de opinión se encuentra el INSSST en el libro [Identificación y caracterización de factores psicosociales presentes en la pesca de bajura y altura](#) (Pacheco-Reyna, Ledesma-deMiguel, & Moreno-Reyes, 2017), donde se asegura que el *“Sistema de retribución/Retribución a la parte. Igualmente, este factor es importante tenerlo en cuenta ya que este tipo de retribuciones se considera insuficiente o escaso principalmente por el grupo de los marineros y mecánicos”*

1.4.1.2.- Tiempo de descanso, tiempo libre, cansancio

En este sentido la OIT en el año 2011 lanza el [Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros](#), y en la introducción destaca este sistema de remuneración como un riesgo psicosocial que sufren los pescadores embarcados *“se abordan diferentes aspectos del trabajo, tales como la mejora del alojamiento; la alimentación y la seguridad en el trabajo; la remuneración de los pescadores; la atención médica en el mar y en tierra; las horas de descanso, y el contrato de trabajo y la seguridad social”* (OIT, 2011).

También el INSST afirma en las conclusiones del libro anteriormente citado *“Periodos de trabajo y descanso. Las largas e irregulares jornadas de trabajo contribuyen a elevar los niveles de fatiga entre las tripulaciones, especialmente en la pesca de altura. La falta de descanso adecuado podría ser considerada como un factor de riesgo que podría aumentar la posibilidad de que se produzcan accidentes”* (Pacheco-Reyna, Ledesma-deMiguel, & Moreno-Reyes, 2017).

Un artículo en la revista Safety titulado Gulf of Mexico Seafood Harvesters: Part 1. Occupational Injury and Fatigue Risk Factors, expone en sus conclusiones que *“Los principales factores de riesgo son la falta de sueño a bordo de las embarcaciones pesqueras”* (Myers, Durborow, & Kane, 2018)

Otro artículo en la International Mechanical and Industrial Engineering Conference en el año 2018, titulado [Development of fatigue, accident experiences and safety culture relationships to the risk of fishing perception on the accidents of fishing vessel small and médium](#) está de acuerdo con esta aseveración y la reafirma en el mismo Abstract *“La fatiga es uno de los factores que pueden afectar la seguridad de la gente de mar. La fatiga entre la gente de mar se ve afectada por la falta de duración del sueño y la baja calidad del sueño”* (Nurindah-Sari, Sari-Dewi, & Sudiano, 2018).

1.4.1.3.- Familia y seres queridos

El INSST afirma en las conclusiones del mismo libro *“Conciliación. Necesidad de pasar más tiempo con la familia, especialmente en la pesca de altura. Pensar, tanto por parte del trabajador como de su familia, que sería bueno cambiar de trabajo. Estos factores podrían ser considerados de riesgo, dado que ponen de manifiesto un grado de insatisfacción importante con el trabajo”* (Pacheco-Reyna, Ledesma-deMiguel, & Moreno-Reyes, 2017).

En la 2nd International Conference on Social and Political Development (ICOSOP 2017), un artículo titulado Parenting on poor fisherman family and Potential Conflict deja claro lo que es el sentir de los trabajadores del sector

El resultado de esta investigación reveló que las condiciones de la familia pobre de pescadores son las siguientes: ingresos limitados e inciertos, vivienda indecente y buena relación de parentesco. La crianza de los hijos es realizada por la madre y los parientes junto con el padre cuando no está realizando actividades de pescadores. La satisfacción de las necesidades de los niños es comer, beber, vestirse, dependiendo de la condición de ingresos de los padres (madre / padre), familiares y empleador. Para los problemas de salud, los medicamentos de las tiendas locales y los servicios de salud en Puskesmas son la principal fuente de ayuda para la salud. La crianza de los hijos en forma de necesidades de seguridad, calidez emocional, independencia de los niños, orientación y limitación es contada por los padres junto con sus familiares, incluido el juego con sus grupos de compañeros. Los padres esperan que sus hijos no se conviertan en pescadores, sino que trabajen en la tierra (Nulhaqim, Hartini-Rinda, Maulana, Ishartono, & Wandu, 2017)

1.4.1.4.- Trabajo repetitivo, tiempo marcado, motivación

También desde el INSST se hace eco de esta preocupación y comenta sobre la “*Valoración social del trabajo. Pensar que el oficio no está bien visto también podría ser contemplado como factor que manifiesta un cierto grado de insatisfacción*” (Pacheco-Reyna, Ledesma-deMiguel, & Moreno-Reyes, 2017)

Otro artículo publicado en esta línea que se publicó con anterioridad es el artículo titulado [Fish processing work: the impact of two sex dependent exposure profiles on musculoskeletal health](#) y publicado en la revista Occupational and environmental medicine journal, el objetivo del artículo es “*Evaluar el impacto de las tareas laborales, la exposición física y los factores psicosociales en el riesgo de trastornos musculoesqueléticos en hombres y mujeres*” (Nordander, y otros, 1999)

En el artículo titulado [The impact of fragmented schedules at sea on sleep, alertness and safety of seafarers](#), publicado en la revista Medicina Marítima se afirma “*La mayoría de las jornadas de trabajo en el mar se basan en el sistema de guardias. Este horario de trabajo/descanso, habitual en el mar, ocasiona episodios de trabajo y sueño fragmentados de unas 24 horas y hace difícil conseguir un sueño de 8 horas nocturnas*” (Tirilly, 2004)

El INSST en el libro [Identificación y caracterización de factores psicosociales presentes en la pesca de bajura y altura](#) afirma sobre este punto

Imposibilidad de cambiar de tarea. El no poder hacerlo durante la jornada laboral y tener que estar centrados en su trabajo durante un número elevado de horas, principalmente en la pesca de altura, puede considerarse como un factor de riesgo, convirtiendo la labor en monótona y/o tediosa, lo que, además de contribuir a elevar la insatisfacción, podría ocasionar accidentes en determinados puestos de trabajo (Pacheco-Reyna, Ledesma-deMiguel, & Moreno-Reyes, 2017).

En el seno de la [Segunda Conferencia Internacional de Seguridad e Higiene sobre la Industria Pesquera](#), la ponencia titulada *Fatigue and the commercial fishing industry: an international perspective*, nos informa sobre la fatiga en los pescadores “*los pescadores trabajan habitualmente de 24 a 96 horas o más con poco o nada de sueño. Por lo tanto, no es sorprendente que la fatiga sea un problema importante dentro de la industria*”. (Baker & Ferguson, 2006)

1.4.1.5.- Habitabilidad, condiciones de trabajo

Como afirman José Antonio Rodríguez y Juan Luis Suárez en 2003 con su artículo titulado [El buque como vivienda. Una aproximación metodológica](#), “*Hasta mediados del siglo XX no existió una verdadera preocupación por las condiciones de vida de los marinos a bordo de los buques*” y continúan asegurando que “*el buque de pesca se sitúa, en gran número de casos, en el extremo final del diseño de la habitabilidad naval*”.

En pesqueros, el factor convivencia es muy severo dado la falta de espacio individual, la sobrecarga de trabajo y la larga permanencia en la mar que genera un fuerte desarraigo social en los tripulantes de este tipo de buques. La situación vivencial se empeora si la tripulación es mixta, es decir, la formada por más de un grupo étnico; en este caso la incomunicación es grave y la realidad cotidiana de dos o más grupos con un solo nexo de unión, la actividad extractiva, no facilita la formación de un sustrato favorable a una adecuada cohabitación (Suárez-deVivero & Rodríguez-Rodríguez, 2003)

Los mismos autores en las conclusiones de este mismo artículo reconocen que el riesgo psicosocial está presente y potenciado desde la fase de diseño del buque “*El sector pesquero industrial, contempla el caso extremo de estas relaciones, cuando en un espacio reducido conviven personas de diferente religión, lengua y por ende de cultura*” (Suárez-deVivero & Rodríguez-Rodríguez, 2003).

En el artículo titulado [Aspectos de seguridad en la pesca de bajura](#) y publicado en la revista titulada *Prevención, trabajo y salud: Revista del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo*, los autores dejan claro que “*la actividad pesquera es una de las profesiones más peligrosas según las estadísticas de accidentabilidad laboral, debido a las condiciones especiales en las que se lleva a cabo el trabajo*” (Carro-Martínez & García-Puente, 2004).

Pero el ISSGA ha ido más lejos y también ha extendido su preocupación al gremio de las rederas artesanas, en este sentido emite el Estudio das [Condições de Trabalho das Redeiras Galegas](#), donde aunque no se citan expresamente los riesgos psicosociales como tales entre los trabajadores de ese subsector, sí que se recogen tanto los riesgos como proposiciones de mejora. Se habla de la carga de trabajo, sobre la organización del trabajo y sobre la percepción de la situación laboral y expectativas de futuro (Federación Galega de redeiras artesás O Peirao, 2008).

1.4.1.6.- Ambiente laboral

En el trabajo de fin de grado de la Universidad de Granada titulado [Factores psicosociales de los trabajadores del mar](#), establece como conclusión que “*los grandes índices de inseguridad que estos trabajadores (trabajadores del mar) sienten en su puesto de trabajo y las grandes exigencias psicosociales que sufren en su trabajo por lo que puede darles lugar en muchos casos a situaciones de estrés*” (Bustos-Pozo & García-Ramírez, 2014)

En el artículo titulado [Riesgos ergonómicos y psicosociales de la flota de pesca](#) de 2010, se afirma que “*las características propias de este trabajo -trabajando de forma continuada, confinados en un lugar pequeño y bajo los efectos del mal tiempo en la mar- favorecen la aparición de riesgos psicosociales*” (Aboitiz-Goitia & Pereira-Vado, 2010).

Hay otros estudios a nivel internacional que hablan de otros oficios dentro del sector pesquero como son los riesgos a los que se enfrentan las trabajadoras de las conserveras. En este sentido el artículo titulado [Risk factors and musculoskeletal disorders among women workers performing fish processing](#) publicado en la revista American Journal of Industrial Medicine en 2012, ahonda en los trastornos entre las trabajadoras que realizan el procesamiento de pescado, como establece el artículo “*El estudio examinó la prevalencia de dolor e incomodidad musculoesquelética (TME) entre los trabajadores que participan en actividades de procesamiento de pescado e identificó los factores ocupacionales, ambientales y psicosociales*” (Anjali Nag, Heer Vyas, Priyanka Shah, & Pranab K. Nag, 2012).

Capítulo 2. Hipótesis y Objetivos

2.1.- Objetivos

La elaboración de esta tesis doctoral titulada “**Factores Humanos, Técnicos y Psicosociales de la Accidentalidad Laboral en el Sector Pesquero de Galicia**”, tiene como principal objetivo colaborar en la mejora de las condiciones de trabajo del sector pesquero, muy especialmente para quien realiza su trabajo personal a bordo de los buques de la flota pesquera. Pretendo poner de relieve los riesgos laborales a los que se ven sometidos estos trabajadores en el desempeño de su trabajo mediante un análisis estadístico de los accidentes laborales, lo que permitirá una efectiva evaluación de los riesgos y el establecimiento de medidas de control sobre los mismos.

Como segundo Objetivo General, se espera también poder plantear futuras líneas de investigación que, por razones obvias, no puedan ser abordadas en esta Tesis Doctoral.

Los objetivos específicos que se persiguen con el desarrollo de esta Tesis doctoral son los siguientes:

- a. Comprender la estadística de accidentalidad laboral sufrida por los trabajadores del sector
- b. Conocer la composición de los trabajadores del sector y la composición de la flota pesquera. Conocer su evolución y su comparativa con el sector en España y las principales flotas europeas.
- c. Entender la peligrosidad del sector comparado con otros sectores afines mediante el estudio de los Índices de Incidencia
- d. Comparar las estadísticas de accidentalidad en el período para evaluar la idoneidad de las medidas preventivas adoptadas
- e. Reunir los datos necesarios para poder realizar una exhaustiva evaluación de los riesgos presentes, haciendo el estudio a la inversa desde los efectos de esa accidentalidad hasta definir sus causas y poder así rebajar sus consecuencias sobre los trabajadores del sector

2.2.- Hipótesis

Una vez analizada la necesidad de esta tesis doctoral, se formulan las siguientes hipótesis que se verificarán en el desarrollo de esta Tesis Doctoral:

1. La accidentalidad laboral del sector pesquero gallego estará en línea con la accidentalidad en el sector pesquero nacional.
2. La accidentalidad laboral del sector decrecerá al mismo ritmo de lo que lo hace la masa laboral del sector.
3. La accidentalidad laboral del sector decrecerá en la misma medida que lo hace la evolución de la flota pesquera.
4. La accidentalidad laboral del sector decrecerá debido al uso generalizado de los equipos de protección individual por parte de los trabajadores del sector.
5. El sector pesquero no es un sector con alta accidentalidad si lo comparamos con otros sectores tradicionalmente más peligrosos como el sector de la construcción.
6. La accidentalidad laboral del sector decrecerá debido a que los riesgos psicosociales están plenamente identificados y controlados en el sector pesquero
7. La accidentalidad laboral del sector decrecerá debido a que los riesgos ergonómicos están también plenamente identificados y controlados en el sector.
8. La accidentalidad laboral del sector incidirá más en los trabajadores recién incorporados y menos en los trabajadores más veteranos
9. Se verificará que a primera hora de la jornada laboral y el primer día de la semana tienen una mayor concentración de accidentes laborales
10. El perfil de trabajador accidentado será el de un varón que trabaja en una pequeña empresa

Capítulo 3. Metodología

La [Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (Gobierno de España, 1995) es nuestra ley marco, y traspone a nuestro ordenamiento jurídico interno la [Directiva Marco 89/391/CEE](#) (Comisión Europea, 1989). Se establece en ella como obligaciones del empresario planificar la acción preventiva de la empresa a partir de una evaluación previa de los riesgos existentes y evaluar los riesgos presentes a la hora de elegir los equipos de trabajo, sustancias o preparados químicos y del acondicionamiento de los lugares de trabajo.

Esta obligación es desarrollada en el capítulo II, artículos 3-7 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el [Reglamento de los Servicios de Prevención](#) (Gobierno de España, 1997), en el que se desarrolla el Reglamento de los Servicios de Prevención.

La [Ley 31/1995](#) de Prevención de Riesgos Laborales (Gobierno de España, 1995), en su artículo 14, establece que, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de riesgos laborales mediante una serie de medidas de gestión.

A su vez, el [Reglamento de los Servicios de Prevención](#) (Gobierno de España, 1997), en su artículo 2, fija el establecimiento de una acción preventiva de riesgos a través de la implantación de un plan de prevención, que incluya una estructura organizativa, la definición de funciones, las prácticas, los procedimientos, los procesos y los recursos necesarios para llevar a cabo dicha acción.

3.1.- La Evaluación de Riesgos

Para realizar la evaluación de riesgos, es recomendable utilizar modelos validados por algún Organismo Oficial de la Administración.

En este sentido, el INSST, editó la [Guía Técnica sobre La Integración de la Prevención de Riesgos Laborales en el Sistema General de Gestión de la Empresa](#) (INSHT, 2006), en esta guía se define la evaluación de los riesgos laborales como el proceso dirigido a estimar la magnitud de aquellos riesgos que no hayan podido evitarse, obteniendo la información necesaria para que el empresario esté en condiciones de tomar una decisión apropiada sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en tal caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse.

El proceso de evaluación de riesgos se compone de varias etapas, la primera sería la evaluación del riesgo, se trata de identificar el peligro y estimar el riesgo, valorando la probabilidad y las consecuencias. Este análisis mostrará la magnitud del riesgo. La

segunda etapa es la de la valoración del riesgo, conociendo el riesgo presente se puede comparar con el riesgo tolerable y adoptar las medidas necesarias para mitigarlo.

Si la evaluación del riesgo muestra que el riesgo presente no es tolerable, debemos controlarlo. Este proceso de evaluación y control del riesgo se le denomina gestión del riesgo.

La [UNE-EN ISO 12100:2012 Seguridad de las máquinas. Principios generales para el diseño. Evaluación del riesgo y reducción del riesgo](#). (Asociación Española de Normalización, 2012), aplica un modelo como el descrito.

De acuerdo con lo dispuesto en el capítulo VI del [Reglamento de los Servicios de Prevención](#) (Gobierno de España, 1997), la evaluación de riesgos solo podrá ser realizada por personal profesionalmente competente. Debe hacerse con una buena planificación y nunca debe entenderse como una imposición burocrática, ya que no es un fin en sí misma, sino un medio para decidir si es preciso adoptar medidas preventivas.

Cuando por medio de una evaluación de riesgos se deduce la necesidad de adoptar medidas preventivas, tendremos que tratar de eliminar el riesgo o llevarlo a cotas asumibles. Existen muchas opciones para llevar a cabo esta tarea ya que podremos actuar en el foco del riesgo, en la organización, en medidas de protecciones individuales o colectivas o en la formación de los trabajadores. También deberemos de controlar las condiciones de seguridad y salud tanto de la organización como de los trabajadores individualmente y de forma periódica.

De acuerdo con el artículo 33 de la [Ley 31/1995](#) (Gobierno de España, 1995), el empresario deberá consultar a los representantes de los trabajadores, o a los propios trabajadores en ausencia de representantes, acerca del procedimiento de evaluación a utilizar en la empresa o centro de trabajo. En cualquier caso, si existiera normativa específica de aplicación, el procedimiento de evaluación deberá ajustarse a las condiciones concretas establecidas en la misma.

La organización deberá evaluar todos los puestos de trabajo existentes y para ello deberá tener presente las condiciones de seguridad y salud a las que se ven sometidos los trabajadores. También deberá tener en cuenta las condiciones físicas de los trabajadores que desempeñan esas funciones.

Habrà que reevaluar todos los puestos de trabajo que hayan sufrido alguna influencia o se hayan visto afectados desde la última evaluación. Que se hayan producido cambios en las condiciones laborales, nuevos equipos, nuevas sustancias químicas o nuevos trabajadores cuyo estado personal les haga sensibles a las nuevas condiciones de seguridad y salud de su nuevo puesto de trabajo.

Por tanto, la evaluación de riesgos tiene que ser una herramienta flexible y ágil ya que tiene que ser revisada cada vez que cambien las condiciones de trabajo a las que se ven sometidas las personas. También se debería de revisar cuando se detecten daños o posibles daños a la integridad de los trabajadores, para ello tendremos en cuenta los informes de accidentes y los informes médicos. Pero además de esto la evaluación de riesgos se tiene que revisar periódicamente en los plazos dispuestos en el sistema de gestión de la prevención implantado en la empresa o en su defecto los plazos dispuestos por la gerencia.

Como todo documento del sistema, la evaluación se debe plasmar por escrito y en ella se tienen que recoger como mínimo la identificación de puesto de trabajo objeto de análisis, los riesgos presentes, los trabajadores en riesgo, el resultado de la evaluación y las medidas preventivas/correctivas señaladas y una relación de los procedimientos utilizados, así como el método de medición y análisis utilizado.

La implantación de un sistema de gestión de seguridad y salud requiere de una serie de documentos que conformen el sistema y que además de cumplir con los requisitos legales se deben de poder implantar.

Existen cuatro tipos de evaluación de riesgos laborales, la impuesta por la legislación, la establecida por normas internacionales, la que precisa métodos específicos de análisis y la evaluación general de riesgos.

Antes de realizar cualquier evaluación de riesgos debemos contemplar las actividades que se desarrollan y clasificarlas de modo que nos hagamos una idea de a qué tipo de estructura y funcionalidad nos vamos a enfrentar. Para todas las actividades a las que vayamos a evaluar los riesgos a la seguridad y salud de los trabajadores, necesitamos reunir con el mayor detalle posible cuales son las actividades que se van a desarrollar y el timing, dónde se va a realizar esa tarea, quién la realiza, quien puede verse afectado (por ejemplo: visitantes, subcontratistas...) y cuál es la formación que ha recibido la persona que realiza la tarea.

Para lograr una positiva identificación de los riesgos presentes debemos analizar si efectivamente hay un foco emisor de riesgo, si hay personas expuestas a ese riesgo y por último cuál será la forma de materializarse ese riesgo, el daño que puede producir.

Es necesario entonces hacer categorías con los posibles riesgos presentes en el lugar de trabajo según su forma, esto es, si existen riesgos mecánicos, eléctricos, incendios... Además, deberíamos de desarrollar las listas de comprobación "ad hoc" para esa actividad en ese sitio concreto y conocer a través de ellos los riesgos con los que nos vamos a encontrar. Si tendremos corte, caídas, manejo manual de cargas, incendios, estrés termo higrométrico...

Para cada caso concreto debemos desarrollar una lista de posibles riesgos presentes personalizada, teniendo en cuenta el tipo de tareas desarrolladas y los lugares en los que se desarrollarán.

3.2.- Estimación del Riesgo

Para valorar las posibles consecuencias de un accidente debemos de tener en cuenta a priori que partes del cuerpo pueden verse afectadas por el mismo, ya que no es lo mismo un accidente en un dedo que en la cabeza por poner un ejemplo. Y en segundo lugar el grado de importancia, ya que no es lo mismo un daño leve en un dedo que uno severo en la cabeza por seguir con el ejemplo anterior.

También debemos de estudiar la probabilidad de que el daño se materialice y esta probabilidad deberíamos de escalonarla en alta, media y baja. Siendo alta cuando el daño ocurre siempre o casi siempre y baja cuando sea nunca o casi nunca. Al estudiar la probabilidad tendremos en consideración las medidas preventivas que ya se hayan implementado y analizar su adecuación o no.

3.3.- Valoración del Riesgo

Nuestra primera labor debe ser la de decidir si nuestras medidas implementadas para reducir los riesgos presentes necesitan mejoras o son adecuadas a los riesgos expuestos y a su vez definir el timing correcto de implementación. Se debe guardar proporcionalidad entre el riesgo presente y las medidas adoptadas para controlarlo, no se trata de “matar moscas a cañonazos”.

Con las conclusiones extraídas de la evaluación de riesgos efectuada, podremos diseñar las medidas de control adecuadas al riesgo presente. Estas medidas de control deben primar el control del riesgo en el foco y no en las consecuencias, esto es primar las medidas de protección colectiva sobre las individuales. Se seguirán los principios ergonómicos tratando de adecuar el puesto de trabajo a la persona y no al contrario y se debe de tener en cuenta la evolución tecnológica no implantando equipos o procesos obsoletos o a punto de serlo. Por último, deberíamos de dar la formación necesaria a los trabajadores.

La evaluación de riesgos tiene que ser, al igual que se produce en calidad, un proceso de mejora continua. Se debe de someter, por tanto, a un proceso de revisión constante y siempre que sea necesario debe de revisarse. Si nos encontramos ante condiciones laborales cambiantes, si se han introducido nuevos modelos de trabajo o nuevo personal o simplemente han cambiado los riesgos presentes debemos hacer una nueva evaluación

de riesgos para garantizar a los trabajadores expuestos un ambiente de trabajo libre de riesgos o cuando menos con los riesgos controlados.

3.4.- Documentación del Sistema

En la fase de realizar la documentación propia del Sistema de Gestión la empresa o la organización que sea tiene que definir una serie de pasos previos.

- a. **Política de Prevención:** La política preventiva se resume como los principios en los que se basa la acción preventiva de la empresa de acuerdo con la legislación y el compromiso que se desea que comporte para la empresa. Irá firmada por la Dirección General y se expondrá en un sitio público donde todo el mundo pueda consultarla. Es muy conveniente darle publicidad entre los propios trabajadores de la empresa, pero también entre los subcontratistas, proveedores, clientes y demás empresas, organizaciones, instituciones y personas que tengan relación con la misma.
- b. **Organización de la Prevención:** Se deberá elegir la modalidad preventiva (Servicio de prevención, Trabajador Designado, Delegado de Prevención, Comité de Seguridad y Salud) que más se adecúe a nuestra organización y se definirán las funciones preventivas del personal, para conseguir la integración total de la prevención en las actividades diarias.
- c. **Evaluación de Riesgos:** Los resultados de la evaluación permitirán implementar las medidas preventivas necesarias, fijando plazos y responsables.

En el artículo 23 de la [Ley 31/1995](#) (Gobierno de España, 1995), modificado por la [Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales](#) (Gobierno de España, 2003), especifica la documentación mínima que se debe poner a disposición de la autoridad laboral. El empresario deberá elaborar y conservar a disposición de la autoridad laboral la siguiente documentación relativa a las obligaciones establecidas en los artículos anteriores:

- a. Plan de prevención de riesgos laborales, conforme a lo previsto en el apartado 1 del artículo 16 de esta ley.
- b. Evaluación de los riesgos para la seguridad y la salud en el trabajo, incluido el resultado de los controles periódicos de las condiciones de trabajo y de la actividad de los trabajadores, de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo a) del apartado 2 del artículo 16 de esta ley.

- c. Planificación de la actividad preventiva, incluidas las medidas de protección y de prevención a adoptar y, en su caso, material de protección que deba utilizarse, de conformidad con el párrafo b) del apartado 2 del artículo 16 de esta ley.
- d. (Párrafos a, b y c redactados de conformidad con la Ley 54/2003)
- e. Práctica de los controles del estado de salud de los trabajadores previstos en el artículo 22 de esta Ley y conclusiones obtenidas de los mismos en los términos recogidos en el último párrafo del apartado 4 del citado artículo.
- f. Relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que hayan causado al trabajador una incapacidad laboral superior a un día de trabajo. En estos casos el empresario realizará, además, la notificación a que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

El empresario estará obligado a notificar por escrito a la autoridad laboral los daños para la salud de los trabajadores a su servicio que se hubieran producido con motivo del desarrollo de su trabajo, conforme al procedimiento que se determine reglamentariamente.

La documentación a que se hace referencia en el presente artículo deberá también ser puesta a disposición de las autoridades sanitarias al objeto de que éstas puedan cumplir con lo dispuesto en el artículo 10 de la presente Ley y en el artículo 21 de la [Ley 14/86, de 25 de abril, General de Sanidad](#) (Gobierno de España, 1986)

La documentación del Sistema de Seguridad y Salud implantado en cualquier organización debe facilitar su implementación además de cumplir con los requisitos legales.

Un sistema de gestión de la seguridad y salud basado en las norma [OSHA 18.000](#) (British Standards Institution, 2018), incluye una serie de documentos que forman el sistema de gestión. Estos documentos serian entre otros el manual de prevención, el plan de emergencia, la memoria y la programación anual de actividades preventivas elaborada por el servicio de prevención, los informes de auditorías reglamentarias realizadas, las declaraciones CE de conformidad de máquinas y equipos de trabajo, las fichas de datos seguridad de sustancias y preparados peligrosos a disposición de los trabajadores, los procedimientos del sistema, las instrucciones de trabajo y los registros.

Par tratar de unificar criterios, el [Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo](#) (INSST) ha confeccionado la Tabla 49 con la documentación necesaria basada en el artículo 23.1 de la [Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales](#) (Gobierno de España, 1995).

Tabla 49*Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)*

ART. 23.1 L.P.R.L. sobre Documentación	Documentos Específicos Básicos
Evaluación de riesgos	Evaluación de riesgos Procedimiento aplicado y revisiones previstas Resultados Planificación para el control de riesgos y previsiones ante cambios
Planificación de la actividad preventiva	Manual de prevención y procedimientos de las actividades preventivas, incluyendo el plan de formación Auditoría del sistema Proyectos de instalaciones y equipos y manuales de instrucciones de los mismos
Medidas y material de protección y prevención a adoptar instrucciones de los mismos	Instrucciones de trabajo y normas de seguridad Plan de emergencia EPI's
Resultados de los controles periódicos de las condiciones de trabajo y de la actividad de los trabajadores	Revisiones de instalaciones, equipos y lugares de trabajo Observaciones del trabajo Actas de reuniones de prevención Vigilancia de la salud
Práctica de los controles del estado de salud de los trabajadores	Registro de los controles realizados Protocolos de reconocimientos específicos (aplicados cuando sea necesario)
Relación de accidentes de trabajo y enfermedad profesional con incapacidad laboral superior a un día	Registro y control de la siniestralidad Investigaciones de accidentes acaecidos

Fuente: [NTP 484 Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo](#), 2015

3.4.1.- El Manual de Prevención

Si seguimos una estructura de calidad, el manual es el documento marco que contiene una descripción del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud (SGSS). En él se incluye la Política de Prevención y la definición de la estructura preventiva, sus funciones y sus responsabilidades. También debe de incluir los objetivos del sistema y los requisitos legales además de la documentación básica del sistema preventivo implantado.

El manual tiene que ser firmado por la Dirección General y se entregará individualmente a todos los trabajadores de la organización. Serán los propios directores de cada departamento quienes explicarán a los trabajadores el sistema y velarán por su cumplimiento asumiendo sus responsabilidades.

3.4.2.- Los Procedimientos

Una copia de los procedimientos tiene que ser entregada a los responsables de departamento y tienen que estar a disposición de todos los trabajadores para su consulta.

Los Procedimientos tienen que ser aprobados por la Dirección General, y estar a disposición de todos los trabajadores y se tienen que desarrollar en base a la normativa legal vigente.

3.4.3.- Las Instrucciones de Trabajo

Las instrucciones de trabajo son guías que nos indican cómo llevar a cabo una tarea desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales. Se tienen que desarrollar para todas las tareas que puedan generar riesgos a los trabajadores. Tienen que definir claramente los aspectos a considerar por las personas que realizarán las tareas para poder evitar las posibles consecuencias no deseadas.

Su elaboración es responsabilidad de los responsables del trabajo y/o de los procesos productivos. Para su elaboración pueden solicitar la cooperación de los trabajadores implicados. Se tienen que entregar de forma individual a todos los trabajadores que tienen que seguirlas

3.4.4.- Los Registros

Son los documentos que recogen todos los resultados de las actividades preventivas. El diseño de estos documentos debe ser sencillo y con informaciones básicas de medición, para poder ser revisados periódicamente y facilitar el autocontrol y la toma de decisiones.

Los Registros deberán establecerse y custodiarse y nos sirven para probar la conformidad del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud.

Los registros serán siempre legibles, identificables y recuperables. Deberá haber procedimientos en el sistema para poder establecer un control para su identificación, protección y recuperación, el tiempo de conservación y eliminación.

3.5.- Fuentes de Información y Obtención de Datos

La elaboración de esta tesis doctoral tiene como principal objetivo colaborar en la mejora de las condiciones de trabajo del sector pesquero, muy especialmente para quien realiza su trabajo personal a bordo de los buques de la flota pesquera, poniendo de relieve los riesgos laborales que sufren estos trabajadores en el desempeño de su trabajo.

Por tanto, esta tesis no pretende otra cosa que mostrar el estado en el que se encuentra el sector, el empleo, la flota y la accidentalidad. Una vez analizado esto, se extraen unas

conclusiones que son con las que se pretende alcanzar el objetivo y contribuir en la medida de lo posible, a que se corrijan los errores estructurales que tiene esta actividad desde el punto de vista de la seguridad laboral. También se pretende demostrar la peligrosidad intrínseca del sector por encima de los sectores que tradicionalmente se consideraban más peligrosos.

En la presente tesis doctoral se ha utilizado la metodología cuantitativa que nos permite examinar los datos de una manera científica. En nuestro caso de forma numérica con la ayuda de herramientas estadísticas.

Una metodología cuantitativa necesita que haya una relación en los elementos del problema. Dicha relación debe ser representable por un modelo numérico ya sea lineal, exponencial o similar. Tenemos que ser capaces de definir y delimitar el problema caso de estudio, esto es, dónde se inicia, a dónde va y qué tipo de incidencia existe entre sus elementos.

El análisis estadístico nos proporciona un óptimo sistema para el seguimiento y control del número de accidentes, su gravedad, sus causas, la forma de producirse y la identificación de los puestos de trabajo con mayor y menor riesgo.

Podemos decir que ese análisis nos facilita el conocimiento de la evolución de la accidentalidad en el ámbito que nosotros definamos que puede ser una empresa, un sector, una región...

Todo accidente o incidente laboral tiene unas causas detonantes, esas causas tienen su origen en una mala gestión preventiva. Por otra parte, estas causas se pueden prever y evitar analizando el origen y la secuencia. Son también una fuente de información muy importante ya que analizando el suceso llegaremos a las causas que lo originaron lo que permitirá establecer las medidas preventivas necesarias para que no se repita. Pero mediante la estadística de accidentalidad también podemos saber cuáles son los principales riesgos presentes en ese ámbito laboral y cuáles son sus consecuencias.

Es importante conocer con el máximo detalle posible qué situaciones son las que han propiciado el incidente, si ha sido fallo del sistema o de la propia organización. Aunque no curse con un accidente y solo sea daño potencial es importante también conocer sus causas.

Por ello y debido a que la [Ley 31/95 de Prevención de Riesgos Laborales \(LPRL\)](#) (Gobierno de España, 1995) en su art. 23.1.e y el artículo 7 del [R.D. 39/97 Reglamento de los Servicios de Prevención \(RSP\)](#) (Gobierno de España, 1997) así lo obliga, se debe declarar y conservar a disposición de la autoridad laboral la relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que hayan causado al trabajador una incapacidad laboral superior a un día de trabajo. A su vez el artículo 16.3 de la [Ley 31/95](#) (Gobierno de España, 1995) obliga a investigar los hechos que hayan producido un daño para la salud en los trabajadores, a fin de detectar las causas y poder eliminarlas.

A su vez, el artículo 6 del [Real Decreto 39/1997 Reglamento de los Servicios de Prevención](#), (Gobierno de España, 1997) dice que se revisará la evaluación de los riesgos del puesto de trabajo donde se haya sufrido un accidente laboral y en esta evaluación se tendrá en cuenta los resultados de la investigación del accidente.

En resumen, los objetivos fundamentales de las estadísticas de accidentalidad son:

- Conocer, evaluar y hacer desaparecer o mitigar las causas de los accidentes
- Establecer un marco y poner en práctica la normativa prevencionista.
- Comparar períodos para evaluar las medidas preventivas adoptadas

Por ello es tan necesario mantener un registro de los accidentes profesionales que este siempre actualizado. Este registro nos facilitará el análisis de los factores que produjeron el incidente, la gravedad, el área, la parte afectada, el día, la hora, la experiencia del trabajador...

Con esta información podremos confeccionar los planes preventivos necesarios para controlar o mitigar los riesgos presentes y mejorar en definitiva las condiciones de seguridad y salud de esos trabajadores expuestos.

Los [Índices Estadísticos de Siniestralidad](#) (INSST, 1982) sirven para mensurar el nivel de seguridad. Estos Índices fueron armonizados por [Eurostat](#) y tal y como se hace en la estadística oficial del Ministerio de Trabajo usaremos los siguientes:

El índice de Frecuencia: El número de accidentes de trabajo son en jornada de trabajo (excluyendo los accidentes in itinere).

En el cálculo de horas trabajadas, deben incluirse las horas efectivas de trabajo en las que los trabajadores de referencia estuvieron “expuestos al riesgo” de sufrir un accidente de trabajo.

De este cómputo se excluyen las horas no trabajadas por, permisos, vacaciones, bajas por enfermedad, absentismo, etc.

El cálculo de horas trabajadas incluye también las horas extraordinarias.

Las horas no trabajadas ocasionadas por los accidentes incluidos en el cómputo deben descontarse.

$$I_f = \frac{N^{\circ} \text{ de Accidentes de trabajo con baja} \times 10^6}{N^{\circ} \text{ total de horas efectivamente trabajadas}}$$

El Índice de Incidencia: Relaciona el número de accidentes con el número medio de personas expuestas al riesgo en un periodo de referencia (Generalmente es un índice que es referido al plazo de un año)

Se calcula el número de accidentes en jornada de trabajo (excluyendo los accidentes in itinere) tal y como se hace en la estadística oficial del Ministerio de Empleo.

El número de trabajadores es el promedio expuesto al riesgo para el periodo de referencia.

La misma fórmula puede utilizarse para calcular el índice de incidencia de los accidentes mortales.

$$I_i = \frac{N^{\circ} \text{ de Accidentes de trabajo con baja} \times 10^5}{N^{\circ} \text{ medio de trabajadores expuestos}}$$

El Índice de Gravedad: Se contabilizan las jornadas perdidas como la diferencia entre los días naturales (sin descontar festivos ni vacaciones en el cómputo) entre la fecha de alta y la de baja.

Las jornadas perdidas son una representación de la gravedad del accidente ocurrido en el ejercicio o periodo de referencia.

$$I_g = \frac{N^{\circ} \text{ de jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja} \times 10^3}{N^{\circ} \text{ de horas efectivamente trabajadas}}$$

Duración media de las bajas por accidente: representa el tiempo medio, computado en número de jornadas de trabajo, que se pierde como consecuencia de un accidente.

$$DMB = \frac{N^{\circ} \text{ de jornadas no trabajadas por accidente de trabajo con baja}}{N^{\circ} \text{ de Accidentes de trabajo con baja}}$$

Además de estos cuatro Índices Estadísticos de Siniestralidad hay más como pueden ser:

- Índice de frecuencia de Accidentes Mortales

- Índice de incidencia de Accidentes Mortales
- Porcentaje de horas perdidas por accidente
- Horas trabajadas por accidente
- Índice de Seguridad
- Tasa de actividades de la Seguridad

Pero peso a la importancia que todos esos índices tienen, para la realización de esta tesis doctoral me he decantado por estudiar el Índice de Incidencia. Este índice, recordemos, relaciona el número de accidentes con el número medio de personas expuestas al riesgo en un periodo de referencia.

El método aplicado en la elaboración de esta tesis es el analítico. Para aplicar este tipo de método del análisis y síntesis es necesario hacer una recopilación de todos los datos tanto de tipo cuantitativo como cualitativo. En el transcurso de esta tesis he investigado por los recursos publicados en las distintas webs y demás publicaciones que estuvieron a mi alcance.

Una parte fundamental en toda investigación es el acopio de documentación, la información es lo más importante ya que de ella depende la veracidad y la validez del trabajo. Este tipo de información es muy difícil de conseguir y requiere mucho esfuerzo el conseguirla. Esta parte del proceso se llama trabajo de campo y en esta etapa se definen las fuentes de información. Los datos hay que filtrarlos para extraer la información ya que en todo trabajo de campo es previsible el encontrar muchísima documentación.

El plan [Itsaspreben](#) (Gobierno Vasco, 2008) es el [Plan Sectorial de Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesca del País Vasco](#) y define los buques de pesca, como “lugares de trabajo que presentan unas características especiales y diferenciadoras con respecto a los centros de trabajo en tierra”. El barco es el lugar de trabajo, de ocio, de descanso y la vivienda de sus tripulantes mientras dura la marea de pesca.

En el mundo de la mar se distinguen dos tipos de accidentes:

- Accidentes laborales: accidente sufrido por un miembro de la tripulación durante las operaciones de trabajo habituales en el buque, incluyendo operaciones como la descarga de pescado.
- Accidentes marítimos: accidente sufrido por el barco en la mar, como, por ejemplo, una colisión o un encallamiento. Comprende además todos aquellos accidentes de la tripulación relacionados con el manejo de la embarcación.

En esta tesis doctoral se analizarán los Accidentes Laborales sufridos por los trabajadores del sector, no se atenderán a los Accidentes Marítimos.

Los incidentes son situaciones de peligro que se manifiestan de forma inesperada, que no producen lesión corporal, pero que hubieran podido ocasionarla.

Desde el punto de vista preventivo y de la seguridad, la Norma OHSAS 18.000 (British Standards Institution, 2018) introduce un cambio conceptual importante considerando las situaciones de emergencia y los accidentes de trabajo como un tipo particular dentro de los incidentes y lo define como “Suceso o sucesos relacionados con el trabajo en el cual ocurre o podría haber ocurrido un daño, o deterioro de la salud, o una fatalidad”.

Los accidentes de trabajo conllevan daños sobre la salud de las personas, mientras que los incidentes no producen ningún daño ni sobre las personas ni sobre los bienes materiales, aunque pudiesen haberse producido. Es decir, un mismo suceso brusco e inesperado, si no ocasiona ningún daño es denominado un incidente, pero si por el contrario produce daños a las personas o a los materiales, se convierte en accidente.

Debido a esto, la mayoría de los incidentes no se reportan y pasan inadvertidos ya que el daño no se materializa, pero es necesario reportarlos y tenerlos presentes porque en circunstancias similares podría producirse un accidente con el consiguiente daño tanto a las personas como a bienes materiales.

En la legislación española existen dos definiciones claras del Accidente de Trabajo. Una es la contenida en el [Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social](#) (Gobierno de España, 2015) y la otra es la que aparece reflejada en el artículo 4 de la [Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales](#) (Gobierno de España, 1995).

Se entiende por prevención de riesgos laborales el conjunto de actividades o medidas adoptadas o previstas en todas las fases de la actividad de la empresa con el fin de evitar o disminuir los riesgos derivados del trabajo.

Se entiende como Riesgo Laboral la posibilidad de que un trabajador sufra un determinado daño derivado del trabajo. Para calificar un riesgo desde el punto de vista de su gravedad, se valorarán conjuntamente la probabilidad de que se produzca el daño y la severidad de este. Se consideran como Daños Derivados del Trabajo las enfermedades, patologías o lesiones sufridas con motivo u ocasión del trabajo.

Normalmente, se entenderá como Riesgo Laboral Grave e Inminente aquel que resulte probable racionalmente que se materialice en un futuro inmediato y pueda suponer un daño grave para la salud de los trabajadores. En el caso de exposición a agentes susceptibles de causar daños graves a la salud de los trabajadores, se considerará que existe un riesgo grave e inminente cuando sea probable racionalmente que se materialice en un futuro inmediato una exposición a dichos agentes de la que puedan derivarse daños graves para la salud, aun cuando éstos no se manifiesten de forma inmediata.

Se entenderá como Condición de Trabajo cualquier característica del mismo que pueda tener una influencia significativa en la generación de riesgos para la seguridad y la salud del trabajador. Quedan específicamente incluidas en esta definición:

- a) Las características generales de los locales, instalaciones, equipos, productos y demás útiles existentes en el centro de trabajo.
- b) La naturaleza de los agentes físicos, químicos y biológicos presentes en el ambiente de trabajo y sus correspondientes intensidades, concentraciones o niveles de presencia.
- c) Los procedimientos para la utilización de los agentes citados anteriormente que influyen en la generación de los riesgos mencionados.
- d) Todas aquellas otras características del trabajo, incluidas las relativas a su organización y ordenación, que influyan en la magnitud de los riesgos a que esté expuesto el trabajador.
- e) Se entenderá por equipo de protección individual cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de uno o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud en el trabajo, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

Si se entienden los accidentes como la materialización de una situación de riesgo, todos los accidentes se producen por más de una causa, no existe una única causa. No existen causas únicas determinantes de estos, sino que todos ellos tienen carácter multifactorial.

Actualmente, en el mundo de los estudiosos de la gente de mar, la tendencia es atribuir los accidentes a errores humanos, formación insuficiente, tripulaciones reducidas y la fatiga consiguiente, factores de los que se están ocupando los responsables de la seguridad marítima.

En el estudio de la accidentalidad laboral en el sector de la pesca seguiré la siguiente ruta preestablecida:

- Accidentes en el sector pesquero español
- Accidentes en el sector pesquero gallego
 - Forma del Accidente. Accidentes Leves, Graves y Mortales
 - Naturaleza de la Lesión. Accidentes Leves, Graves y Mortales
 - Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
 - Hora de Trabajo. Accidentes Leves, Graves y Mortales
 - Hora del Día. Accidentes Leves, Graves y Mortales

- Día de la Semana. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Antigüedad en la Empresa de la Persona Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Tipo de Contrato de la Persona Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Tabla de Personal. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Leves, Graves y Mortales
- Resultados estadísticos de los accidentes

Es de hacer constar que las estadísticas, aun mejorando notablemente en los últimos años, no hacen distinción puntual sobre los accidentes, indicando sólo los números totales correspondientes al sector, distinguiendo entre los accidentes leves, graves y mortales. Este dato también es recogido para el nivel provincial.

El resto de los datos incluidos en esta tesis –forma del accidente, edad del accidentado, hora, etc.- se obtienen a través de los datos facilitados por la estadística publicada para la totalidad y cada uno de los sectores productivos (agricultura, mar, industria, construcción y servicios), considerando la totalidad de accidentes y los registrados en el sector de pesca, tanto a nivel comunitario como provincial.

De igual forma, cabe indicar la gran evolución que presenta en los años estudiados la forma y detalles de la propia estadística, aunque, desafortunadamente, sigue omitiendo todo el capítulo de accidentes marítimos.

Se denomina enfermedad profesional a aquella enfermedad adquirida en el puesto de trabajo de un trabajador por cuenta ajena. Dicha enfermedad está considerada por la ley o en el BOE. Son ejemplos la neumoconiosis, la alveolitis alérgica, la lumbalgia, el síndrome del túnel carpiano, la exposición profesional a gérmenes patógenos y diversos tipos de cáncer, entre otras.

En España y a efectos legales, se conoce como enfermedad profesional aquella que, además de tener su origen laboral, está incluida en una lista oficial publicada por el Ministerio de Trabajo y da, por tanto, derecho al cobro de las indemnizaciones oportunas. Si la enfermedad no está incluida en esa lista oficial se le considerará como enfermedad común.

La disciplina dedicada a su prevención es la higiene industrial; la medicina del trabajo se especializa en la curación y rehabilitación de los trabajadores lesionados, y la ergonomía

y psicología se encarga del diseño productivo de los ambientes de trabajo para adaptarlos a las capacidades de los seres humanos.

En esta tesis no se va a estudiar las enfermedades profesionales del sector por cuanto los datos no están publicados en su totalidad y por no ser el objetivo de estudio de esta, por tanto, ***solo se van a estudiar los accidentes laborales producidos en jornada de trabajo con baja.***

A continuación, se muestran una serie de puntos en donde se pretende hacer un retrato fidedigno a los datos más significativos de los accidentes ocurridos en los sectores pesqueros tanto español como gallego.

3.5.1.- Técnicas Empleadas

Análisis y revisión bibliográfica. Esta técnica consiste en recopilar toda la información disponible de las distintas fuentes encontradas y que sean más acordes con la investigación. Esta técnica se usa en la elaboración del marco teórico del estudio. Para una investigación de calidad, se debe utilizar simultáneamente dos o más técnicas de recolección de información, con el propósito de contrastar y complementar los datos. En esta tesis doctoral se han usado tanto textos impresos como toda la documentación que se ha extraído de Internet a través de todas las páginas web consultadas. No existe duda sobre las posibilidades que hoy ofrece la red como una técnica de obtener información; es más, hoy se ha convertido en uno de los principales medios para captar información.

Lectura crítica. Para poder determinar los contenidos tanto teóricos como estadísticos y metodológicos que permitan basar la investigación. El concepto de lectura crítica hace referencia a la técnica o el proceso que permite descubrir las ideas y la información que subyacen dentro de un texto escrito. Esto requiere de una lectura analítica, reflexiva y activa, la lectura crítica, por lo tanto, es el paso previo al desarrollo de un pensamiento crítico. Sólo al comprender un texto en su totalidad, desentramando el mensaje implícito del contenido más allá de lo literal, es posible evaluar sus aseveraciones y formarse un juicio con fundamento.

Consulta de fuentes secundarias. En el caso de ser necesario se incrementará la información para documentar los capítulos o los puntos que hayan quedado peor tratados. Las fuentes secundarias son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema por investigar, en este caso la accidentalidad en el sector pesquero de Galicia, pero que no son la fuente original de los hechos o situaciones, sino que los referencian. Las principales fuentes secundarias para la obtención de la información son los libros, las revistas, los documentos escritos (en general, todo medio impreso), los documentales, los informativos y medios de información en general. En investigación, cualquiera de estas fuentes es válida siempre y cuando el investigador siga un procedimiento sistematizado

y adecuado a las características del tema y a los objetivos, al marco teórico, a las hipótesis, al tipo de estudio y al diseño seleccionado. Cuanto mayor rigor y exigencia se involucren en el proceso del desarrollo del estudio, más válido y confiable es el conocimiento generado.

Procesamiento estadístico. Para comparar los diferentes escenarios en los que nos introducirá la investigación. Gracias a este procesamiento se podrán después extraer muchas de las conclusiones.

Una vez procesados los datos por medios estadísticos, se obtienen unos resultados que deben ser analizados e interpretados. El análisis de resultados consiste en interpretar los hallazgos relacionados con el problema de investigación, los objetivos propuestos, la hipótesis y/o preguntas formuladas, y las teorías o presupuestos planteados en el marco teórico, con el fin de evaluar si confirman las teorías o no, y se generan debates con la teoría ya existente. En este análisis deben mostrarse las implicaciones de la investigación realizada para futuras teorías e investigaciones. En términos generales, en el análisis también debe indicarse si el estudio respondió o no a las preguntas planteadas para desarrollar los objetivos del estudio. El análisis y la discusión de los resultados es el aspecto más importante que se va a tener en cuenta en toda investigación.

3.5.2.- Ámbito

En esta tesis doctoral existen dos ámbitos claramente definidos.

1. **Ámbito Temporal:** La tesis está acotada en su temporalidad, el inicio se sitúa en el año 2.003 y su fin en el año 2.017
2. **Ámbito Espacial:** pese a las comparativas establecidas con los sectores en España y en el resto de Europa, el ámbito es el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia.

3.5.3.- Fuentes

Las fuentes primarias de documentación están conformadas por los datos oficiales publicados por la Xunta de Galicia en sus distintas Consellerías, Institutos y demás Organismos dependientes.

En el ISSGA he consultado los datos de accidentados que están contenidos en los Informes de Siniestralidad Laboral. Los datos que no encontré en dichos informes los solicité en consulta “ad hoc” al departamento de estadística del propio ISSGA. He

preferido hacerlo así y no hacer consultas al Instituto Gallego de Estadística ya que, en la fase de toma de datos, tal y como ya he comentado, he encontrado graves discrepancias en los datos emitidos entre uno y otro organismo por lo que me he decidido a utilizar solo los datos del ISSGA.

Para los datos de la flota he recurrido a los informes anuales de la flota de Galicia editado por la Conselleria del Mar. Para las comparativas con Europa he utilizado los datos contenidos en [Eurostat](#) que hacen referencia a la flota nacional y a la flota europea.

Para obtener los datos de la población trabajadora del sector, utilicé para el caso de Galicia, los mismos Informes de Siniestralidad, ya que en dichos informes aparecen los datos de empleado en el sector, así como el cálculo del Índice de Incidencia. Para el resto del estado español, he utilizado las estadísticas publicadas en el Ministerio de Empleo y Seguridad Social y para las comparaciones con Europa utilicé las estadísticas publicadas en la página web de [Eurostat](#).

La elección de estas fuentes se ha basado en la disparidad de los resultados obtenidos en un primer muestreo de la documentación ya que nunca son coincidentes los resultados que [Eurostat](#) nos ofrece sobre España y Galicia, ni los resultados del INE son coincidentes con los resultados ofrecidos por el IGE ni en muchos casos los resultados del IGE son coincidentes con los del ISSGA por ello y ya que no se pueden rebatir todas las fuentes de información he decidido seleccionar las fuentes ya mencionadas para la confección de esta tesis. Los datos pues, del ISSGA son los datos de referencia.

Recapitulando y ofreciendo los datos de forma esquemática, para la realización de esta tesis doctoral se han tomado los datos ofrecidos por:

1. [ISSGA](#) en las series de Siniestralidad Laboral años 2003-2017 para los datos de empleo y accidentes de Galicia
2. Estadísticas del [Ministerio de Trabajo y Economía Social](#) del Gobierno de España para los datos de empleo (EPA) y de accidentes laborales nacionales
3. Los datos de la Flota Europea y de España ofrecidos por [Eurostat](#).
4. Para la flota de Galicia los datos de la [Flota Pesquera de Galicia](#) series 2004-2017 que edita la Conselleria de Pesca.

Capítulo 4. Resultados

4.1.- Sector Pesquero Español

Tabla 50

Total Accidentes en el Sector de Pesca Nacional

Año	Total	Leves	Graves	Mortales
2003	4.033	3.886	125	22
2004	4.108	3.982	95	31
2005	3.687	3.562	111	14
2006	3.600	3.502	76	22
2007	3.543	3.403	111	29
2008	3.254	3.142	89	23
2009	2.915	2.822	83	10
2010	2.847	2.743	90	14
2011	2.665	2.584	67	14
2012	2.632	2.553	70	9
2013	2.723	2.628	83	12
2014	2.637	2.531	71	35
2015	2.539	2.463	60	16
2016	2.639	2.539	80	20
2017	2.506	2.409	84	13
Promedio	3.089	2.983	86	19

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

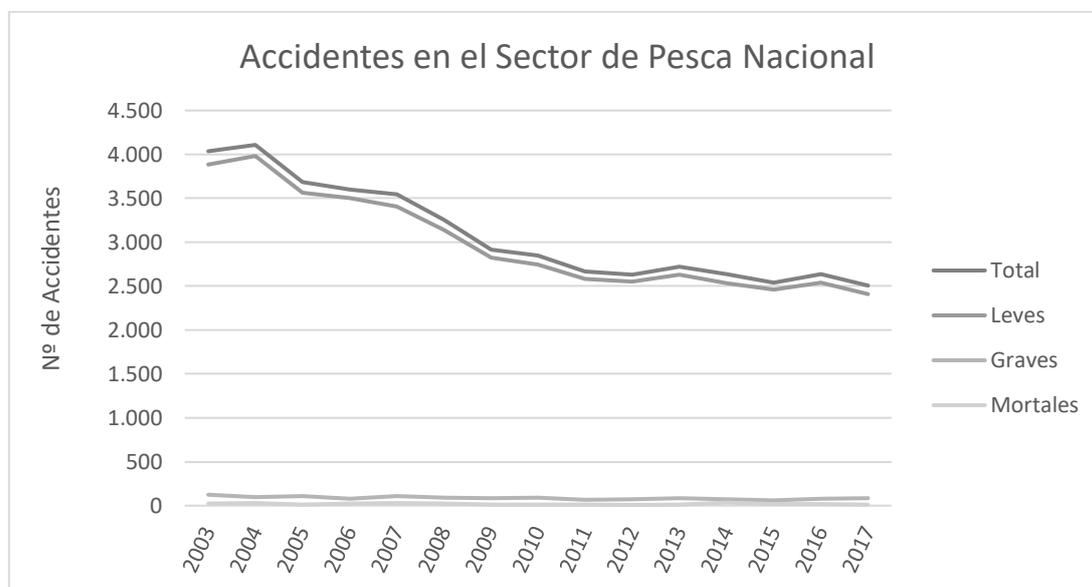


Figura 33. Accidentes en el Sector de Pesca de España

En la Tabla 51 encontramos los valores porcentuales de los accidentes laborales en el sector pesquero nacional en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 51

Porcentajes de Accidentes

Año	Leves	Graves	Mortales
2003	96,36%	3,10%	0,55%
2004	96,93%	2,31%	0,75%
2005	96,61%	3,01%	0,38%
2006	97,28%	2,11%	0,61%
2007	96,05%	3,13%	0,82%
2008	96,56%	2,74%	0,71%
2009	96,81%	2,85%	0,34%
2010	96,35%	3,16%	0,49%
2011	96,96%	2,51%	0,53%
2012	97,00%	2,66%	0,34%
2013	96,51%	3,05%	0,44%
2014	95,98%	2,69%	1,33%
2015	97,01%	2,36%	0,63%
2016	96,21%	3,03%	0,76%
2017	96,13%	3,35%	0,52%
Promedio	96,58%	2,80%	0,61%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 52 siguiente aparece la evolución del crecimiento de los accidentes laborales en el sector pesquero nacional en su distribución por la gravedad según sean leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Se añade también la fila del total de accidentes

Tabla 52

Evolución de los Accidentes en el Sector de Pesca Nacional

	España	
Leves	-1.477	-38,01%
Graves	-41	-32,80%
Mortales	-3	-40,91%
Totales	-1.527	-37,86%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

4.2.- Sector Pesquero Gallego

A continuación, se procederá al estudio de los accidentes laborales en el sector pesquero gallego para el período de tiempo correspondiente a los años 2003 y 2017.

En la Tabla 53 se desglosan los accidentes sufridos por el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2003 y 2017. Este desglose es dividido a su vez según la gravedad del accidente, esto es, según sean leves, graves o mortales. Al final de la tabla aparecen los valores totales para dicho período.

Tabla 53

Distribución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego

Año	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	1.531	83	14	1.628
2004	1.937	113	22	2.072
2005	1.789	101	17	1.907
2006	1.662	64	9	1.735
2007	1.460	80	12	1.552
2008	1.277	51	13	1.341
2009	1.205	42	8	1.255
2010	1.256	59	8	1.323
2011	1.182	41	8	1.231
2012	1.123	45	5	1.173
2013	1.067	58	7	1.132
2014	1.122	55	20	1.197
2015	933	36	10	979
2016	1.012	61	12	1.085
2017	969	48	6	1.023
Promedio	1.302	62	11	1.376

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 34, nos muestra una gráfica sobre la evolución de los accidentes laborales registrados en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia en base a los datos aportados en la Tabla 53, Distribución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego.

Se hace también, al igual que en la Tabla 53, una división por el tipo de accidente laboral según su gravedad, que pueden ser Leves, Graves o Mortales. Al final del cuadro podemos

encontrar los valores totales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

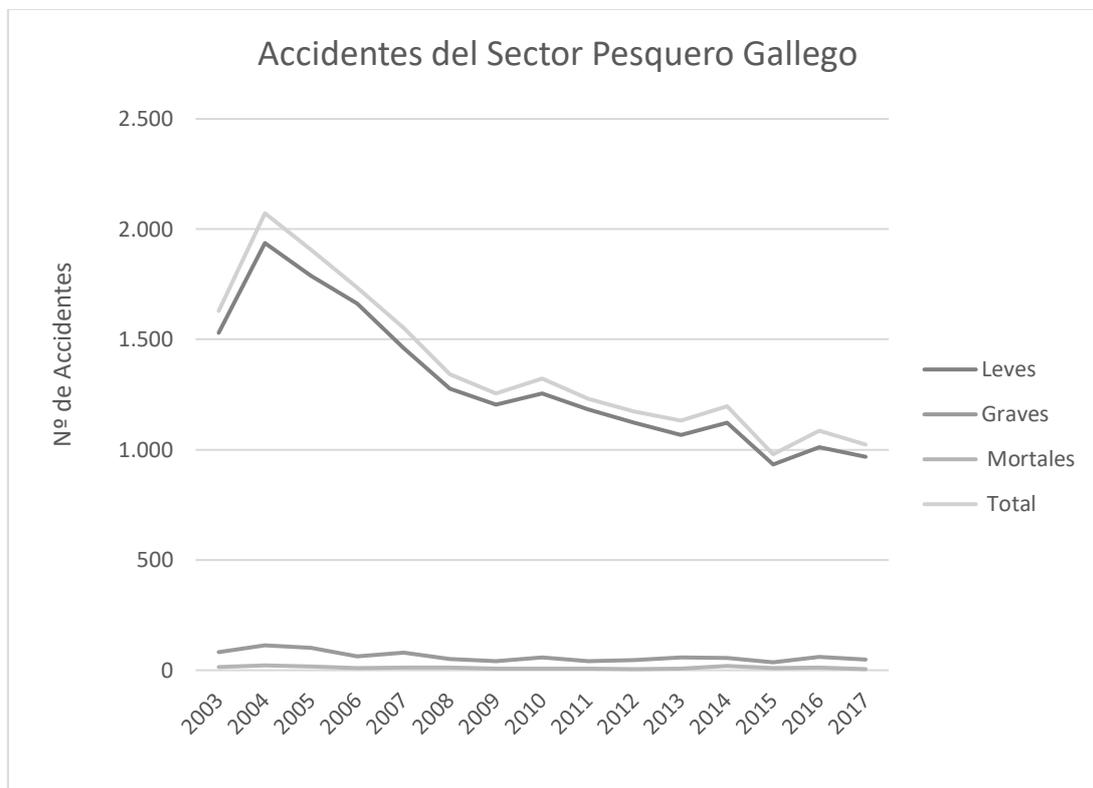


Figura 34. Evolución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego

En la Tabla 54 podemos encontrar el crecimiento de los accidentes laborales en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia en su distribución por gravedad, esto es, según sean leves, graves, mortales y también podemos encontrar los valores totales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 54

Evolución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego

	Galicia	
Leves	-562	-36,71%
Graves	-35	-42,17%
Mortales	-8	-57,14%
Totales	-605	-37,16%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

A continuación, se presentan los valores porcentuales de los accidentes laborales en el sector pesquero gallego para el período de tiempo correspondiente a los años 2003 y 2017.

En la Tabla 55 se desglosan los valores porcentuales de los accidentes sufridos por el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Esta evolución de los valores de la accidentalidad, son divididos a su vez según sea la gravedad del accidente esto es, leves, graves o mortales. Al final de la tabla aparecen los valores promedio para dicho período.

Tabla 55

Porcentajes de los Accidentes en el Sector Pesquero en Galicia

Año	Leves	Graves	Mortales
2003	94,04%	5,10%	0,86%
2004	93,48%	5,45%	1,06%
2005	93,81%	5,30%	0,89%
2006	95,79%	3,69%	0,52%
2007	94,07%	5,15%	0,77%
2008	95,23%	3,80%	0,97%
2009	96,02%	3,35%	0,64%
2010	94,94%	4,46%	0,60%
2011	96,02%	3,33%	0,65%
2012	95,74%	3,84%	0,43%
2013	94,26%	5,12%	0,62%
2014	93,73%	4,59%	1,67%
2015	95,30%	3,68%	1,02%
2016	93,27%	5,62%	1,11%
2017	94,72%	4,69%	0,59%
Promedio	94,70%	4,48%	0,83%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

A continuación, se presentan los valores reales totales de los accidentes laborales sufridos en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2003 y 2017.

En la Tabla 56 se desglosan de forma pormenorizada, los valores reales de todos los accidentes laborales que han sido registrados por el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo correspondiente entre los años 2.003 y 2.017. Este desglose ha sido dividido a su vez por según la gravedad del accidente según sean leves, graves o mortales e incluye su desglose por las cuatro provincias gallegas. Al final de la tabla aparecen los valores reales totales para dicho período.

Tabla 56

Sector Pesquero Gallego: Tabla Resumen de Accidentes

Año	Lugar	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	La Coruña	547	41	1	589
	Lugo	206	1	1	208
	Pontevedra	778	41	12	831
	Total Galicia	1531	83	14	1628
2004	La Coruña	817	48	5	870
	Lugo	218	5	-	223
	Pontevedra	902	60	17	979
	Total Galicia	1937	113	22	2072
2005	La Coruña	712	32	3	747
	Lugo	233	8	9	250
	Pontevedra	844	61	5	910
	Total Galicia	1789	101	17	1907
2006	La Coruña	731	13	1	745
	Lugo	178	5	1	184
	Pontevedra	753	46	7	806
	Total Galicia	1662	64	9	1735
2007	La Coruña	642	24	1	667
	Lugo	227	7	6	240
	Pontevedra	591	49	5	645
	Total Galicia	1460	80	12	1552
2008	La Coruña	608	18	8	634
	Lugo	182	1	1	184
	Pontevedra	487	32	4	523
	Total Galicia	1277	51	13	1341
2009	La Coruña	607	18	6	631
	Lugo	158	1	-	159
	Pontevedra	440	23	2	465
	Total Galicia	1205	42	8	1255
2010	La Coruña	590	29	4	623
	Lugo	151	2	2	155
	Pontevedra	515	28	2	545
	Total Galicia	1256	59	8	1323
2011	La Coruña	550	21	4	575
	Lugo	152	1	1	154
	Pontevedra	480	19	3	502
	Total Galicia	1182	41	8	1231
2012	La Coruña	529	19	3	551
	Lugo	117	1	1	119
	Pontevedra	477	25	1	503
	Total Galicia	1123	45	5	1173
2013	La Coruña	485	36	3	524
	Lugo	127	4	1	132
	Pontevedra	455	18	3	476
	Total Galicia	1067	58	7	1132
2014	La Coruña	545	33	8	586
	Lugo	89	4	3	96
	Pontevedra	488	18	9	515
	Total Galicia	1122	55	20	1197
2015	La Coruña	458	14	3	475
	Lugo	90	1		91
	Pontevedra	385	21	7	413
	Total Galicia	933	36	10	979
2016	La Coruña	486	25	5	516
	Lugo	94	2	1	97
	Pontevedra	432	34	6	472
	Total Galicia	1012	61	12	1085
2017	La Coruña	437	19	1	457
	Lugo	82	1	1	84
	Pontevedra	450	28	4	482
	Total Galicia	969	48	6	1023

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 57, nos muestra los promedios de los accidentes registrados en el sector según la gravedad del accidente, esto es leves, graves y mortales. También muestra tanto la distribución provincial como el total para el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 que es el ámbito temporal de estudio de esta tesis doctoral.

Tabla 57

Promedios de los Accidentes del Sector en Galicia

Zona	Leves	Graves	Mortales	Total
La Coruña	583	26	4	613
Lugo	154	3	2	158
Pontevedra	565	34	6	604
Total Galicia	1.302	62	12	1376

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 35 muestra de una forma gráfica como ha sido la evolución de los accidentes leves para el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia también para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

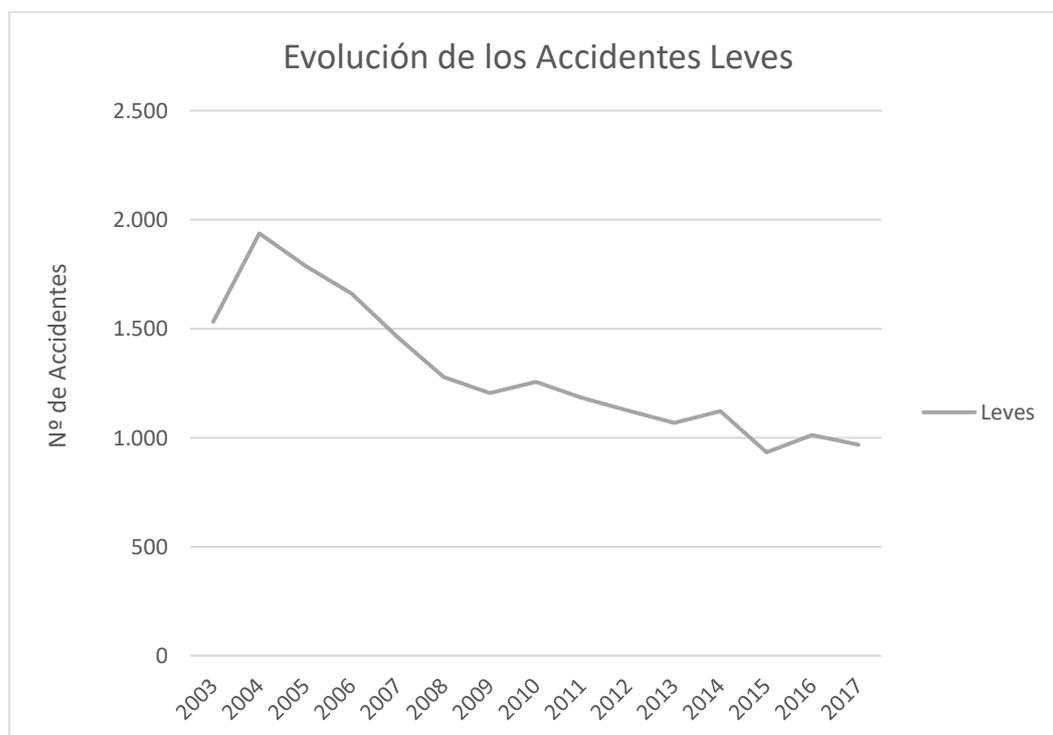


Figura 35. Evolución de los Accidentes Leves

La Figura 36 nos muestra de una forma gráfica la evolución de los accidentes graves para el conjunto de la flota pesquera gallega para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

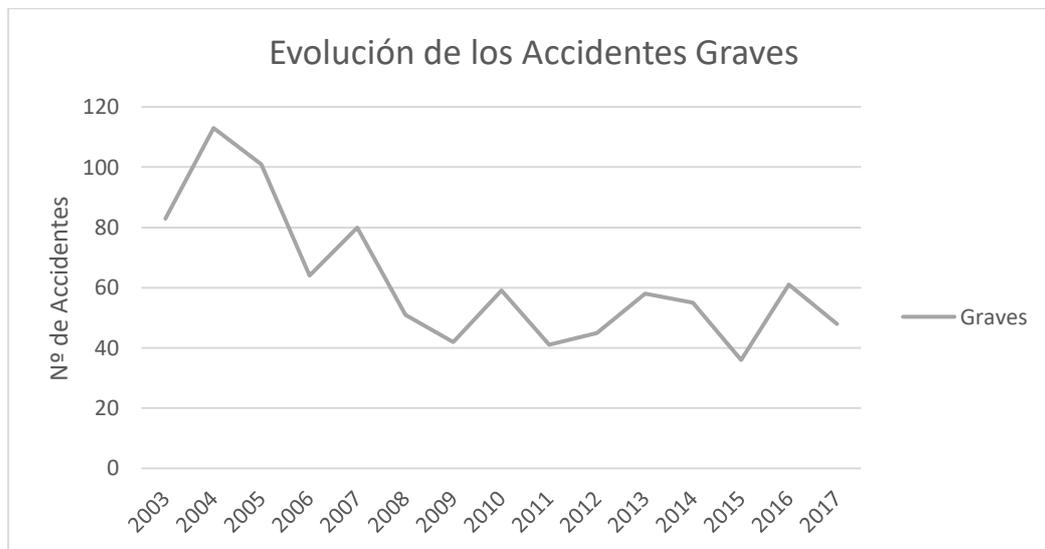


Figura 36. Evolución de los Accidentes Graves

Por último, la Figura 37 nos muestra la evolución de los accidentes mortales para el conjunto de la flota pesquera gallega para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

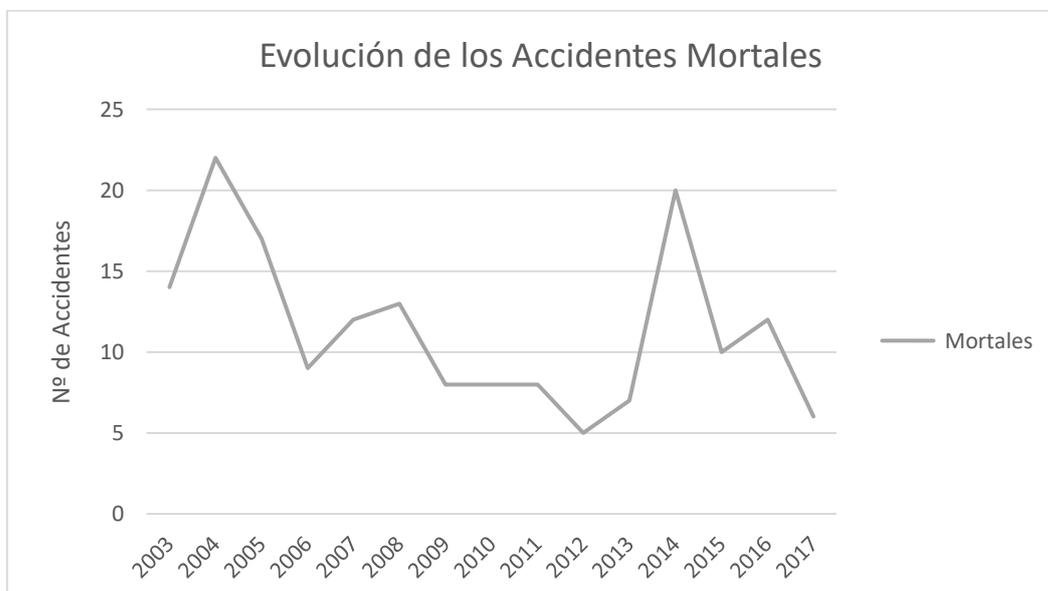


Figura 37. Evolución de los Accidentes Mortales

Hemos de destacar discrepancias contables en cuanto al número de accidentes en el sector pesquero que se han constatado entre las publicaciones anuales del ISSGA y los datos que se han solicitado Ad Hoc para la elaboración de esta tesis doctoral.

Reproduciendo una comunicación con el ISSGA “*Las discrepancias (no muy grandes afortunadamente son debidas a dos motivos):*”

1. *No es un sistema estático, un accidente puede ser declarado por una mutua como no-laboral tiempo después de su aceptación o puede haber una sentencia judicial que declare un accidente como laboral años después.*
2. *El cambio en el criterio de conteo de accidentes. Desde hace pocos años (el anuario del año 2016 fue el primero) el ISSGA adoptó el criterio del Ministerio de sacar las estadísticas por fecha de baja, para poder dar datos comparables con ellos, los datos por fecha de baja son más sensibles a las variaciones que los datos por fecha de recepción.”*

Para los datos del año 2003 se desconoce el motivo de la variación, ya que el sistema que se usó es anterior al actual y no se sabe exactamente como extrajeron los datos. En el 2003 se activó el sistema Delt@ y en el 2004 se hizo obligatorio su uso, adaptando la Xunta su programa al nuevo sistema.

Publicaciones Anuales ISSGA					Consulta Ad Hoc ISSGA				
Año	Leves	Graves	Mortales	Total	Año	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	1.531	83	14	1.628	2003	1.440	78	14	1.532
2004	1.937	113	22	2.072	2004	1.932	112	22	2.066
2005	1.789	101	17	1.907	2005	1.787	101	17	1.905
2006	1.662	64	9	1.735	2006	1.660	64	9	1.733
2007	1.460	80	12	1.552	2007	1.460	80	12	1.552
2008	1.277	51	13	1.341	2008	1.291	50	14	1.355
2009	1.205	42	8	1.255	2009	1.267	50	8	1.325
2010	1.256	59	8	1.323	2010	1.188	53	6	1.247
2011	1.182	41	8	1.231	2011	1.159	40	9	1.208
2012	1.123	45	5	1.173	2012	1.168	47	6	1.221
2013	1.067	58	7	1.132	2013	1.083	60	6	1.149
2014	1.122	55	20	1.197	2014	1.084	49	22	1.155
2015	933	36	10	979	2015	962	36	10	1.008
2016	1.012	61	12	1.085	2016	1.032	61	12	1.105
2017	969	48	6	1.023	2017	977	48	6	1.031

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) y la consulta “Ad Hoc” al ISSGA

4.3.- Comparación del Número de Accidentes Entre Flotas

Para conseguir una mayor rapidez a la hora de entender los datos de siniestralidad laboral en el sector, se repiten, y solo al objeto de dar un vistazo rápido, el contenido de las Tablas 58 y 59. Estas Tablas 58 y 59 nos ofrecen los accidentes registrados y su división por gravedad tanto para la flota gallega como para la española.

Tabla 58

Accidentes Pesca Nacional

Año	Total	Leves	Graves	Mortales
2003	4.033	3.886	125	22
2004	4.108	3.982	95	31
2005	3.687	3.562	111	14
2006	3.600	3.502	76	22
2007	3.543	3.403	111	29
2008	3.254	3.142	89	23
2009	2.915	2.822	83	10
2010	2.847	2.743	90	14
2011	2.665	2.584	67	14
2012	2.632	2.553	70	9
2013	2.723	2.628	83	12
2014	2.637	2.531	71	35
2015	2.539	2.463	60	16
2016	2.639	2.539	80	20
2017	2.506	2.409	84	13
Promedio	3.089	2.983	86	19

Tabla 59

Accidentes Pesca Galicia

Año	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	1.531	83	14	1.628
2004	1.937	113	22	2.072
2005	1.789	101	17	1.907
2006	1.662	64	9	1.735
2007	1.460	80	12	1.552
2008	1.277	51	13	1.341
2009	1.205	42	8	1.255
2010	1.256	59	8	1.323
2011	1.182	41	8	1.231
2012	1.123	45	5	1.173
2013	1.067	58	7	1.132
2014	1.122	55	20	1.197
2015	933	36	10	979
2016	1.012	61	12	1.085
2017	969	48	6	1.023
Promedio	1.302	62	11	1.376

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.4.- Flota de la Comunidad Autónoma de Galicia

Para comprender la accidentalidad que se ha producido en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia se van a estudiar la accidentalidad bajo los parámetros que estudia el Instituto Gallego de Seguridad y Salud Laboral (ISSGA) en los Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia. Estos parámetros son los relacionados a continuación:

1. Según la forma del accidente por gravedad
2. Según la naturaleza de la lesión por gravedad
3. Parte del cuerpo lesionada por gravedad

4. Hora de trabajo por gravedad
5. Hora del día por gravedad
6. Día de la semana por gravedad
7. Edad por gravedad
8. Antigüedad en la empresa por gravedad
9. Antigüedad en el puesto de trabajo por gravedad
10. Tipo de contrato por gravedad
11. Según el Tabla de personal por gravedad
12. Por el sexo de la persona accidentada

4.4.1.- Flota Gallega: Forma de Producirse El Accidente

La Tabla 60, muestra la forma en que se ha producido el accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes laborales leves en el sector en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 60

Forma del Accidente. Accidentes Leves

Forma	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sin especificar	143	132	100	84	82	51	32	6	4	0	0	0	0	0	0
Electricidad, fuego y sust. peligrosas	26	25	14	18	20	17	25	19	10	15	8	9	10	12	10
Ahogamientos, sepultamientos	3	5	6	3	3	4	0	5	3	2	1	1	0	1	1
Aplastamiento objetos inmóviles	230	371	365	304	390	449	486	479	467	472	380	427	380	436	397
Choques objetos en movimiento	352	443	353	368	236	231	196	200	194	161	179	150	142	143	138
Agente cortante o punzante	158	175	155	143	127	90	104	73	81	82	70	67	60	63	66
Atrapamientos y amputaciones	38	71	57	54	45	60	51	68	65	62	83	67	51	53	52
Sobreesfuerzo	256	434	413	357	393	344	331	294	303	347	332	340	307	308	288
Trauma psíquico y radiaciones	64	49	39	54	13	15	16	16	10	10	17	6	2	3	6
Mordeduras, patadas, picaduras, etc.	55	23	21	19	17	7	16	16	18	15	12	13	8	13	16
Infartos y patologías no traumáticas	90	202	264	256	134	2	0	2	2	2	1	4	2	0	3
Otros contactos	0	0	0	0	0	21	10	10	2	0	0	0	0	0	0
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 61, muestra la evolución anual en la forma en que se produjo el accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes

leves en el sector para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Se muestra, además, el promedio anual.

Leyenda de: Forma

- 0x Sin especificar
- 1x Contacto corriente eléctrica, fuego y sustancias peligrosas"
- 2x Ahogamientos, sepultamientos
- 3x Aplastamiento contra objetos inmóviles
- 4x Choques contra objetos en movimiento
- 5x Contacto con agente cortante o punzante
- 6x Atrapamientos y amputaciones
- 71 Sobreesfuerzo
- 7x Trauma psíquico y exposición a radiaciones
- 8x Mordeduras, patadas, picaduras, etc.
- 90 Infartos y otras patologías no traumáticas
- 9x Otros contactos

Fuente: Elaboración propia a partir de los Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia 2003-2017

Tabla 61

Evolución en la Forma del Accidente. Accidentes Leves

Forma	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0x	-7,7%	-24,2%	-16,0%	-2,4%	-37,8%	-37,3%	-81,3%	-33,3%	-100,0%					
1x	-3,8%	-44,0%	28,6%	11,1%	-15,0%	47,1%	-24,0%	-47,4%	50,0%	-46,7%	12,5%	11,1%	20,0%	-16,7%
2x	66,7%	20,0%	-50,0%	0,0%	33,3%	-100,0%		-40,0%	-33,3%	-50,0%	0,0%	-100,0%		0,0%
3x	61,3%	-1,6%	-16,7%	28,3%	15,1%	8,2%	-1,4%	-2,5%	1,1%	-19,5%	12,4%	-11,0%	14,7%	-8,9%
4x	25,9%	-20,3%	4,2%	-35,9%	-2,1%	-15,2%	2,0%	-3,0%	-17,0%	11,2%	-16,2%	-5,3%	0,7%	-3,5%
5x	10,8%	-11,4%	-7,7%	-11,2%	-29,1%	15,6%	-29,8%	11,0%	1,2%	-14,6%	-4,3%	-10,4%	5,0%	4,8%
6x	86,8%	-19,7%	-5,3%	-16,7%	33,3%	-15,0%	33,3%	-4,4%	-4,6%	33,9%	-19,3%	-23,9%	3,9%	-1,9%
71	69,5%	-4,8%	-13,6%	10,1%	-12,5%	-3,8%	-11,2%	3,1%	14,5%	-4,3%	2,4%	-9,7%	0,3%	-6,5%
7x	-23,4%	-20,4%	38,5%	-75,9%	15,4%	6,7%	0,0%	-37,5%	0,0%	70,0%	-64,7%	-66,7%	50,0%	100,0%
8x	-58,2%	-8,7%	-9,5%	-10,5%	-58,8%	128,6%	0,0%	12,5%	-16,7%	-20,0%	8,3%	-38,5%	62,5%	23,1%
90	124,4%	30,7%	-3,0%	-47,7%	-98,5%	-100,0%		0,0%	0,0%	-50,0%	300,0%	-50,0%	-100,0%	
9x						-52,4%	0,0%	-80,0%	-100,0%					
Total	36,4%	-7,4%	-7,1%	-12,0%	-11,6%	-1,9%	-6,2%	-2,4%	0,8%	-7,3%	0,1%	-11,3%	7,3%	-5,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta "ad hoc" al ISSGA

La Tabla 62, nos ofrece la forma en que se produjo el accidente laboral en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes graves que se han producido en el sector para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. Esta serie de cuadros van a representar la forma física, química o material del agente que ha producido la lesión del trabajador afectado.

Tabla 62*Forma del Accidente. Accidentes Graves*

Forma	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sin especificar	10	10	10	3	11	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Electricidad, fuego y sust. peligrosas	0	1	3	1	1	1	0	0	0	0	1	2	0	3	1
Ahogamientos, sepultamientos	1	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	11	2	0
Aplastamiento objetos inmóviles	17	29	20	12	19	23	20	21	11	18	19	20	8	24	20
Choques objetos en movimiento	22	27	18	20	24	7	13	15	14	9	16	10	2	4	3
Agente cortante o punzante	4	6	9	5	4	3	1	4	1	2	2	2	11	2	2
Atrapamientos y amputaciones	10	11	12	4	10	5	4	2	5	12	11	8	3	11	7
Sobreesfuerzo	4	6	10	5	4	3	2	5	5	5	6	5	0	6	7
Trauma psíquico y radiaciones	4	2	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3
Mordeduras, patadas, picaduras, etc.	3	2	0	1	0	3	1	1	0	0	1	1	1	0	2
Infartos y patologías no traumáticas	4	17	18	13	7	0	6	5	4	0	4	1	0	9	3
Otros contactos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 63, muestra la Evolución en la Forma para los accidentes graves para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 63*Evolución en la Forma del Accidente. Accidentes Graves*

Forma	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0x	0,0%	0,0%	-70,0%	266,7%	-72,7%	-33,3%	-100,0%							
1x		200,0%	-66,7%	0,0%	0,0%	-100,0%					100,0%	-100,0%		-66,7%
2x	-100,0%					-50,0%	-100,0%						-81,8%	-100,0%
3x	70,6%	-31,0%	-40,0%	58,3%	21,1%	-13,0%	5,0%	-47,6%	63,6%	5,6%	5,3%	-60,0%	200,0%	-16,7%
4x	22,7%	-33,3%	11,1%	20,0%	-70,8%	85,7%	15,4%	-6,7%	-35,7%	77,8%	-37,5%	-80,0%	100,0%	-25,0%
5x	50,0%	50,0%	-44,4%	-20,0%	-25,0%	-66,7%	300,0%	-75,0%	100,0%	0,0%	0,0%	450,0%	-81,8%	0,0%
6x	10,0%	9,1%	-66,7%	150,0%	-50,0%	-20,0%	-50,0%	150,0%	140,0%	-8,3%	-27,3%	-62,5%	266,7%	-36,4%
71	50,0%	66,7%	-50,0%	-20,0%	-25,0%	-33,3%	150,0%	0,0%	0,0%	20,0%	-16,7%	-100,0%		16,7%
7x	-50,0%	-50,0%	-100,0%							-100,0%				
8x	-33,3%	-100,0%		-100,0%		-66,7%	0,0%	-100,0%			0,0%	0,0%	-100,0%	
90	325,0%	5,9%	-27,8%	-46,2%	-100,0%		-16,7%	-20,0%	-100,0%		-75,0%	-100,0%		-66,7%
9x														
Total	40,5%	-9,0%	-36,6%	25,0%	-37,5%	0,0%	6,0%	-24,5%	17,5%	27,7%	-18,3%	-26,5%	69,4%	-21,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 64, muestra la forma en que se produjo el accidente en el conjunto de la flota gallega para los accidentes mortales en el sector.

Tabla 64*Forma del Accidente. Accidentes Mortales*

Forma	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sin especificar	4	5	2	5	2	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Electricidad, fuego y sust. peligrosas	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Ahogamientos, sepultamientos	1	13	10	0	3	2	2	2	1	2	1	13	6	6	4
Aplastamiento objetos inmóviles	0	0	1	1	0	1	2	1	0	0	1	0	0	1	1
Choques objetos en movimiento	1	0	0	2	4	1	0	1	3	1	1	3	1	1	1
Agente cortante o punzante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Atrapamientos y amputaciones	2	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Sobreesfuerzo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trauma psíquico y radiaciones	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mordeduras, patadas, picaduras, etc.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Infartos y patologías no traumáticas	5	3	4	0	3	1	3	2	3	2	2	5	2	3	0
Otros contactos	0	0	0	0	0	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 65*Evolución de la Forma del Accidente. Accidentes Mortales*

Forma	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
0x	25,0%	-60,0%	150,0%	-60,0%	150,0%	-80,0%	-100,0%							
1x						-100,0%							-100,0%	
2x	1200,0%	-23,1%	-100,0%		-33,3%	0,0%	0,0%	-50,0%	100,0%	-50,0%	1200,0%	-53,8%	0,0%	-33,3%
3x			0,0%	-100,0%		100,0%	-50,0%	-100,0%			-100,0%			0,0%
4x	-100,0%			100,0%	-75,0%	-100,0%		200,0%	-66,7%	0,0%	200,0%	-66,7%	0,0%	0,0%
5x											-100,0%			
6x	-50,0%	-100,0%		-100,0%					-100,0%					-100,0%
71														
7x	-100,0%													
8x														
90	-40,0%	33,3%	-100,0%		-66,7%	200,0%	-33,3%	50,0%	-33,3%	0,0%	150,0%	-60,0%	50,0%	-100,0%
9x						-100,0%			0,0%	-100,0%		-100,0%		
Total	57,1%	-22,7%	-47,1%	33,3%	16,7%	-42,9%	-25,0%	50,0%	-33,3%	0,0%	266,7%	-54,5%	20,0%	-50,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 66, muestra los promedios anuales para la forma en que se produjeron los accidentes mortales en el período de tiempo comprendido entre los años 2013 y 2017

Tabla 66*Promedios Anuales según la Forma*

Forma	Leves	Graves	Mortales	Total
Sin especificar	42	3	2	47
Electricidad, fuego y sust. peligrosas	16	1	0	17
Ahogamientos, sepultamientos	3	1	4	8
Aplastamiento objetos inmóviles	402	19	1	422
Choques objetos en movimiento	232	14	1	247
Agente cortante o punzante	101	4	0	105
Atrapamientos y amputaciones	58	8	0	67
Sobreesfuerzo	336	5	0	341
Trauma psíquico y radiaciones	21	1	0	22
Mordeduras, patadas, picaduras, etc.	18	1	0	19
Infartos y patologías no traumáticas	64	6	3	73
Otros contactos	3	0	0	3
Total	1.298	62	12	1.371

Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 67, muestra la evolución de los promedios anuales según la forma en que se produjeron los accidentes leves, graves y mortales en el período de tiempo comprendido entre los años 2013 y 2017

Tabla 67*Distribución de los Promedios Anuales según la Forma*

Forma	Leves	Graves	Mortales	Total
Sin especificar	89,67%	6,93%	3,39%	3,44%
Electricidad, fuego y sust. peligrosas	93,70%	5,51%	0,79%	1,24%
Ahogamientos, sepultamientos	31,40%	14,05%	54,55%	0,59%
Aplastamiento objetos inmóviles	95,41%	4,44%	0,14%	30,75%
Choques objetos en movimiento	93,96%	5,50%	0,54%	18,04%
Agente cortante o punzante	96,25%	3,69%	0,06%	7,65%
Atrapamientos y amputaciones	87,88%	11,52%	0,60%	4,85%
Sobreesfuerzo	98,57%	1,43%	0,00%	24,90%
Trauma psíquico y radiaciones	96,39%	3,31%	0,30%	1,61%
Mordeduras, patadas, picaduras, etc.	94,39%	5,61%	0,00%	1,39%
Infartos y patologías no traumáticas	88,20%	8,33%	3,48%	5,31%
Otros contactos	87,76%	0,00%	12,24%	0,24%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Figura 38 nos muestra la evolución del promedio anual según la forma en que se produjeron esos accidentes

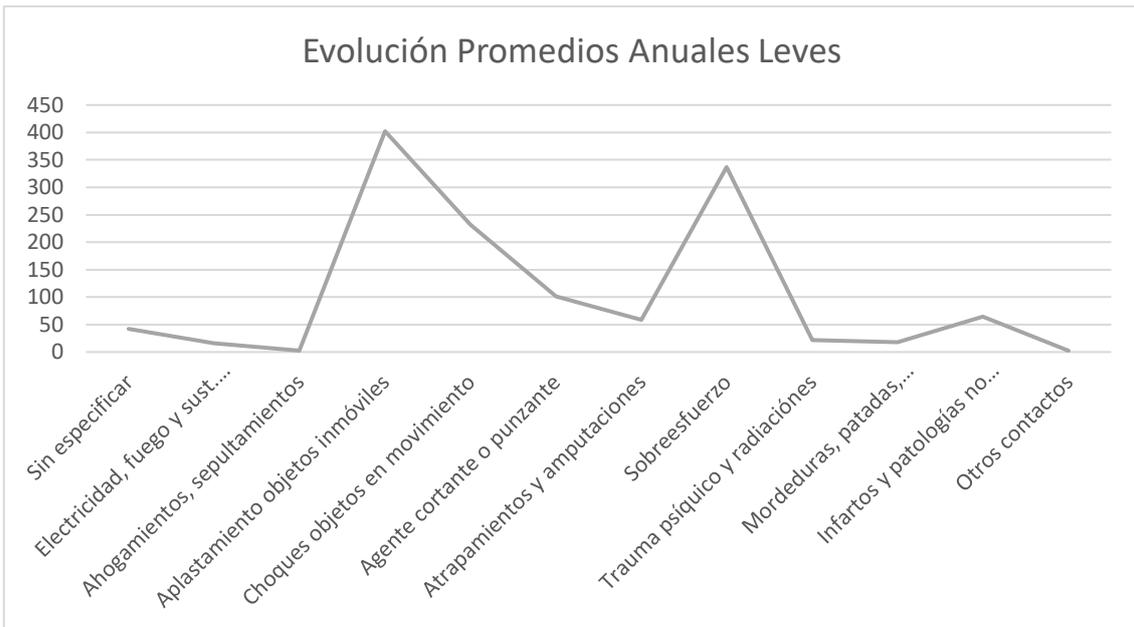


Figura 38. Evolución del Promedio Anual Accidentes Leves

La Figura 39 nos muestra la evolución del promedio anual de los Accidentes Graves según la Forma para el conjunto de la flota gallega.

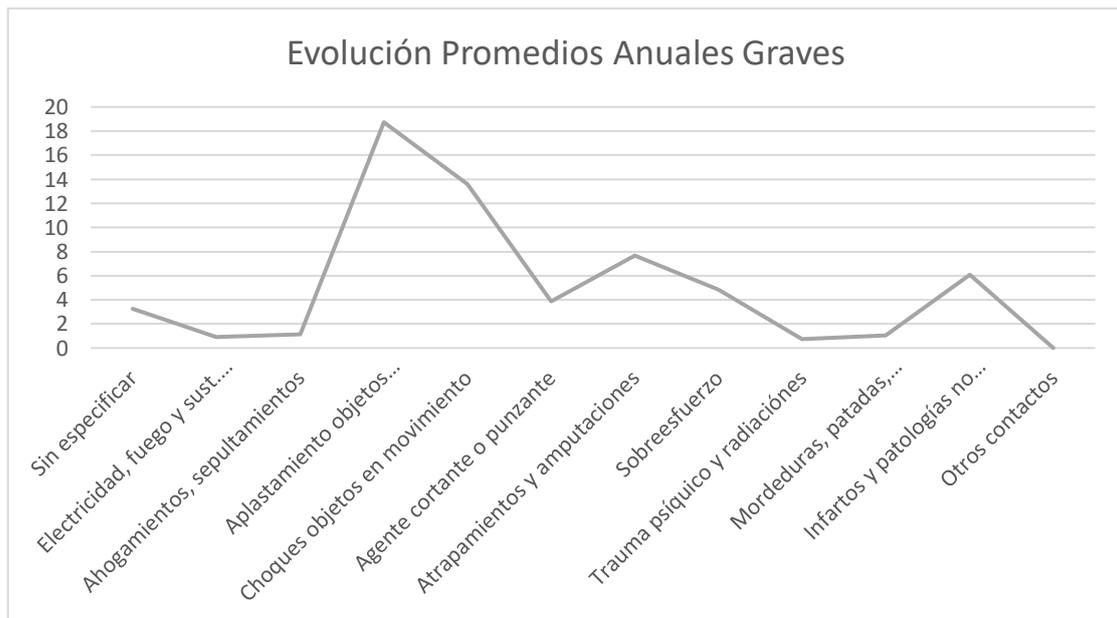


Figura 39. Evolución del Promedio Anual Accidentes Graves

La Figura 40 nos muestra de una forma gráfica, la evolución del promedio anual de los Accidentes Mortales según la Forma para el conjunto de la flota gallega.

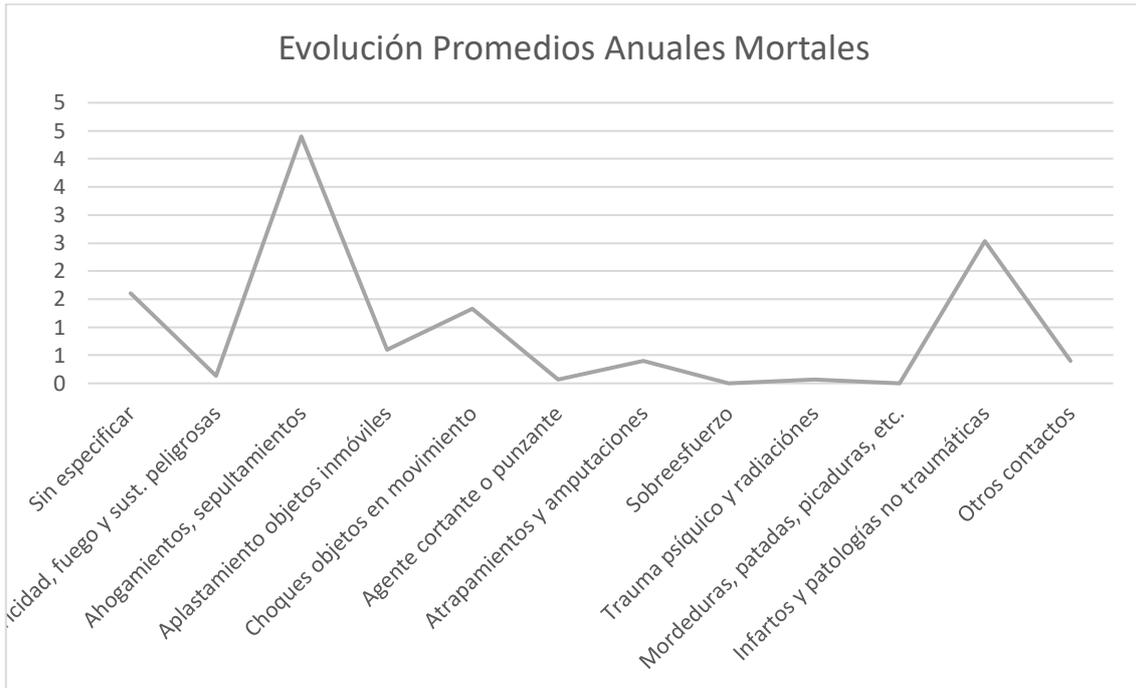


Figura 40. Evolución del Promedio Anual Accidentes Mortales

La Figura 41 nos muestra de una forma gráfica, la evolución del promedio anual de los Accidentes según la Forma en que se produjo para el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia

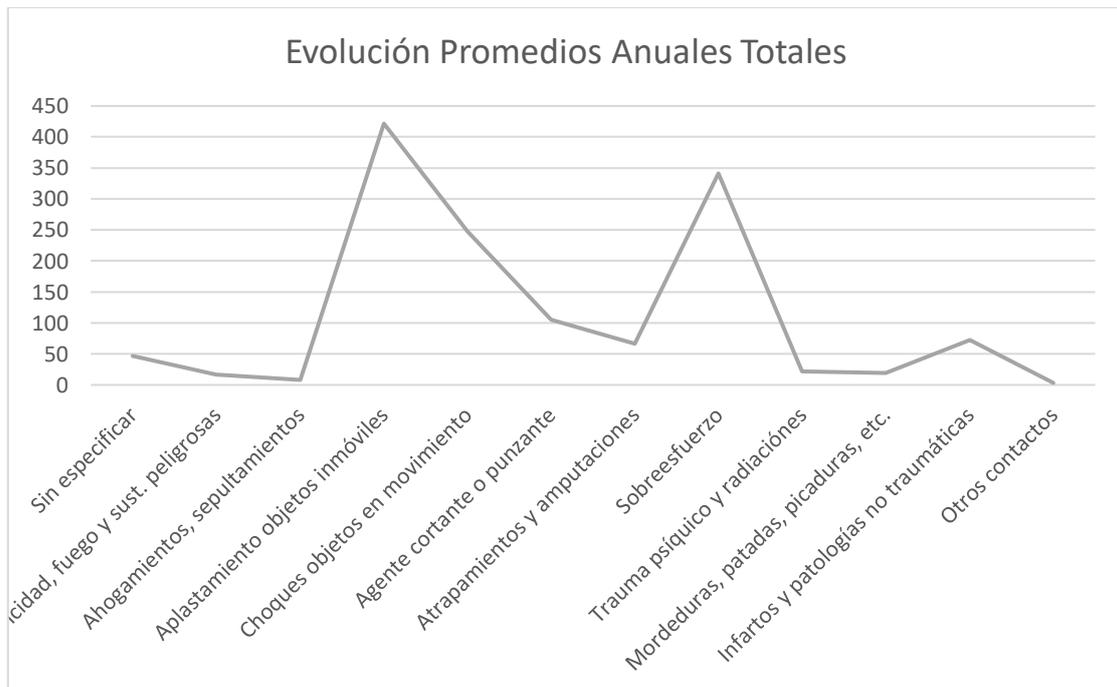


Figura 41. Evolución del Promedio Anual Total Accidentes

4.4.2.- Flota Gallega: Naturaleza de la Lesión

Tabla 68

Naturaleza de la Lesión. Accidentes Leves

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	237	370	280	256	205	94	78	23	10	0	0	0	1	0	0
Lesiones superficiales y heridas	360	596	536	543	464	429	424	362	329	329	362	321	299	329	306
Fracturas óseas	172	177	202	167	137	132	116	120	137	145	112	133	114	112	139
Torceduras, esguinces, distensiones	496	600	598	517	517	500	512	585	591	615	547	563	503	546	486
Amputaciones traumáticas	10	11	9	9	9	12	8	8	14	13	12	11	5	7	4
Conmociones e lesiones internas	94	124	123	118	79	76	84	53	52	33	16	18	9	15	8
Quemaduras, congelaciones	16	19	13	19	15	17	12	10	4	13	8	7	9	8	10
Envenenamientos e infecciones	7	4	6	8	6	4	4	10	6	4	2	13	4	8	9
Ahogamientos y asfixias	5	3	0	1	1	1	0	3	2	0	1	1	0	1	1
Efectos del ruido, vibración, presión	1	3	1	2	5	9	7	6	4	1	4	1	1	1	2
Ambiente térmico y radiaciones	0	0	1	1	0	1	1	0	0	0	1	1	3	0	2
Daños psicosociales y choques traumáticos	4	4	4	2	2	1	2	1	2	4	11	2	2	2	1
Lesiones múltiples	13	17	13	17	19	13	19	5	6	9	6	11	11	3	6
Patologías no traumáticas	0	2	1	0	1	2	0	2	2	2	1	2	1	0	3
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 69

Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Leves

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	16,7%	19,2%	15,7%	15,4%	14,0%	7,3%	6,2%	1,9%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
Lesiones superficiales y heridas	25,4%	30,9%	30,0%	32,7%	31,8%	33,2%	33,5%	30,5%	28,4%	28,2%	33,4%	29,6%	31,1%	31,9%	31,3%
Fracturas óseas	12,2%	9,2%	11,3%	10,1%	9,4%	10,2%	9,2%	10,1%	11,8%	12,4%	10,3%	12,3%	11,9%	10,9%	14,2%
Torceduras, esguinces, distensiones	35,1%	31,1%	33,5%	31,1%	35,4%	38,7%	40,4%	49,2%	51,0%	52,7%	50,5%	51,9%	52,3%	52,9%	49,7%
Amputaciones traumáticas	0,7%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,9%	0,6%	0,7%	1,2%	1,1%	1,1%	1,0%	0,5%	0,7%	0,4%
Conmociones e lesiones internas	6,6%	6,4%	6,9%	7,1%	5,4%	5,9%	6,6%	4,5%	4,5%	2,8%	1,5%	1,7%	0,9%	1,5%	0,8%
Quemaduras, congelaciones	1,1%	1,0%	0,7%	1,1%	1,0%	1,3%	0,9%	0,8%	0,3%	1,1%	0,7%	0,6%	0,9%	0,8%	1,0%
Envenenamientos e infecciones	0,5%	0,2%	0,3%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,8%	0,5%	0,3%	0,2%	1,2%	0,4%	0,8%	0,9%
Ahogamientos y asfixias	0,4%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%
Efectos del ruido, vibración, presión	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,3%	0,7%	0,6%	0,5%	0,3%	0,1%	0,4%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
Ambiente térmico y radiaciones	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,0%	0,2%
Daños psicosociales y choques trauc.	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,3%	1,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%
Lesiones múltiples	0,9%	0,9%	0,7%	1,0%	1,3%	1,0%	1,5%	0,4%	0,5%	0,8%	0,6%	1,0%	1,1%	0,3%	0,6%
Patologías no traumáticas	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 70*Naturaleza de la Lesión. Accidentes Graves*

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	14	17	10	5	11	4	3	1	0	0	0	0	2	0	0
Lesiones superficiales y heridas	7	11	15	6	7	3	3	7	2	6	4	6	4	5	6
Fracturas óseas	31	33	34	30	24	21	17	25	14	21	24	24	13	20	22
Torceduras, esguinces, distensiones	7	13	18	10	17	7	8	8	9	11	13	7	4	13	9
Amputaciones traumáticas	7	7	7	4	8	5	3	1	2	7	4	5	6	6	2
Conmociones e lesiones internas	7	11	7	6	3	2	4	2	1	2	4	0	3	2	1
Quemaduras, congelaciones	1	1	3	1	2	2	0	0	0	0	1	1	0	2	1
Envenenamientos e infecciones	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Ahogamientos y asfixias	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	1
Efectos del ruido, vibración, presión	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ambiente térmico y radiaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Danos psicosociales y choques traumáticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Lesiones múltiples	2	7	2	0	6	3	5	4	8	0	5	4	3	2	1
Patologías no traumáticas	1	7	5	2	2	2	6	5	4	0	4	1	1	9	3
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 71*Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Graves*

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	17,7 %	15,3 %	9,9%	7,8%	13,8 %	8,0%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	0,0%	0,0%
Lesiones superficiales y heridas	8,9%	9,9%	14,9 %	9,4%	8,8%	6,0%	6,0%	13,2 %	5,0%	12,8 %	6,7%	12,2 %	11,1 %	8,2%	12,5 %
Fracturas óseas	39,2 %	29,7 %	33,7 %	46,9 %	30,0 %	42,0 %	34,0 %	47,2 %	35,0 %	44,7 %	40,0 %	49,0 %	36,1 %	32,8 %	45,8 %
Torceduras, esguinces, distensiones	8,9%	11,7 %	17,8 %	15,6 %	21,3 %	14,0 %	16,0 %	15,1 %	22,5 %	23,4 %	21,7 %	14,3 %	11,1 %	21,3 %	18,8 %
Amputaciones traumáticas	8,9%	6,3%	6,9%	6,3%	10,0 %	10,0 %	6,0%	1,9%	5,0%	14,9 %	6,7%	10,2 %	16,7 %	9,8%	4,2%
Conmociones e lesiones internas	8,9%	9,9%	6,9%	9,4%	3,8%	4,0%	8,0%	3,8%	2,5%	4,3%	6,7%	0,0%	8,3%	3,3%	2,1%
Quemaduras, congelaciones	1,3%	0,9%	3,0%	1,6%	2,5%	4,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	2,0%	0,0%	3,3%	2,1%
Envenenamientos e infecciones	1,3%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ahogamientos y asfixias	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,3%	2,1%
Efectos del ruido, vibración, presión	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%
Ambiente térmico y radiaciones	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Danos psicosociales y choques traumáticos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%
Lesiones múltiples	2,5%	6,3%	2,0%	0,0%	7,5%	6,0%	10,0 %	7,5%	20,0 %	0,0%	8,3%	8,2%	8,3%	3,3%	2,1%
Patologías no traumáticas	1,3%	6,3%	5,0%	3,1%	2,5%	4,0%	12,0 %	9,4%	10,0 %	0,0%	6,7%	2,0%	2,8%	14,8 %	6,3%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 72*Naturaleza de la Lesión. Accidentes Mortales*

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	6	3	4	8	5	3	2	1	1	1	0	1	0	0	0
Lesiones superficiales y heridas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fracturas óseas	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Torceduras, esguinces, distensiones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Amputaciones traumáticas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Conmociones e lesiones internas	4	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0
Quemaduras, congelaciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Envenenamientos e infecciones	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ahogamientos y asfixias	1	15	12	1	2	7	2	1	4	2	2	16	6	7	5
Efectos del ruido, vibración, presión	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ambiente térmico y radiaciones	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Daños psicosociales y choques traumáticos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lesiones múltiples	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	1	1
Patologías no traumáticas	3	3	1	0	3	2	3	2	3	2	2	5	2	3	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 73*Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Mortales*

Naturaleza de la Lesión	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Otras/ sin especificar	42,9%	13,6%	23,5%	88,9%	41,7%	21,4%	25,0%	16,7%	11,1%	16,7%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Lesiones superficiales y heridas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Fracturas óseas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Torceduras, esguinces, distensiones	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Amputaciones traumáticas	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Conmociones e lesiones internas	28,6%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	16,7%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	10,0%	8,3%	0,0%
Quemaduras, congelaciones	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%
Envenenamientos e infecciones	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ahogamientos y asfixias	7,1%	68,2%	70,6%	11,1%	16,7%	50,0%	25,0%	16,7%	44,4%	33,3%	33,3%	72,7%	60,0%	58,3%	83,3%
Efectos del ruido, vibración, presión	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ambiente térmico y radiaciones	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Danos psicosociales y choques traumáticos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lesiones múltiples	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	11,1%	16,7%	16,7%	0,0%	0,0%	8,3%	16,7%
Patologías no traumáticas	21,4%	13,6%	5,9%	0,0%	25,0%	14,3%	37,5%	33,3%	33,3%	33,3%	33,3%	22,7%	20,0%	25,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 74*Promedio Anual según la Naturaleza de la Lesión*

Naturaleza de la Lesión	Leves	Graves	Mortales	Total
Otras/ sin especificar	104	4	2	110
Lesiones superficiales y heridas	399	6	0	405
Fracturas óseas	141	24	0	165
Torceduras, esguinces, distensiones	545	10	0	555
Amputaciones traumáticas	9	5	0	14
Conmociones e lesiones internas	60	4	1	64
Quemaduras, congelaciones	12	1	0	13
Envenenamientos e infecciones	6	0	0	7
Ahogamientos y asfixias	1	0	6	7
Efectos del ruido, vibración, presión	3	0	0	4
Ambiente térmico y radiaciones	1	0	0	1
Daños psicosociales y choques traumáticos	3	0	0	3
Lesiones múltiples	11	3	0	15
Patologías no traumáticas	1	3	2	7
Total	1.298	62	12	1.371

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 75*Distribución del Promedio Anual según la Naturaleza de la Lesión*

Naturaleza de la Lesión	Leves	Graves	Mortales
Otras/ sin especificar	7,98%	7,21%	20,23%
Lesiones superficiales y heridas	30,77%	9,90%	0,00%
Fracturas óseas	10,87%	38,00%	0,58%
Torceduras, esguinces, distensiones	42,01%	16,58%	0,00%
Amputaciones traumáticas	0,73%	7,97%	0,00%
Conmociones e lesiones internas	4,63%	5,92%	5,78%
Quemaduras, congelaciones	0,92%	1,61%	0,58%
Envenenamientos e infecciones	0,49%	0,43%	0,00%
Ahogamientos y asfixias	0,10%	0,54%	47,98%
Efectos del ruido, vibración, presión	0,25%	0,43%	0,58%
Ambiente térmico y radiaciones	0,06%	0,11%	0,58%
Daños psicosociales y choques traumáticos	0,23%	0,11%	0,00%
Lesiones múltiples	0,86%	5,60%	4,05%
Patologías no traumáticas	0,10%	5,60%	19,65%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.3.- Flota Gallega: Parte del cuerpo Lesionada

Tabla 76

Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Leves

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	177	291	287	225	256	210	210	181	190	177	166	172	157	169	152
Cabeza	27	33	19	29	9	20	18	5	10	14	16	7	7	17	18
Cara	11	17	13	13	20	18	20	13	6	11	9	14	8	12	13
Cráneo	4	2	0	7	5	2	2	3	6	4	17	9	4	4	2
Cuello	22	39	46	33	26	32	20	20	18	10	16	26	22	23	12
Espalda	211	292	288	257	209	222	206	217	180	187	188	169	159	145	143
Manos	295	434	407	379	332	276	291	267	282	256	243	235	196	228	216
Les. múltiples	32	28	33	25	20	12	24	16	13	28	28	31	29	27	13
Ojos	28	42	19	28	38	24	31	28	23	20	12	11	15	11	10
Otras / Sin Esp.	62	54	41	33	30	12	17	0	6	3	0	1	0	0	0
Extrem. Inf.	249	334	337	330	279	274	254	260	255	268	222	247	216	238	217
Pies	147	145	123	109	101	61	72	69	69	68	36	49	51	39	49
Tórax	150	219	174	192	135	128	102	109	101	122	130	113	98	119	132
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 77

Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Leves

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	12,5%	15,1%	16,1%	13,6%	17,5%	16,3%	16,6%	15,2%	16,4%	15,2%	15,3%	15,9%	16,3%	16,4%	15,6%
Cabeza	1,9%	1,7%	1,1%	1,7%	0,6%	1,5%	1,4%	0,4%	0,9%	1,2%	1,5%	0,6%	0,7%	1,6%	1,8%
Cara	0,8%	0,9%	0,7%	0,8%	1,4%	1,4%	1,6%	1,1%	0,5%	0,9%	0,8%	1,3%	0,8%	1,2%	1,3%
Cráneo	0,3%	0,1%	0,0%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,5%	0,3%	1,6%	0,8%	0,4%	0,4%	0,2%
Cuello	1,6%	2,0%	2,6%	2,0%	1,8%	2,5%	1,6%	1,7%	1,6%	0,9%	1,5%	2,4%	2,3%	2,2%	1,2%
Espalda	14,9%	15,1%	16,1%	15,5%	14,3%	17,2%	16,3%	18,3%	15,5%	16,0%	17,4%	15,6%	16,5%	14,1%	14,6%
Manos	20,8%	22,5%	22,8%	22,8%	22,7%	21,4%	23,0%	22,5%	24,3%	21,9%	22,4%	21,7%	20,4%	22,1%	22,1%
Lesion. Múltiples	2,3%	1,5%	1,8%	1,5%	1,4%	0,9%	1,9%	1,3%	1,1%	2,4%	2,6%	2,9%	3,0%	2,6%	1,3%
Ojos	2,0%	2,2%	1,1%	1,7%	2,6%	1,9%	2,4%	2,4%	2,0%	1,7%	1,1%	1,0%	1,6%	1,1%	1,0%
Otras / Sin Espec.	4,4%	2,8%	2,3%	2,0%	2,1%	0,9%	1,3%	0,0%	0,5%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Extrem. Inf.	17,6%	17,3%	18,9%	19,9%	19,1%	21,2%	20,0%	21,9%	22,0%	22,9%	20,5%	22,8%	22,5%	23,1%	22,2%
Pies	10,4%	7,5%	6,9%	6,6%	6,9%	4,7%	5,7%	5,8%	6,0%	5,8%	3,3%	4,5%	5,3%	3,8%	5,0%
Tórax	10,6%	11,3%	9,7%	11,6%	9,2%	9,9%	8,1%	9,2%	8,7%	10,4%	12,0%	10,4%	10,2%	11,5%	13,5%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 78*Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Graves*

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	8	8	20	9	15	8	7	8	7	11	15	6	0	14	4
Cabeza	2	7	2	1	1	3	1	1	0	0	0	0	1	0	1
Cara	1	2	0	0	3	2	0	1	0	1	0	1	0	1	1
Cráneo	1	1	1	2	1	2	0	0	2	2	0	0	2	3	2
Cuello	0	1	1	2	1	0	0	0	1	1	1	1	2	0	1
Espalda	6	6	6	8	9	3	2	5	4	2	4	3	2	0	0
Manos	15	24	28	15	12	7	7	8	5	13	8	10	14	13	12
Lesion. Múltiples	3	6	3	1	4	2	4	2	8	0	6	8	2	6	1
Ojos	1	0	1	2	2	0	3	4	0	1	2	1	1	0	0
Otras / Sin Espec.	8	4	4	1	7	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0
Extrem. Inf.	12	24	21	16	15	17	13	7	8	9	13	12	9	13	12
Pies	7	8	3	5	4	2	2	4	3	4	0	2	2	1	2
Tórax	15	20	11	2	6	3	8	12	2	3	11	5	1	10	12
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 79*Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Graves*

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	10,1%	7,2%	19,8%	14,1%	18,8%	16,0%	14,0%	15,1%	17,5%	23,4%	25,0%	12,2%	0,0%	23,0%	8,3%
Cabeza	2,5%	6,3%	2,0%	1,6%	1,3%	6,0%	2,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,8%	0,0%	2,1%
Cara	1,3%	1,8%	0,0%	0,0%	3,8%	4,0%	0,0%	1,9%	0,0%	2,1%	0,0%	2,0%	0,0%	1,6%	2,1%
Cráneo	1,3%	0,9%	1,0%	3,1%	1,3%	4,0%	0,0%	0,0%	5,0%	4,3%	0,0%	0,0%	5,6%	4,9%	4,2%
Cuello	0,0%	0,9%	1,0%	3,1%	1,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	2,1%	1,7%	2,0%	5,6%	0,0%	2,1%
Espalda	7,6%	5,4%	5,9%	12,5%	11,3%	6,0%	4,0%	9,4%	10,0%	4,3%	6,7%	6,1%	5,6%	0,0%	0,0%
Manos	19,0%	21,6%	27,7%	23,4%	15,0%	14,0%	14,0%	15,1%	12,5%	27,7%	13,3%	20,4%	38,9%	21,3%	25,0%
Lesion. Múltiples	3,8%	5,4%	3,0%	1,6%	5,0%	4,0%	8,0%	3,8%	20,0%	0,0%	10,0%	16,3%	5,6%	9,8%	2,1%
Ojos	1,3%	0,0%	1,0%	3,1%	2,5%	0,0%	6,0%	7,5%	0,0%	2,1%	3,3%	2,0%	2,8%	0,0%	0,0%
Otras / Sin Espec.	10,1%	3,6%	4,0%	1,6%	8,8%	2,0%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Extrem. Inf.	15,2%	21,6%	20,8%	25,0%	18,8%	34,0%	26,0%	13,2%	20,0%	19,1%	21,7%	24,5%	25,0%	21,3%	25,0%
Pies	8,9%	7,2%	3,0%	7,8%	5,0%	4,0%	4,0%	7,5%	7,5%	8,5%	0,0%	4,1%	5,6%	1,6%	4,2%
Tórax	19,0%	18,0%	10,9%	3,1%	7,5%	6,0%	16,0%	22,6%	5,0%	6,4%	18,3%	10,2%	2,8%	16,4%	25,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 80*Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Mortales*

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cabeza	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Cara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cráneo	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	1	0	2	1	0
Cuello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Espalda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Manos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lesion. Múltiples	3	15	10	0	2	2	2	3	3	3	3	15	7	6	6
Ojos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Otras / Sin Espec.	8	5	7	8	9	10	3	1	4	1	0	1	0	0	0
Extrem. Inf.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Pies	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tórax	3	2	0	0	1	2	1	0	2	2	2	6	1	4	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 81*Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Mortales*

Parte Lesionada	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Extrem. Sup.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cabeza	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%
Cara	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Cráneo	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	33,3%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	20,0%	8,3%	0,0%
Cuello	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Espalda	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Manos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Lesion. Múltiples	21,4%	68,2%	58,8%	0,0%	16,7%	14,3%	25,0%	50,0%	33,3%	50,0%	50,0%	68,2%	70,0%	50,0%	100,0%
Ojos	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Otras / Sin Espec.	57,1%	22,7%	41,2%	88,9%	75,0%	71,4%	37,5%	16,7%	44,4%	16,7%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Extrem. Inf.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Pies	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Tórax	21,4%	9,1%	0,0%	0,0%	8,3%	14,3%	12,5%	0,0%	22,2%	33,3%	33,3%	27,3%	10,0%	33,3%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 82*Promedio Anual según la Parte del Cuerpo Lesionada*

Parte Lesionada	Leves	Graves	Mortales	Total
Extremidades Superiores	201	9	0	211
Cabeza	17	1	0	18
Cara	13	1	0	14
Cráneo	5	1	0	6
Cuello	24	1	0	25
Espalda	205	4	0	209
Manos	289	13	0	302
Lesiones Múltiples	24	4	5	33
Ojos	23	1	0	24
Otras / Sin Especificar	17	2	4	23
Extremidades Inferiores	265	13	0	279
Pies	79	3	0	82
Tórax	135	8	2	145
Total	1.298	62	12	1.371

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 83*Distribución del Promedio Anual según la Parte del Cuerpo Lesionada*

Parte Lesionada	Leves	Graves	Mortales
Extremidades Superiores	15,52%	15,07%	0,00%
Cabeza	1,28%	2,15%	1,73%
Cara	1,02%	1,40%	0,00%
Cráneo	0,36%	2,05%	4,05%
Cuello	1,88%	1,29%	0,00%
Espalda	15,79%	6,46%	0,00%
Manos	22,28%	20,56%	0,00%
Lesiones Múltiples	1,84%	6,03%	46,24%
Ojos	1,75%	1,94%	0,00%
Otras / Sin Especificar	1,33%	3,12%	32,95%
Extremidades Inferiores	20,45%	21,64%	0,00%
Pies	6,10%	5,27%	0,00%
Tórax	10,40%	13,02%	15,03%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.4.- Flota Gallega: Hora de Trabajo

Tabla 84

Hora de Trabajo. Accidentes Leves

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	208	344	316	305	262	177	173	159	179	209	173	172	176	192	174
Segunda	341	453	403	332	313	251	258	272	248	225	210	210	168	188	189
Tercera	198	274	291	218	226	191	181	144	151	146	158	166	168	157	141
Cuarta	263	275	266	282	216	242	225	183	177	173	154	162	145	155	154
Quinta	107	149	177	173	149	140	112	118	112	138	117	118	79	98	82
Sexta	102	177	129	136	119	111	104	111	103	97	89	82	82	99	103
Séptima	76	105	106	111	81	59	76	91	79	66	73	77	66	65	59
Octava	73	113	70	79	59	60	81	58	72	60	69	76	59	60	49
Novena	4	11	8	5	10	5	10	10	15	11	11	10	7	11	13
Décima	0	0	0	0	15	29	20	14	9	18	12	3	6	1	6
Undécima	0	0	0	0	5	8	10	7	5	6	4	3	2	2	3
Duodécima	0	0	0	0	1	11	10	12	4	8	8	4	3	2	3
Mayor/Sin Es.	43	29	21	19	4	7	7	9	5	11	5	1	1	2	1
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 85

Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Leves

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	14,7%	17,8%	17,7%	18,4%	17,9%	13,7%	13,7%	13,4%	15,4%	17,9%	16,0%	15,9%	18,3%	18,6%	17,8%
Segunda	24,1%	23,5%	22,6%	20,0%	21,4%	19,4%	20,4%	22,9%	21,4%	19,3%	19,4%	19,4%	17,5%	18,2%	19,3%
Tercera	14,0%	14,2%	16,3%	13,1%	15,5%	14,8%	14,3%	12,1%	13,0%	12,5%	14,6%	15,3%	17,5%	15,2%	14,4%
Cuarta	18,6%	14,2%	14,9%	17,0%	14,8%	18,7%	17,8%	15,4%	15,3%	14,8%	14,2%	14,9%	15,1%	15,0%	15,8%
Quinta	7,6%	7,7%	9,9%	10,4%	10,2%	10,8%	8,8%	9,9%	9,7%	11,8%	10,8%	10,9%	8,2%	9,5%	8,4%
Sexta	7,2%	9,2%	7,2%	8,2%	8,2%	8,6%	8,2%	9,3%	8,9%	8,3%	8,2%	7,6%	8,5%	9,6%	10,5%
Séptima	5,4%	5,4%	5,9%	6,7%	5,5%	4,6%	6,0%	7,7%	6,8%	5,7%	6,7%	7,1%	6,9%	6,3%	6,0%
Octava	5,2%	5,9%	3,9%	4,8%	4,0%	4,6%	6,4%	4,9%	6,2%	5,1%	6,4%	7,0%	6,1%	5,8%	5,0%
Novena	0,3%	0,6%	0,4%	0,3%	0,7%	0,4%	0,8%	0,8%	1,3%	0,9%	1,0%	0,9%	0,7%	1,1%	1,3%
Décima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	2,2%	1,6%	1,2%	0,8%	1,5%	1,1%	0,3%	0,6%	0,1%	0,6%
Undécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,6%	0,8%	0,6%	0,4%	0,5%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%
Duodécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,9%	0,8%	1,0%	0,3%	0,7%	0,7%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%
Mayor/Sin Es.	3,0%	1,5%	1,2%	1,1%	0,3%	0,5%	0,6%	0,8%	0,4%	0,9%	0,5%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 86*Hora de Trabajo. Accidentes Graves*

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	21	27	18	13	20	14	8	13	5	8	18	7	8	18	13
Segunda	11	19	26	15	17	8	10	5	12	9	6	12	6	5	11
Tercera	11	13	8	10	15	5	7	8	6	6	7	6	4	10	5
Cuarta	11	18	13	8	7	8	6	8	5	6	5	8	4	8	6
Quinta	6	7	14	5	7	3	5	8	1	3	6	8	6	4	2
Sexta	5	12	3	6	3	4	7	3	7	8	3	0	2	9	2
Séptima	3	4	9	5	4	1	1	3	0	2	6	4	3	3	4
Octava	6	6	5	2	1	2	2	2	3	4	5	3	0	4	3
Novena	0	1	0	0	2	2	1	0	0	0	0	0	1	0	1
Décima	0	0	0	0	1	2	0	2	1	1	1	1	2	0	0
Undécima	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Duodécima	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Mayor/Sin Es.	5	4	5	0	3	0	1	1	0	0	2	0	0	0	1
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 87*Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Graves*

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	26,6%	24,3%	17,8%	20,3%	25,0%	28,0%	16,0%	24,5%	12,5%	17,0%	30,0%	14,3%	22,2%	29,5%	27,1%
Segunda	13,9%	17,1%	25,7%	23,4%	21,3%	16,0%	20,0%	9,4%	30,0%	19,1%	10,0%	24,5%	16,7%	8,2%	22,9%
Tercera	13,9%	11,7%	7,9%	15,6%	18,8%	10,0%	14,0%	15,1%	15,0%	12,8%	11,7%	12,2%	11,1%	16,4%	10,4%
Cuarta	13,9%	16,2%	12,9%	12,5%	8,8%	16,0%	12,0%	15,1%	12,5%	12,8%	8,3%	16,3%	11,1%	13,1%	12,5%
Quinta	7,6%	6,3%	13,9%	7,8%	8,8%	6,0%	10,0%	15,1%	2,5%	6,4%	10,0%	16,3%	16,7%	6,6%	4,2%
Sexta	6,3%	10,8%	3,0%	9,4%	3,8%	8,0%	14,0%	5,7%	17,5%	17,0%	5,0%	0,0%	5,6%	14,8%	4,2%
Séptima	3,8%	3,6%	8,9%	7,8%	5,0%	2,0%	2,0%	5,7%	0,0%	4,3%	10,0%	8,2%	8,3%	4,9%	8,3%
Octava	7,6%	0,054054	5,0%	3,1%	1,3%	4,0%	4,0%	3,8%	7,5%	8,5%	8,3%	6,1%	0,0%	6,6%	6,3%
Novena	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	2,5%	4,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,8%	0,0%	2,1%
Décima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	4,0%	0,0%	3,8%	2,5%	2,1%	1,7%	2,0%	5,6%	0,0%	0,0%
Undécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Duodécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mayor/Sin Es.	6,3%	3,6%	5,0%	0,0%	3,8%	0,0%	2,0%	1,9%	0,0%	0,0%	3,3%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 88*Hora de Trabajo. Accidentes Mortales*

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	3	3	10	3	4	9	1	1	1	2	1	10	0	1	0
Segunda	2	1	1	2	0	0	4	0	1	1	1	0	2	1	1
Tercera	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	0	1	4	1	0
Cuarta	0	2	2	2	2	0	0	2	1	0	0	2	2	2	0
Quinta	2	3	1	0	1	3	2	1	0	2	0	2	1	1	1
Sexta	3	1	1	0	0	0	0	2	2	0	0	4	1	2	0
Séptima	0	0	1	0	4	2	0	0	1	0	1	2	0	0	0
Octava	2	10	1	2	0	0	0	0	0	1	3	1	0	2	4
Novena	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Décima	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Undécima	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Duodécima	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mayor/Sin Es.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 89*Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Mortales*

Hora de Trabajo	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Primera	21,4%	13,6%	58,8%	33,3%	33,3%	64,3%	12,5%	16,7%	11,1%	33,3%	16,7%	45,5%	0,0%	8,3%	0,0%
Segunda	14,3%	4,5%	5,9%	22,2%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	11,1%	16,7%	16,7%	0,0%	20,0%	8,3%	16,7%
Tercera	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	12,5%	0,0%	22,2%	0,0%	0,0%	4,5%	40,0%	8,3%	0,0%
Cuarta	0,0%	9,1%	11,8%	22,2%	16,7%	0,0%	0,0%	33,3%	11,1%	0,0%	0,0%	9,1%	20,0%	16,7%	0,0%
Quinta	14,3%	13,6%	5,9%	0,0%	8,3%	21,4%	25,0%	16,7%	0,0%	33,3%	0,0%	9,1%	10,0%	8,3%	16,7%
Sexta	21,4%	4,5%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	33,3%	22,2%	0,0%	0,0%	18,2%	10,0%	16,7%	0,0%
Séptima	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	33,3%	14,3%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	16,7%	9,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Octava	14,3%	45,5%	5,9%	22,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	50,0%	4,5%	0,0%	16,7%	66,7%
Novena	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%
Décima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%
Undécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Duodécima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Mayor/Sin Es.	14,3%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

A continuación, en las siguientes tablas podremos ver el promedio anual y la evolución de ese promedio según la hora en que se produjeron los accidentes laborales en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 90*Promedio Anual según la Hora de Trabajo*

Hora de Trabajo	Leves	Graves	Mortales	Total
Primera	215	14	3	232
Segunda	271	11	1	283
Tercera	187	8	1	196
Cuarta	205	8	1	214
Quinta	125	6	1	132
Sexta	110	5	1	116
Séptima	79	3	1	84
Octava	69	3	2	74
Novena	9	1	0	10
Décima	9	1	0	10
Undécima	4	0	0	4
Duodécima	4	0	0	4
Mayor/Sin Especificar	11	1	0	13
Total	1.298	62	12	1.371

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 91*Distribución del Promedio Anual según la Hora de Trabajo*

Hora de Trabajo	Leves	Graves	Mortales
Primera	16,54%	22,71%	28,32%
Segunda	20,87%	18,51%	9,83%
Tercera	14,44%	13,02%	5,78%
Cuarta	15,78%	13,02%	9,83%
Quinta	9,60%	9,15%	11,56%
Sexta	8,45%	7,97%	9,25%
Séptima	6,11%	5,60%	6,36%
Octava	5,33%	5,17%	15,03%
Novena	0,72%	0,86%	1,16%
Décima	0,68%	1,18%	1,16%
Undécima	0,28%	0,32%	0,00%
Duodécima	0,34%	0,11%	0,00%
Mayor/Sin Especificar	0,85%	2,37%	1,73%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.5.- Flota Gallega: Hora del Día

La Tabla 92, muestra la Hora del Día en que se ha producido el accidente en el conjunto de la flota pesquera gallega en el sector para los accidentes leves y en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 92

Hora del Día. Accidentes Leves

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	95	161	167	138	128	102	109	104	104	101	100	109	86	103	97
06-08	76	142	142	111	103	94	106	101	78	104	94	88	80	80	85
08-10	438	539	482	444	459	397	396	356	316	323	278	275	253	264	232
10-12	358	453	438	410	350	313	264	266	269	243	256	268	221	245	232
12-14	99	185	153	170	109	112	97	96	121	124	101	91	104	108	107
14-16	118	153	138	119	107	82	85	76	101	90	84	59	67	66	71
16-18	126	155	160	148	108	97	84	83	70	85	75	91	74	85	63
18-20	66	94	63	80	62	54	59	66	56	51	46	48	40	37	34
20-22	23	39	27	28	24	24	40	20	23	30	29	35	21	27	31
22-24	16	9	17	12	10	16	27	20	21	17	20	20	16	17	25
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 93, muestra la evolución de los accidentes leves según la Hora del Día en el conjunto de la flota gallega en el sector.

Tabla 93

Evolución según la Hora del Día. Accidentes Leves

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	6,7%	8,3%	9,3%	8,3%	8,8%	7,9%	8,6%	8,8%	9,0%	8,6%	9,2%	10,1%	8,9%	10,0%	9,9%
06-08	5,4%	7,4%	7,9%	6,7%	7,1%	7,3%	8,4%	8,5%	6,7%	8,9%	8,7%	8,1%	8,3%	7,8%	8,7%
08-10	31,0%	27,9%	27,0%	26,7%	31,4%	30,8%	31,3%	30,0%	27,3%	27,7%	25,7%	25,4%	26,3%	25,6%	23,7%
10-12	25,3%	23,5%	24,5%	24,7%	24,0%	24,2%	20,8%	22,4%	23,2%	20,8%	23,6%	24,7%	23,0%	23,7%	23,7%
12-14	7,0%	9,6%	8,6%	10,2%	7,5%	8,7%	7,7%	8,1%	10,4%	10,6%	9,3%	8,4%	10,8%	10,5%	11,0%
14-16	8,3%	7,9%	7,7%	7,2%	7,3%	6,4%	6,7%	6,4%	8,7%	7,7%	7,8%	5,4%	7,0%	6,4%	7,3%
16-18	8,9%	8,0%	9,0%	8,9%	7,4%	7,5%	6,6%	7,0%	6,0%	7,3%	6,9%	8,4%	7,7%	8,2%	6,4%
18-20	4,7%	4,9%	3,5%	4,8%	4,2%	4,2%	4,7%	5,6%	4,8%	4,4%	4,2%	4,4%	4,2%	3,6%	3,5%
20-22	1,6%	2,0%	1,5%	1,7%	1,6%	1,9%	3,2%	1,7%	2,0%	2,6%	2,7%	3,2%	2,2%	2,6%	3,2%
22-24	1,1%	0,5%	1,0%	0,7%	0,7%	1,2%	2,1%	1,7%	1,8%	1,5%	1,8%	1,8%	1,7%	1,6%	2,6%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 94, muestra la Hora del Día del accidente en el conjunto de la flota gallega en el sector para los accidentes graves.

Tabla 94*Hora del Día. Accidentes Graves*

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	7	8	6	3	7	10	4	4	4	7	8	7	4	6	3
06-08	8	4	8	7	26	6	6	5	6	3	4	3	6	4	3
08-10	21	23	23	14	19	13	8	10	5	12	9	8	3	9	12
10-12	16	27	26	17	8	10	17	17	7	7	15	14	4	12	7
12-14	10	23	11	7	3	2	4	5	7	9	6	5	3	13	12
14-16	2	8	7	4	6	2	4	4	2	2	8	4	6	4	4
16-18	5	11	9	9	2	3	3	4	2	4	6	4	3	4	1
18-20	7	3	7	0	0	1	3	2	2	3	3	0	4	2	5
20-22	2	3	3	1	1	2	1	1	4	0	0	2	0	5	0
22-24	1	1	1	2	8	1	0	1	1	0	1	2	3	2	1
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 95 se muestra la evolución de los accidentes graves según la Hora del Día en que se produjo dicho accidente para el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 95*Evolución según la Hora del Día. Accidentes Graves*

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	8,9%	7,2%	5,9%	4,7%	8,8%	20,0%	8,0%	7,5%	10,0%	14,9%	13,3%	14,3%	11,1%	9,8%	6,3%
06-08	10,1%	3,6%	7,9%	10,9%	32,5%	12,0%	12,0%	9,4%	15,0%	6,4%	6,7%	6,1%	16,7%	6,6%	6,3%
08-10	26,6%	20,7%	22,8%	21,9%	23,8%	26,0%	16,0%	18,9%	12,5%	25,5%	15,0%	16,3%	8,3%	14,8%	25,0%
10-12	20,3%	24,3%	25,7%	26,6%	10,0%	20,0%	34,0%	32,1%	17,5%	14,9%	25,0%	28,6%	11,1%	19,7%	14,6%
12-14	12,7%	20,7%	10,9%	10,9%	3,8%	4,0%	8,0%	9,4%	17,5%	19,1%	10,0%	10,2%	8,3%	21,3%	25,0%
14-16	2,5%	7,2%	6,9%	6,3%	7,5%	4,0%	8,0%	7,5%	5,0%	4,3%	13,3%	8,2%	16,7%	6,6%	8,3%
16-18	6,3%	9,9%	8,9%	14,1%	2,5%	6,0%	6,0%	7,5%	5,0%	8,5%	10,0%	8,2%	8,3%	6,6%	2,1%
18-20	8,9%	2,70%	6,9%	0,0%	0,0%	2,0%	6,0%	3,8%	5,0%	6,4%	5,0%	0,0%	11,1%	3,3%	10,4%
20-22	2,5%	2,7%	3,0%	1,6%	1,3%	4,0%	2,0%	1,9%	10,0%	0,0%	0,0%	4,1%	0,0%	8,2%	0,0%
22-24	1,3%	0,9%	1,0%	3,1%	10,0%	2,0%	0,0%	1,9%	2,5%	0,0%	1,7%	4,1%	8,3%	3,3%	2,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 96, muestra la Hora del Día en que se ha producido el accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 para los accidentes mortales.

Tabla 96*Hora del Día. Accidentes Mortales*

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	8	2	10	2	5	8	3	0	1	0	0	10	3	2	3
06-08	0	2	3	0	0	1	0	2	2	1	0	0	0	0	0
08-10	1	3	1	4	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1
10-12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4	1
12-14	0	3	0	0	2	1	2	1	0	0	1	6	1	0	0
14-16	1	0	0	0	0	2	1	3	0	0	2	1	1	1	0
16-18	2	0	2	1	0	0	1	0	1	1	0	3	1	4	1
18-20	1	12	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0
20-22	0	0	0	2	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0
22-24	0	0	1	0	3	1	0	0	1	1	0	2	0	1	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 97, muestra la evolución de los accidentes mortales según la Hora del Día en el conjunto de la flota gallega en el sector para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 97*Evolución según la Hora del Día. Accidentes Mortales*

Hora del Día	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
00-06	57,1%	9,1%	58,8%	22,2%	41,7%	57,1%	37,5%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	45,5%	30,0%	16,7%	50,0%
06-08	0,0%	9,1%	17,6%	0,0%	0,0%	7,1%	0,0%	33,3%	22,2%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
08-10	7,1%	13,6%	5,9%	44,4%	8,3%	0,0%	12,5%	0,0%	11,1%	16,7%	16,7%	0,0%	10,0%	0,0%	16,7%
10-12	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16,7%	0,0%	20,0%	33,3%	16,7%
12-14	0,0%	13,6%	0,0%	0,0%	16,7%	7,1%	25,0%	16,7%	0,0%	0,0%	16,7%	27,3%	10,0%	0,0%	0,0%
14-16	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,3%	12,5%	50,0%	0,0%	0,0%	33,3%	4,5%	10,0%	8,3%	0,0%
16-18	14,3%	0,0%	11,8%	11,1%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	11,1%	16,7%	0,0%	13,6%	10,0%	33,3%	16,7%
18-20	7,1%	54,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	16,7%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%
20-22	0,0%	0,0%	0,0%	22,2%	8,3%	7,1%	0,0%	0,0%	22,2%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
22-24	0,0%	0,0%	5,9%	0,0%	25,0%	7,1%	0,0%	0,0%	11,1%	16,7%	0,0%	9,1%	0,0%	8,3%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 98 se muestra el promedio anual de los accidentes según la Hora del Día en que se produjo el accidente laboral para el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 98*Promedio Anual según la Hora del Día*

Hora del Día	Leves	Graves	Mortales	Total
00-06	114	6	4	123
06-08	99	7	1	106
08-10	363	13	1	377
10-12	306	14	1	320
12-14	118	8	1	128
14-16	94	4	1	100
16-18	100	5	1	106
18-20	57	3	1	61
20-22	28	2	1	30
22-24	18	2	1	20
Total	1.298	62	12	1.371

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 99 se muestra la evolución del promedio anual de los accidentes según la Hora del Día en que se produjo el accidente laboral para el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 99*Distribución del Promedio Anual según la Hora del Día*

Hora del Día	Leves	Graves	Mortales
00-06	8,76%	9,47%	32,95%
06-08	7,62%	10,66%	6,36%
08-10	28,01%	20,34%	9,25%
10-12	23,56%	21,96%	5,20%
12-14	9,13%	12,92%	9,83%
14-16	7,28%	7,21%	6,94%
16-18	7,73%	7,53%	9,83%
18-20	4,40%	4,52%	9,25%
20-22	2,16%	2,69%	4,62%
22-24	1,35%	2,69%	5,78%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.6.- Flota Gallega: Día de la Semana

En la Tabla 100 se muestra la accidentalidad para los accidentes leves según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 100

Día de la Semana. Accidentes Leves

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	321	389	352	387	347	285	284	280	221	238	235	246	212	221	198
Martes	238	353	308	264	245	219	200	196	209	202	165	174	146	166	162
Miércoles	222	307	333	289	225	205	220	194	190	199	193	179	150	176	178
Jueves	227	308	298	259	230	224	202	181	199	175	187	182	175	189	189
Viernes	227	364	317	279	266	216	236	221	233	234	195	198	184	192	174
Sábado	95	120	101	116	82	73	64	65	63	57	52	57	52	54	45
Domingo	85	89	78	66	65	69	61	51	44	63	56	48	43	34	31
Total	1.415	1.930	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 101 se muestra la evolución de la accidentalidad para los accidentes leves según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 101

Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Leves

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	22,7%	20,2%	19,7%	23,3%	23,8%	22,1%	22,4%	23,6%	19,1%	20,4%	21,7%	22,7%	22,0%	21,4%	20,3%
Martes	16,8%	18,3%	17,2%	15,9%	16,8%	17,0%	15,8%	16,5%	18,0%	17,3%	15,2%	16,1%	15,2%	16,1%	16,6%
Miércoles	15,7%	15,9%	18,6%	17,4%	15,4%	15,9%	17,4%	16,3%	16,4%	17,0%	17,8%	16,5%	15,6%	17,1%	18,2%
Jueves	16,0%	16,0%	16,7%	15,6%	15,8%	17,4%	15,9%	15,2%	17,2%	15,0%	17,3%	16,8%	18,2%	18,3%	19,3%
Viernes	16,0%	18,9%	17,7%	16,8%	18,2%	16,7%	18,6%	18,6%	20,1%	20,0%	18,0%	18,3%	19,1%	18,6%	17,8%
Sábado	6,7%	6,2%	5,7%	7,0%	5,6%	5,7%	5,1%	5,5%	5,4%	4,9%	4,8%	5,3%	5,4%	5,2%	4,6%
Domingo	6,0%	4,6%	4,4%	4,0%	4,5%	5,3%	4,8%	4,3%	3,8%	5,4%	5,2%	4,4%	4,5%	3,3%	3,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 102 se muestra la accidentalidad para los accidentes graves según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes graves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 102*Día de la Semana. Accidentes Graves*

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	18	20	12	15	10	9	9	11	1	14	16	8	6	13	6
Martes	13	11	21	16	12	7	14	14	9	12	8	11	10	12	7
Miércoles	13	18	17	7	11	9	10	6	11	3	12	7	4	9	19
Jueves	13	20	14	10	18	5	6	10	3	10	11	5	5	6	6
Viernes	8	29	26	12	19	12	7	8	12	8	7	11	6	11	6
Sábado	7	8	6	2	6	5	1	3	4	0	2	3	2	9	2
Domingo	7	5	5	2	4	3	3	1	0	0	4	4	3	1	2
Total	79	111	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 103 se muestra la evolución de la accidentalidad para los accidentes graves según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 103*Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Graves*

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	22,8%	18,0%	11,9%	23,4%	12,5%	18,0%	18,0%	20,8%	2,5%	29,8%	26,7%	16,3%	16,7%	21,3%	12,5%
Martes	16,5%	9,9%	20,8%	25,0%	15,0%	14,0%	28,0%	26,4%	22,5%	25,5%	13,3%	22,4%	27,8%	19,7%	14,6%
Miércoles	16,5%	16,2%	16,8%	10,9%	13,8%	18,0%	20,0%	11,3%	27,5%	6,4%	20,0%	14,3%	11,1%	14,8%	39,6%
Jueves	16,5%	18,0%	13,9%	15,6%	22,5%	10,0%	12,0%	18,9%	7,5%	21,3%	18,3%	10,2%	13,9%	9,8%	12,5%
Viernes	10,1%	26,1%	25,7%	18,8%	23,8%	24,0%	14,0%	15,1%	30,0%	17,0%	11,7%	22,4%	16,7%	18,0%	12,5%
Sábado	8,9%	7,2%	5,9%	3,1%	7,5%	10,0%	2,0%	5,7%	10,0%	0,0%	3,3%	6,1%	5,6%	14,8%	4,2%
Domingo	8,9%	4,5%	5,0%	3,1%	5,0%	6,0%	6,0%	1,9%	0,0%	0,0%	6,7%	8,2%	8,3%	1,6%	4,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 104 se muestra la accidentalidad para los accidentes mortales según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila el total de la accidentalidad producida en el período

Tabla 104*Día de la Semana. Accidentes Mortales*

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	4	4	1	1	5	3	1	1	2	1	1	6	2	3	0
Martes	2	1	10	2	0	6	2	2	0	1	0	9	3	1	0
Miércoles	1	14	2	3	1	0	1	0	2	1	1	2	2	1	4
Jueves	2	3	2	3	0	4	2	0	1	2	2	1	0	3	2
Viernes	3	0	1	0	3	0	0	1	4	1	2	1	2	4	0
Sábado	1	0	0	0	1	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0
Domingo	1	0	1	0	2	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 105 se muestra la evolución de la accidentalidad para los accidentes mortales según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves del sector entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 105*Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Mortales*

Día de la Semana	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Lunes	28,6%	18,2%	5,9%	11,1%	41,7%	21,4%	12,5%	16,7%	22,2%	16,7%	16,7%	27,3%	20,0%	25,0%	0,0%
Martes	14,3%	4,5%	58,8%	22,2%	0,0%	42,9%	25,0%	33,3%	0,0%	16,7%	0,0%	40,9%	30,0%	8,3%	0,0%
Miércoles	7,1%	63,6%	11,8%	33,3%	8,3%	0,0%	12,5%	0,0%	22,2%	16,7%	16,7%	9,1%	20,0%	8,3%	66,7%
Jueves	14,3%	13,6%	11,8%	33,3%	0,0%	28,6%	25,0%	0,0%	11,1%	33,3%	33,3%	4,5%	0,0%	25,0%	33,3%
Viernes	21,4%	0,0%	5,9%	0,0%	25,0%	0,0%	0,0%	16,7%	44,4%	16,7%	33,3%	4,5%	20,0%	33,3%	0,0%
Sábado	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	25,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	9,1%	10,0%	0,0%	0,0%
Domingo	7,1%	0,0%	5,9%	0,0%	16,7%	7,1%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 106 se muestra el promedio anual de la accidentalidad para todos los tipos de accidentes según sean leves, graves y mortales según el Día de la Semana en que se produjo ese accidente laboral en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 106*Promedio Anual según el Día de la Semana*

Día de la Semana	Leves	Graves	Mortales	Total
Lunes	281	11	2	295
Martes	216	12	3	231
Miércoles	217	10	2	230
Jueves	215	9	2	226
Viernes	236	12	1	249
Sábado	73	4	1	78
Domingo	59	3	0	62
Total	1.298	62	12	1.371

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 107, muestra la evolución del promedio anual de los accidentes que se han producido en el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia según el Día de la Semana en que se produjo dicho accidente para el conjunto de la flota gallega en el sector pesquero en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 107*Distribución del Promedio Anual según el Día de la Semana*

Día de la Semana	Leves	Graves	Mortales
Lunes	21,66%	18,08%	20,23%
Martes	16,68%	19,05%	22,54%
Miércoles	16,75%	16,79%	20,23%
Jueves	16,57%	15,29%	15,61%
Viernes	18,17%	19,59%	12,72%
Sábado	5,63%	6,46%	4,62%
Domingo	4,54%	4,74%	4,05%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.7.- Flota Gallega: Edad de la Persona Lesionada

La Tabla 108, muestra la edad de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves en el sector pesquero entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 108*Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Leves*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	9	1	1	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16-19	19	25	36	26	20	11	12	7	11	11	15	10	6	7	2
20-24	74	111	96	63	61	44	54	48	46	61	46	49	41	40	41
25-34	292	441	372	368	278	284	256	260	234	221	208	210	174	164	150
35-44	441	583	517	499	426	382	375	353	364	376	361	329	293	337	315
45-54	464	584	568	532	527	436	440	411	397	398	346	365	342	369	359
55-65	137	181	194	165	142	130	127	108	106	101	104	121	105	115	108
>65	4	6	3	4	6	4	1	1	1	0	3	0	1	0	2
Total	1.440	1.932	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 109, muestra la evolución de los accidentes laborales producidos según la edad de la persona lesionada en el accidente para el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes leves en el sector pesquero entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017

Tabla 109*Evolución de la Edad de la Persona. Evolución Accidentes Leves*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	0,6%	0,1%	0,1%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
16-19	1,3%	1,3%	2,0%	1,6%	1,4%	0,9%	0,9%	0,6%	0,9%	0,9%	1,4%	0,9%	0,6%	0,7%	0,2%
20-24	5,1%	5,7%	5,4%	3,8%	4,2%	3,4%	4,3%	4,0%	4,0%	5,2%	4,2%	4,5%	4,3%	3,9%	4,2%
25-34	20,3%	22,8%	20,8%	22,2%	19,0%	22,0%	20,2%	21,9%	20,2%	18,9%	19,2%	19,4%	18,1%	15,9%	15,4%
35-44	30,6%	30,2%	28,9%	30,1%	29,2%	29,6%	29,6%	29,7%	31,4%	32,2%	33,3%	30,4%	30,5%	32,7%	32,2%
45-54	32,2%	30,2%	31,8%	32,0%	36,1%	33,8%	34,7%	34,6%	34,3%	34,1%	31,9%	33,7%	35,6%	35,8%	36,7%
55-65	9,5%	9,4%	10,9%	9,9%	9,7%	10,1%	10,0%	9,1%	9,1%	8,6%	9,6%	11,2%	10,9%	11,1%	11,1%
>65	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 110, muestra la edad de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes graves en el sector pesquero entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 110*Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Graves*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-19	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0
20-24	3	2	3	1	0	4	3	2	2	0	1	0	0	0	1
25-34	10	22	17	11	11	10	6	6	9	9	7	12	5	8	6
35-44	29	32	29	19	27	14	8	16	11	11	22	14	13	19	15
45-54	25	37	29	28	33	15	24	17	13	20	22	14	10	20	22
55-65	11	18	22	5	9	7	8	12	5	7	7	9	8	13	4
>65	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Total	78	112	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 111, muestra la evolución de los accidentes producidos según la edad de la persona lesionada en el accidente para el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes graves producidos en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 111*Evolución de la Edad del Lesionado. Evolución Accidentes Graves*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
16-19	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,6%	0,0%
20-24	3,8%	1,8%	3,0%	1,6%	0,0%	8,0%	6,0%	3,8%	5,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	2,1%
25-34	12,8%	19,6%	16,8%	17,2%	13,8%	20,0%	12,0%	11,3%	22,5%	19,1%	11,7%	24,5%	13,9%	13,1%	12,5%
35-44	37,2%	28,6%	28,7%	29,7%	33,8%	28,0%	16,0%	30,2%	27,5%	23,4%	36,7%	28,6%	36,1%	31,1%	31,3%
45-54	32,1%	33,0%	28,7%	43,8%	41,3%	30,0%	48,0%	32,1%	32,5%	42,6%	36,7%	28,6%	27,8%	32,8%	45,8%
55-65	14,1%	16,1%	21,8%	7,8%	11,3%	14,0%	16,0%	22,6%	12,5%	14,9%	11,7%	18,4%	22,2%	21,3%	8,3%
>65	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 112, muestra la edad de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes mortales en el sector pesquero entre los años comprendidos entre 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 112*Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16-19	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20-24	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
25-34	2	4	4	3	0	3	0	0	2	1	1	1	0	3	0
35-44	6	7	4	5	4	4	2	2	2	3	0	3	4	0	1
45-54	5	8	6	0	5	3	6	1	4	0	4	16	4	6	2
55-65	1	2	2	1	2	4	0	3	1	2	1	2	2	3	3
>65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 113, muestra la evolución de los accidentes según los rangos de edad de la persona lesionada en el accidente para el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector para los accidentes mortales producidos en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 113*Evolución de la Edad de la Persona. Evolución Accidentes Mortales*

Edad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<16	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
16-19	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
20-24	0,0%	4,5%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
25-34	14,3%	18,2%	23,5%	33,3%	0,0%	21,4%	0,0%	0,0%	22,2%	16,7%	16,7%	4,5%	0,0%	25,0%	0,0%
35-44	42,9%	31,8%	23,5%	55,6%	33,3%	28,6%	25,0%	33,3%	22,2%	50,0%	0,0%	13,6%	40,0%	0,0%	16,7%
45-54	35,7%	36,4%	35,3%	0,0%	41,7%	21,4%	75,0%	16,7%	44,4%	0,0%	66,7%	72,7%	40,0%	50,0%	33,3%
55-65	7,1%	9,1%	11,8%	11,1%	16,7%	28,6%	0,0%	50,0%	11,1%	33,3%	16,7%	9,1%	20,0%	25,0%	50,0%
>65	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 114, muestra el promedio anual de los accidentes y su división en leves, graves y mortales según los rangos de edad de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última columna de la tabla, el total del promedio de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 114*Promedio Anual según la Edad del Trabajador*

Edad	Leves	Graves	Mortales	Total
<16	1	0	0	1
16-19	15	0	0	15
20-24	58	1	0	60
25-34	261	10	2	272
35-44	397	19	3	418
45-54	436	22	5	462
55-65	130	10	2	141
>65	2	0	0	3
Total	1.299	62	12	1.373

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 115, muestra la evolución del promedio anual de los accidentes y su división en leves, graves y mortales según sea la edad de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 115*Distribución del Promedio Anual según la Edad*

Edad	Leves	Graves	Mortales	Total
<16	0,08%	0,00%	0,00%	0,08%
16-19	1,12%	0,32%	0,58%	1,08%
20-24	4,49%	2,37%	1,16%	4,37%
25-34	20,07%	16,04%	13,87%	19,84%
35-44	30,53%	30,03%	27,17%	30,48%
45-54	33,55%	35,41%	40,46%	33,69%
55-65	9,97%	15,61%	16,76%	10,29%
>65	0,18%	0,22%	0,00%	0,18%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.8.- Flota Gallega: Antigüedad en la Empresa

En la Tabla 116 se muestra la accidentalidad producida para los accidentes leves según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años

2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 116

Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Leves

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	233	320	372	323	198	302	263	259	238	257	288	288	231	264	214
3-6 meses	243	344	289	280	278	190	173	157	171	173	170	165	166	182	160
6-12 meses	165	222	206	211	192	135	137	141	122	127	117	131	117	128	111
12-36 meses	320	416	364	262	330	247	240	216	226	211	181	202	157	173	205
> 36 meses	479	630	556	584	462	417	453	415	401	400	327	298	291	285	287
Total	1.440	1.932	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 117 se muestra la evolución de la accidentalidad producida para los accidentes leves según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 117

Evolución de la Antigüedad de la Persona. Evolución Accidentes Leves

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
< 3 meses	16,2%	16,6%	20,8%	19,5%	13,6%	23,4%	20,8%	21,8%	20,5%	22,0%	26,6%	26,6%	24,0%	25,6%	21,9%
3-6 meses	16,9%	17,8%	16,2%	16,9%	19,0%	14,7%	13,7%	13,2%	14,8%	14,8%	15,7%	15,2%	17,3%	17,6%	16,4%
6-12 meses	11,5%	11,5%	11,5%	12,7%	13,2%	10,5%	10,8%	11,9%	10,5%	10,9%	10,8%	12,1%	12,2%	12,4%	11,4%
12-36 mes.	22,2%	21,5%	20,4%	15,8%	22,6%	19,1%	18,9%	18,2%	19,5%	18,1%	16,7%	18,6%	16,3%	16,8%	21,0%
> 36 meses	33,3%	32,6%	31,1%	35,2%	31,6%	32,3%	35,8%	34,9%	34,6%	34,2%	30,2%	27,5%	30,2%	27,6%	29,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 118 se muestra la accidentalidad producida para los accidentes graves según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 118*Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Graves*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	17	17	15	13	10	12	10	9	7	9	16	16	8	7	8
3-6 meses	10	16	14	10	15	7	7	4	6	5	7	1	4	11	11
6-12 meses	6	8	6	8	10	4	4	3	2	3	2	8	4	9	7
12-36 meses	16	24	21	13	18	10	3	9	9	6	15	4	8	11	3
> 36 meses	29	47	45	20	27	17	26	28	16	24	20	20	12	23	19
Total	78	112	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 119 se muestra la evolución de la accidentalidad producida para los accidentes graves (recordemos que para que se contabilice como tal, tiene que ser con baja) según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 119*Evolución de la Antigüedad. Evolución Accidentes Graves*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
< 3 meses	21,8%	15,2%	14,9%	20,3%	12,5%	24,0%	20,0%	17,0%	17,5%	19,1%	26,7%	32,7%	22,2%	11,5%	16,7%
3-6 meses	0,7%	0,8%	0,8%	0,6%	1,0%	0,5%	0,6%	0,3%	0,5%	0,4%	0,6%	0,1%	0,4%	1,1%	1,1%
6-12 meses	0,4%	0,4%	0,3%	0,5%	0,7%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	0,2%	0,7%	0,4%	0,9%	0,7%
12-36 mes.	1,1%	1,2%	1,2%	0,8%	1,2%	0,8%	0,2%	0,8%	0,8%	0,5%	1,4%	0,4%	0,8%	1,1%	0,3%
> 36 meses	2,0%	2,4%	2,5%	1,2%	1,8%	1,3%	2,1%	2,4%	1,4%	2,1%	1,8%	1,8%	1,2%	2,2%	1,9%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 120, muestra la accidentalidad según cual es la antigüedad en la empresa de la persona que ha resultado lesionada en el accidente (recordemos que para pueda ser contabilizada como tal, tiene que ser un accidente con baja laboral) en el conjunto de la flota del sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para los accidentes mortales que han ocurrido en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período

Tabla 120*Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	6	3	5	4	3	3	2	1	2	4	3	5	4	5	2
3-6 meses	1	1	5	1	1	3	0	2	2	0	0	2	2	0	1
6-12 meses	1	4	0	1	3	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0
12-36 meses	1	10	1	1	3	2	3	1	1	1	1	4	1	0	0
> 36 meses	5	4	6	2	2	5	2	2	3	1	1	11	3	7	3
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 121, muestra la evolución de la accidentalidad según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada para los accidentes mortales entre 2.003 y 2.017.

Tabla 121*Evolución de la Antigüedad Lesionada. Evolución Accidentes Mortales*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
< 3 meses	42,9%	13,6%	29,4%	44,4%	25,0%	21,4%	25,0%	16,7%	22,2%	66,7%	50,0%	22,7%	40,0%	41,7%	33,3%
3-6 meses	7,1%	4,5%	29,4%	11,1%	8,3%	21,4%	0,0%	33,3%	22,2%	0,0%	0,0%	9,1%	20,0%	0,0%	16,7%
6-12 meses	7,1%	18,2%	0,0%	11,1%	25,0%	7,1%	12,5%	0,0%	11,1%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12-36 mes.	7,1%	45,5%	5,9%	11,1%	25,0%	14,3%	37,5%	16,7%	11,1%	16,7%	16,7%	18,2%	10,0%	0,0%	0,0%
> 36 meses	35,7%	18,2%	35,3%	22,2%	16,7%	35,7%	25,0%	33,3%	33,3%	16,7%	16,7%	50,0%	30,0%	58,3%	50,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 122, muestra el promedio anual de los accidentes según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 122*Promedio Anual según la Antigüedad del Trabajador*

Edad	Leves	Graves	Mortales	Total
Fecha Anterior	0	0	0	0
< 3 meses	270	12	3	285
3-6 meses	209	9	1	219
6-12 meses	151	6	1	157
12-36 meses	250	11	2	263
> 36 meses	419	25	4	448
Total	1.299	62	12	1.373

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 123, muestra la evolución del promedio anual de los accidentes y su división en leves, graves y mortales según la antigüedad en la empresa de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 123

Distribución del Promedio Anual según la Antigüedad

Edad	Leves	Graves	Mortales	Total
Fecha Anterior	0,01%	0,00%	0,00%	0,01%
< 3 meses	20,78%	18,73%	30,06%	20,77%
3-6 meses	16,12%	13,78%	12,14%	15,98%
6-12 meses	11,61%	9,04%	7,51%	11,46%
12-36 meses	19,24%	18,30%	17,34%	19,18%
> 36 meses	32,25%	40,15%	32,95%	32,61%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.9.- Flota Gallega: Antigüedad en el Puesto de Trabajo

La Tabla 124, muestra la accidentalidad laboral según la Antigüedad en el Puesto de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota gallega en el sector pesquero para los accidentes leves ocurridos en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 124

Antigüedad en el Puesto. Accidentes Leves

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	281	408	426	370	308	276	229	223	192	230	257	233	206	237	201
3-6 meses	231	303	277	271	220	211	178	175	204	172	188	194	181	193	169
6-12 meses	152	202	190	183	183	148	158	156	138	148	138	156	126	141	128
12-36 meses	309	405	346	259	301	250	268	223	229	223	180	204	155	179	200
> 36 meses	467	614	548	577	448	406	434	411	396	395	320	297	294	282	279
Total	1.440	1.932	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En La Tabla 125 se muestra la evolución de la accidentalidad laboral según la Antigüedad en el Puesto de la persona que ha sido lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes leves

que se han contabilizado en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 125

Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Leves

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
< 3 meses	19,51%	21,12%	23,84%	22,29%	21,10%	21,38%	18,07%	18,77%	16,57%	19,69%	23,73%	21,49%	21,41%	22,97%	20,57%
3-6 meses	16,04%	15,68%	15,50%	16,33%	15,07%	16,34%	14,05%	14,73%	17,60%	14,73%	17,36%	17,90%	18,81%	18,70%	17,30%
6-12 meses	10,56%	10,46%	10,63%	11,02%	12,53%	11,46%	12,47%	13,13%	11,91%	12,67%	12,74%	14,39%	13,10%	13,66%	13,10%
12-36 meses	21,46%	20,96%	19,36%	15,60%	20,62%	19,36%	21,15%	18,77%	19,76%	19,09%	16,62%	18,82%	16,11%	17,34%	20,47%
> 36 meses	32,43%	31,78%	30,67%	34,76%	30,68%	31,45%	34,25%	34,60%	34,17%	33,82%	29,55%	27,40%	30,56%	27,33%	28,56%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 126 se muestra la accidentalidad laboral según la Antigüedad en el Puesto de la persona que ha sido lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes graves que se han contabilizado en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período lo que ofrecerá una visión general que nos ayudará a comprender lo acontecido

Tabla 126

Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Graves

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	18	20	17	11	15	10	9	8	8	10	14	14	8	7	8
3-6 meses	12	13	13	12	11	9	7	5	6	5	9	2	3	11	12
6-12 meses	6	10	7	10	12	3	4	3	2	4	2	9	4	9	7
12-36 meses	14	25	19	11	17	11	4	9	9	6	14	4	9	12	3
> 36 meses	28	44	45	20	25	17	26	28	15	22	21	20	12	22	18
Total	78	112	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 127, muestra la evolución de la accidentalidad laboral según la Antigüedad en el Puesto de la persona lesionada en el accidente laboral en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes graves ocurridos en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 127*Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Graves*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
< 3 meses	23,08%	17,86%	16,83%	17,19%	18,75%	20,00%	18,00%	15,09%	20,00%	21,28%	23,33%	28,57%	22,22%	11,48%	16,67%
3-6 meses	0,83%	0,67%	0,73%	0,72%	0,75%	0,70%	0,55%	0,42%	0,52%	0,43%	0,83%	0,18%	0,31%	1,07%	1,23%
6-12 meses	0,42%	0,52%	0,39%	0,60%	0,82%	0,23%	0,32%	0,25%	0,17%	0,34%	0,18%	0,83%	0,42%	0,87%	0,72%
12-36 meses	0,97%	1,29%	1,06%	0,66%	1,16%	0,85%	0,32%	0,76%	0,78%	0,51%	1,29%	0,37%	0,94%	1,16%	0,31%
> 36 meses	1,94%	2,28%	2,52%	1,20%	1,71%	1,32%	2,05%	2,36%	1,29%	1,88%	1,94%	1,85%	1,25%	2,13%	1,84%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 128, muestra la accidentalidad laboral según la Antigüedad en el Puesto de la persona lesionada en el accidente laboral en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes mortales ocurridos en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última fila de la tabla, el total de la accidentalidad producida en dicho período lo que ofrecerá una visión general que nos ayudará a comprender lo sucedido

Tabla 128*Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
< 3 meses	6	3	5	4	4	3	2	1	1	4	3	4	3	5	3
3-6 meses	1	1	5	1	2	3	0	2	2	0	0	3	3	0	0
6-12 meses	1	5	0	1	2	1	1	0	2	0	1	0	1	0	0
12-36 meses	1	9	1	1	2	2	3	1	1	1	1	4	0	0	0
> 36 meses	5	4	6	2	2	5	2	2	3	1	1	11	3	7	3
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 129 podemos encontrar la evolución de la accidentalidad laboral según sea la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada en el accidente laboral (recordemos que para que se contabilice como tal, tiene que ser con baja) en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero, para los accidentes mortales que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 129*Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales*

Antigüedad	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Fecha Ant.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
< 3 meses	42,86%	13,64%	29,41%	44,44%	33,33%	21,43%	25,00%	16,67%	11,11%	66,67%	50,00%	18,18%	30,00%	41,67%	50,00%
3-6 meses	7,14%	4,55%	29,41%	11,11%	16,67%	21,43%	0,00%	33,33%	22,22%	0,00%	0,00%	13,64%	30,00%	0,00%	0,00%
6-12 meses	7,14%	22,73%	0,00%	11,11%	16,67%	7,14%	12,50%	0,00%	22,22%	0,00%	16,67%	0,00%	10,00%	0,00%	0,00%
12-36 meses	7,14%	40,91%	5,88%	11,11%	16,67%	14,29%	37,50%	16,67%	11,11%	16,67%	16,67%	18,18%	0,00%	0,00%	0,00%
> 36 meses	35,71%	18,18%	35,29%	22,22%	16,67%	35,71%	25,00%	33,33%	33,33%	16,67%	16,67%	50,00%	30,00%	58,33%	50,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 130 podemos encontrar el promedio anual de la accidentalidad laboral según sea la Antigüedad en el Puesto de trabajo de la Persona Lesionada en el accidente laboral (recordemos que para que se contabilice como tal, tiene que ser con baja) en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero, para los accidentes leves, graves y mortales que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 130*Promedio Anual según la Antigüedad en el Puesto*

Antigüedad	Leves	Graves	Mortales	Total
Fecha Ant.	0	0	0	0
< 3 meses	272	12	3	287
3-6 meses	211	9	2	221
6-12 meses	156	6	1	164
12-36 meses	249	11	2	262
> 36 meses	411	24	4	439
Total	1.299	62	12	1.373

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 131 podemos encontrar la evolución del promedio anual de la accidentalidad laboral según sea la Antigüedad en el Puesto de trabajo de la Persona Lesionada en el accidente laboral (recordemos que para que se contabilice como tal, tiene que ser con baja) en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero, para los accidentes leves, graves y mortales que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 131*Distribución del Promedio Anual según la Antigüedad en el Puesto*

Antigüedad	Leves	Graves	Mortales	Total
Fecha Ant.	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
< 3 meses	20,92%	19,05%	29,48%	20,91%
3-6 meses	16,25%	13,99%	13,29%	16,12%
6-12 meses	12,04%	9,90%	8,67%	11,92%
12-36 meses	19,14%	17,98%	15,61%	19,06%
> 36 meses	31,65%	39,07%	32,95%	31,99%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.10.- Flota Gallega: Tipo de Contrato

La Tabla 132, muestra la accidentalidad según el Tipo de Contrato que tenía la Persona Lesionada en el accidente laboral en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero, para los accidentes leves que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 132*Tipo de Contrato. Accidentes Leves*

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	267	314	333	346	339	294	341	277	302	304
Indefinidos	633	685	613	533	554	502	473	431	445	425
Temporales	255	268	242	280	275	287	270	254	285	248
Sin Especificar	136	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 133, muestra como ha sido la evolución de la accidentalidad que ha sido registrada según el Tipo de Contrato que tenía la persona lesionada en el accidente laboral en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero, para los accidentes leves que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 133*Evolución del Tipo de Contrato. Accidentes Leves*

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	20,68%	24,78%	28,03%	29,85%	29,02%	27,15%	31,46%	28,79%	29,26%	31,12%
Indefinidos	49,03%	54,06%	51,60%	45,99%	47,43%	46,35%	43,63%	44,80%	43,12%	43,50%
Temporales	19,75%	21,15%	20,37%	24,16%	23,54%	26,50%	24,91%	26,40%	27,62%	25,38%
Sin Especificar	10,53%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 134, muestra el Tipo de Contrato de la Persona Lesionada en el accidente en el conjunto de la flota gallega en el sector para los accidentes graves.

Tabla 134*Tipo de Contrato. Accidentes Graves*

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	13	19	28	13	23	23	20	10	28	20
Indefinidos	20	21	16	19	19	20	15	16	12	9
Temporales	11	10	9	8	5	17	14	10	21	19
Sin Especificar	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En La Tabla 135 se muestra la evolución de los accidentes que se han producido según el Tipo de Contrato que poseía la persona lesionada en el accidente, en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes graves que han sido contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.008 y 2.017

Tabla 135*Evolución según el Tipo de Contrato. Accidentes Graves*

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	26,00%	38,00%	52,83%	32,50%	48,94%	38,33%	40,82%	27,78%	45,90%	41,67%
Indefinidos	40,00%	42,00%	30,19%	47,50%	40,43%	33,33%	30,61%	44,44%	19,67%	18,75%
Temporales	0,85%	0,79%	0,76%	0,69%	0,43%	1,57%	1,29%	1,04%	2,03%	1,94%
Sin Especificar	0,46%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 136 se muestran los accidentes que se han producido según el Tipo de Contrato que poseía la persona lesionada entre los años 2.008 y 2.017

Tabla 136

Tipo de Contrato. Accidentes Mortales

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	2	3	1	0	1	0	1	1	5	2
Indefinidos	9	3	3	6	1	4	15	6	3	2
Temporales	3	2	2	3	4	2	6	3	4	2
Sin Especificar	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 137 se muestra la evolución de los accidentes que se han producido según el Tipo de Contrato de la persona lesionada entre los años 2.008 y 2.017

Tabla 137

Evolución según el Tipo de Contrato. Accidentes Mortales

Contrato	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Autónomos	14,29%	37,50%	16,67%	0,00%	16,67%	0,00%	4,55%	10,00%	41,67%	33,33%
Indefinidos	64,29%	37,50%	50,00%	66,67%	16,67%	66,67%	68,18%	60,00%	25,00%	33,33%
Temporales	21,43%	25,00%	33,33%	33,33%	66,67%	33,33%	27,27%	30,00%	33,33%	33,33%
Sin Especificar	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 138 se muestra la evolución del promedio anual de los accidentes que se han producido según el Tipo de Contrato de la persona lesionada entre los años 2.008 y 2.017

Tabla 138

Promedio Anual según el Tipo de Contrato

Contrato	Leves	Graves	Mortales	Total
Autónomos	312	20	2	333
Indefinidos	529	17	5	551
Temporales	266	12	3	282
Sin Especificar	14	1	0	14
Total	1.121	49	10	1.180

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 139 se muestra el promedio anual de los accidentes que se han producido según el Tipo de Contrato que poseía la persona lesionada en el accidente, en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para los accidentes leves, graves y mortales que han sido contabilizados en el período 2.008 y 2.017

Tabla 139

Distribución del Promedio Anual según el Tipo de Contrato

Contrato	Leves	Graves	Mortales	Total
Autónomos	27,80%	39,88%	16,16%	28,21%
Indefinidos	47,22%	33,81%	52,53%	46,70%
Temporales	23,76%	25,10%	31,31%	23,88%
Sin Especificar	1,21%	1,21%	0,00%	1,20%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.11.- Flota Gallega: Según el Tabla de Personal

La Tabla 140, muestra la accidentalidad producida según la Tabla de Personal de la empresa de la persona accidentada en el conjunto de la flota gallega en el sector para los accidentes leves que han sido contabilizados en el período 2.003 y 2.017

Tabla 140

Tabla de Personal. Accidentes Leves

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	267	130	202	106	251	267	314	333	346	339	294	341	277	302	304
De 1 a 4	349	495	353	472	224	193	197	174	195	208	213	190	183	203	163
De 5 a 25	665	1.087	1.052	906	838	702	641	579	529	546	532	501	451	469	449
De 26 a 50	67	137	123	126	86	66	37	39	30	32	26	31	25	33	32
De 51 a 100	43	41	31	29	29	38	43	37	31	18	8	5	8	10	10
De 101 a 250	37	39	24	17	27	19	29	21	20	20	10	14	18	15	17
De 251 a 500	11	1	2	0	4	5	5	3	1	3	0	0	0	0	1
De 501 a 1000	1	0	0	1	1	0	0	0	4	2	0	1	0	0	0
Más de 1000	0	2	0	3	0	1	1	2	3	0	0	1	0	0	1
Total	1.440	1.932	1.787	1.660	1.460	1.291	1.267	1.188	1.159	1.168	1.083	1.084	962	1.032	977

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 141, muestra la evolución de los accidentes según la Tabla de Personal en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector para los accidentes leves que han sido contabilizados en el período 2.003 y 2.017

Tabla 141*Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Leves*

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	18,5%	6,7%	11,3%	6,4%	17,2%	20,7%	24,8%	28,0%	29,9%	29,0%	27,1%	31,5%	28,8%	29,3%	31,1%
De 1 a 4	24,2%	25,6%	19,8%	28,4%	15,3%	14,9%	15,5%	14,6%	16,8%	17,8%	19,7%	17,5%	19,0%	19,7%	16,7%
De 5 a 25	46,2%	56,3%	58,9%	54,6%	57,4%	54,4%	50,6%	48,7%	45,6%	46,7%	49,1%	46,2%	46,9%	45,4%	46,0%
De 26 a 50	4,7%	7,1%	6,9%	7,6%	5,9%	5,1%	2,9%	3,3%	2,6%	2,7%	2,4%	2,9%	2,6%	3,2%	3,3%
De 51 a 100	3,0%	2,1%	1,7%	1,7%	2,0%	2,9%	3,4%	3,1%	2,7%	1,5%	0,7%	0,5%	0,8%	1,0%	1,0%
De 101 a 250	2,6%	2,0%	1,3%	1,0%	1,8%	1,5%	2,3%	1,8%	1,7%	1,7%	0,9%	1,3%	1,9%	1,5%	1,7%
De 251 a 500	0,8%	0,1%	0,1%	0,0%	0,3%	0,4%	0,4%	0,3%	0,1%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
De 501 a 1000	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 1000	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 142, muestra la accidentalidad laboral del sector pesquero en relación con el Tabla de Personal de la empresa del accidentado en el conjunto de la flota gallega en el sector para los accidentes graves en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 142*Tabla de Personal. Accidentes Graves*

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	23	19	24	3	29	13	19	28	13	23	23	20	10	28	20
De 1 a 4	35	50	33	26	9	9	10	8	14	12	13	16	8	13	20
De 5 a 25	17	36	41	31	36	27	19	16	12	11	22	13	17	17	8
De 26 a 50	0	3	1	4	6	1	2	0	0	1	2	0	1	3	0
De 51 a 100	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 101 a 250	2	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
De 251 a 500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 501 a 1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Más de 1000	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Total	78	112	101	64	80	50	50	53	40	47	60	49	36	61	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 143, muestra la evolución de los accidentes según la Tabla de Personal en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector para los accidentes graves contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 143*Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Graves*

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	29,5%	17,0%	23,8%	4,7%	36,3%	26,0%	38,0%	52,8%	32,5%	48,9%	38,3%	40,8%	27,8%	45,9%	41,7%
De 1 a 4	44,9%	44,6%	32,7%	40,6%	11,3%	18,0%	20,0%	15,1%	35,0%	25,5%	21,7%	32,7%	22,2%	21,3%	41,7%
De 5 a 25	21,8%	32,1%	40,6%	48,4%	45,0%	54,0%	38,0%	30,2%	30,0%	23,4%	36,7%	26,5%	47,2%	27,9%	16,7%
De 26 a 50	0,0%	2,7%	1,0%	6,3%	7,5%	2,0%	4,0%	0,0%	0,0%	2,1%	3,3%	0,0%	2,8%	4,9%	0,0%
De 51 a 100	1,3%	1,8%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 101 a 250	2,6%	1,8%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 251 a 500	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 501 a 1000	0,0%	0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 1000	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 144, muestra la relación con la Tabla de Personal del accidente en el conjunto de la flota gallega en el sector para los accidentes mortales contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 144*Tabla de Personal. Accidentes Mortales*

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	3	2	1	0	2	2	3	1	0	1	0	1	1	5	2
De 1 a 4	2	4	1	2	2	2	1	0	1	1	4	7	2	4	2
De 5 a 25	7	16	14	7	8	10	4	5	7	4	2	14	6	3	2
De 26 a 50	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
De 51 a 100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 101 a 250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 251 a 500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De 501 a 1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Más de 1000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	14	22	17	9	12	14	8	6	9	6	6	22	10	12	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

La Tabla 145, muestra la evolución de los accidentes según la Tabla de Personal en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector para los accidentes mortales contabilizados en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 145*Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Mortales*

Tabla de Personal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ningún trabajador	21,4%	9,1%	5,9%	0,0%	16,7%	14,3%	37,5%	16,7%	0,0%	16,7%	0,0%	4,5%	10,0%	41,7%	33,3%
De 1 a 4	14,3%	18,2%	5,9%	22,2%	16,7%	14,3%	12,5%	0,0%	11,1%	16,7%	66,7%	31,8%	20,0%	33,3%	33,3%
De 5 a 25	50,0%	72,7%	82,4%	77,8%	66,7%	71,4%	50,0%	83,3%	77,8%	66,7%	33,3%	63,6%	60,0%	25,0%	33,3%
De 26 a 50	14,3%	0,0%	5,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%	0,0%
De 51 a 100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 101 a 250	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 251 a 500	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
De 501 a 1000	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Más de 1000	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 146 se muestra el promedio anual de los accidentes laborales ocurridos y su división según la gravedad de los mismos, ya sean leves, graves y mortales y que hayan sido contabilizados según la Tabla de Personal de la empresa del trabajador en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. También se recoge en la última columna de la tabla, el total del promedio de la accidentalidad producida en dicho período lo que ofrecerá una visión general que nos ayudará a comprender lo sucedido

Tabla 146*Promedio Anual según el Tabla de Personal*

Tabla de Personal	Leves	Graves	Mortales	Total
Ningún trabajador	272	20	2	293
De 1 a 4	254	18	2	275
De 5 a 25	663	22	7	692
De 26 a 50	59	2	0	61
De 51 a 100	25	0	0	26
De 101 a 250	22	0	0	22
De 251 a 500	2	0	0	2
De 501 a 1000	1	0	0	1
Más de 1000	1	0	0	1
Total	1.299	62	12	1.373

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 147 se muestra la evolución del promedio anual de los accidentes laborales ocurridos y su división según la gravedad de los mismos, ya sean leves, graves y mortales

y que hayan sido contabilizados según la Tabla de Personal de la empresa del trabajador en el conjunto de la flota pesquera de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 147

Distribución del Promedio Anual según el Tabla de Personal

Tabla de Personal	Leves	Graves	Mortales
Ningún trabajador	20,90%	31,75%	13,87%
De 1 a 4	19,56%	29,71%	20,23%
De 5 a 25	51,04%	34,77%	63,01%
De 26 a 50	4,57%	2,58%	2,89%
De 51 a 100	1,95%	0,43%	0,00%
De 101 a 250	1,68%	0,65%	0,00%
De 251 a 500	0,18%	0,00%	0,00%
De 501 a 1000	0,05%	0,00%	0,00%
Más de 1000	0,07%	0,11%	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.4.12.- Flota Gallega: Sexo de la Persona Lesionada

Tabla 148

Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Leves

	Hombre	Mujer	Total
2003	1.251	280	1.531
2004	1.595	342	1.937
2005	1.466	323	1.789
2006	1.351	311	1.662
2007	1.164	296	1.460
2008	1.038	239	1.277
2009	1.085	119	1.204
2010	1.097	159	1.256
2011	1.029	153	1.182
2012	993	130	1.123
2013	956	111	1.067
2014	1.002	120	1.122
2015	840	93	933
2016	901	111	1.012
2017	857	112	969

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 149*Evolución de los Accidentes Leves por el Sexo del Trabajador*

	Hombre	Mujer
2003	81,71%	18,29%
2004	82,34%	17,66%
2005	81,95%	18,05%
2006	81,29%	18,71%
2007	79,73%	20,27%
2008	81,28%	18,72%
2009	90,12%	9,88%
2010	87,34%	12,66%
2011	87,06%	12,94%
2012	88,42%	11,58%
2013	89,60%	10,40%
2014	89,30%	10,70%
2015	90,03%	9,97%
2016	89,03%	10,97%
2017	88,44%	11,56%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 150*Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Graves*

	Hombre	Mujer	Total
2003	73	10	83
2004	96	17	113
2005	88	13	101
2006	56	8	64
2007	71	9	80
2008	45	6	51
2009	35	7	42
2010	49	10	59
2011	38	3	41
2012	40	5	45
2013	55	3	58
2014	48	7	55
2015	33	3	36
2016	55	6	61
2017	43	5	48

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 151*Evolución de los Accidentes Graves por el Sexo del Trabajador*

	Hombre	Mujer
2003	87,95%	12,05%
2004	84,96%	15,04%
2005	87,13%	12,87%
2006	87,50%	12,50%
2007	88,75%	11,25%
2008	88,24%	11,76%
2009	83,33%	16,67%
2010	83,05%	16,95%
2011	92,68%	7,32%
2012	88,89%	11,11%
2013	94,83%	5,17%
2014	87,27%	12,73%
2015	91,67%	8,33%
2016	90,16%	9,84%
2017	89,58%	10,42%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 152*Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales*

	Hombre	Mujer	Total
2003	13	1	14
2004	22	0	22
2005	16	1	17
2006	8	1	9
2007	11	1	12
2008	12	1	13
2009	8	0	8
2010	7	1	8
2011	8	0	8
2012	5	0	5
2013	6	1	7
2014	20	0	20
2015	10	0	10
2016	12	0	12
2017	6	0	6

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

Tabla 153*Evolución de los Accidentes Mortales por el Sexo del Trabajador*

	Hombre	Mujer
2003	92,86%	7,14%
2004	100,00%	0,00%
2005	94,12%	5,88%
2006	88,89%	11,11%
2007	91,67%	8,33%
2008	92,31%	7,69%
2009	100,00%	0,00%
2010	87,50%	12,50%
2011	100,00%	0,00%
2012	100,00%	0,00%
2013	85,71%	14,29%
2014	100,00%	0,00%
2015	100,00%	0,00%
2016	100,00%	0,00%
2017	100,00%	0,00%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 154 se muestra el promedio anual de los accidentes laborales en su división en leves, graves y mortales que han sido contabilizados según el sexo de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 154*Promedio Anual por el Sexo del Trabajador*

Sexo	Leves	Graves	Mortales	Total
Hombre	1.108	55	11	1.174
Mujer	193	7	0	201
Total	1.302	62	11	1.375

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

En la Tabla 155 se muestra la evolución del promedio anual de los accidentes laborales en su división en leves, graves y mortales que han sido contabilizados según el sexo de la persona lesionada en el accidente en el conjunto de la flota de la Comunidad Autónoma de Galicia en el sector pesquero para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 155*Distribución del Promedio Anual del Sexo de la Persona Lesionada*

Sexo	Leves	Graves	Mortales	Total
Hombre	85,15%	88,05%	95,91%	85,37%
Mujer	14,85%	11,95%	4,09%	14,63%

Fuente: Elaboración propia a partir de una consulta “ad hoc” al ISSGA

4.5.- Resultados Estadísticos de los Accidentes

4.5.1.- Resultados de Accidentalidad

La siguiente serie de tablas van a reflejar la división de los accidentes laborales que han sido contabilizados en su división según sean leves, graves y mortales para el sector pesquero de ambas flotas, tanto la española como la de la Comunidad Autónoma de Galicia y el peso que representa en el total de la accidentalidad del sector pesquero la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 156*Accidentes Leves del Sector Pesquero*

	España	Galicia	Peso de Galicia
2003	3.886	1.531	39,40%
2004	3.982	1.937	48,64%
2005	3.562	1.789	50,22%
2006	3.502	1.662	47,46%
2007	3.403	1.460	42,90%
2008	3.142	1.277	40,64%
2009	2.822	1.205	42,70%
2010	2.743	1.256	45,79%
2011	2.584	1.182	45,74%
2012	2.553	1.123	43,99%
2013	2.628	1.067	40,60%
2014	2.531	1.122	44,33%
2015	2.463	933	37,88%
2016	2.539	1.012	39,86%
2017	2.409	969	40,22%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

En la Tabla 157 se muestra el promedio anual de los accidentes laborales según el sexo entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 157*Accidentes Graves del Sector Pesquero*

Año	España	Galicia	Peso de Galicia
2003	125	83	66,40%
2004	95	113	118,95%
2005	111	101	90,99%
2006	76	64	84,21%
2007	111	80	72,07%
2008	89	51	57,30%
2009	83	42	50,60%
2010	90	59	65,56%
2011	67	41	61,19%
2012	70	45	64,29%
2013	83	58	69,88%
2014	71	55	77,46%
2015	60	36	60,00%
2016	80	61	76,25%
2017	84	48	57,14%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

Tabla 158*Evolución Accidentes Mortales del Sector Pesquero*

	España	Galicia	Peso de Galicia
2003	22	14	63,64%
2004	31	22	70,97%
2005	14	17	121,43%
2006	22	9	40,91%
2007	29	12	41,38%
2008	23	13	56,52%
2009	10	8	80,00%
2010	14	8	57,14%
2011	14	8	57,14%
2012	9	5	55,56%
2013	12	7	58,33%
2014	35	20	57,14%
2015	16	10	62,50%
2016	20	12	60,00%
2017	13	6	46,15%
Promedio	19	11	60,21%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

Tabla 159*Evolución Accidentes Mortales del Sector Pesquero*

	Leves		Graves		Mortales	
Galicia	-562	-36,71%	-35	-42,17%	-8	-57,14%
España	-1.477	-38,01%	-41	-32,80%	-9	-40,91%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017) e [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.2.- Índices de Incidencia

Conviene recordar que los [Índices Estadísticos de Siniestralidad](#) (INSST, 1982) más utilizados en seguridad y salud en el trabajo son los recomendados por la X Conferencia Internacionales de Estadígrafos del Trabajo de la OIT (OIT, 1962). El Índice de Incidencia relaciona el número de accidentes registrados en un período de tiempo y el número medio de personas expuestas al riesgo considerado.

Pueden considerarse la base del cálculo en 1.000, 100.000 trabajadores o cualquier otra cantidad. La estadística, hasta el año 2004, lo hace referido a los índices de incidencia de leves y totales en base a 1.000 trabajadores afiliados y en base a 100.000 para los graves y mortales. El sistema estadístico varía en el año 2005, pasando a contabilizar los índices en base 100.000 afiliados en todos los casos.

Conviene recordar que el **Índice de Incidencia** (I_i) el número de accidentes con el número medio de personas expuestas al riesgo en un periodo de referencia (Generalmente es un índice que es referido al plazo de un año).

Se calcula el número de accidentes en jornada de trabajo (excluyendo los accidentes in itinere) tal y como se hace en la estadística oficial del Ministerio de Empleo. El número de trabajadores es el promedio expuesto al riesgo para el periodo de referencia. La misma fórmula puede utilizarse para calcular el índice de incidencia de los accidentes mortales.

$$I_i = \frac{N^{\circ} \text{ de Accidentes de trabajo con baja} \times 10^5}{N^{\circ} \text{ medio de trabajadores expuestos}}$$

4.5.2.1.- Índices de Incidencia de los Accidentes en la Flota Gallega

La Tabla 160 nos muestra los Índices de Incidencia del sector pesquero gallego según la gravedad del accidente dividiéndolos en accidentes leves, graves y mortales en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 160

Índices de Incidencia (Ii) Pesca Galicia

Año	Lugar	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	La Coruña	7.846,79	588,15	14,35	8.449,29
	Lugo	9.139,31	44,37	44,37	9.272,40
	Pontevedra	4.153,99	218,91	64,07	4.436,97
	Total Galicia	5.476,85	296,92	50,08	5.852,47
2004	La Coruña	11.838,86	695,55	72,45	12.606,87
	Lugo	9.680,28	222,02	-	9.902,31
	Pontevedra	4.889,68	325,26	92,16	5.307,10
	Total Galicia	7.018,12	409,42	79,71	7.507,25
2005	La Coruña	10.639,57	478,18	44,83	11.162,58
	Lugo	10.341,77	355,08	399,47	11.096,32
	Pontevedra	4.785,39	345,86	28,35	5.159,61
	Total Galicia	6.730,12	379,96	63,95	7.174,03
2006	La Coruña	11.356,22	201,96	15,54	11.573,71
	Lugo	8.183,91	229,89	45,98	8.459,77
	Pontevedra	4.473,09	273,26	41,58	4.787,93
	Total Galicia	6.531,48	251,51	35,37	6.818,36
2007	La Coruña	10.118,20	378,25	15,76	10.512,21
	Lugo	10.533,64	324,83	278,42	11.136,89
	Pontevedra	3.718,62	308,31	31,46	4.058,39
	Total Galicia	5.985,32	327,96	49,19	6.362,48
2008	La Coruña	9.768,64	289,20	128,53	10.186,38
	Lugo	9.257,38	50,86	50,86	9.359,10
	Pontevedra	3.208,38	210,82	26,35	3.445,55
	Total Galicia	5.464,50	218,24	55,63	5.738,37
2009	La Coruña	9.540,30	283,38	94,46	9.918,14
	Lugo	8.328,91	53,05	-	8.381,96
	Pontevedra	3.041,61	158,99	13,83	3.214,43
	Total Galicia	5.177,38	180,61	34,40	5.392,39
2010	La Coruña	10.284,12	505,49	69,72	10.859,33
	Lugo	7.955,74	105,37	105,37	8.166,49
	Pontevedra	3.645,24	198,19	14,16	3.857,59
	Total Galicia	5.767,82	270,94	36,74	6.075,50
2011	La Coruña	9.628,85	367,65	70,03	10.066,53
	Lugo	8.269,86	54,41	54,41	8.378,68
	Pontevedra	3.491,67	138,21	21,82	3.651,70
	Total Galicia	5.547,73	192,43	37,55	5.777,71
2012	La Coruña	9.417,84	338,26	53,41	9.809,51
	Lugo	6.617,65	56,56	56,56	6.730,77
	Pontevedra	3.562,63	186,72	7,47	3.756,82
	Total Galicia	5.403,71	216,53	24,06	5.644,30
2013	La Coruña	8.897,45	660,43	55,04	9.612,92
	Lugo	7.777,10	244,95	61,24	8.083,28
	Pontevedra	3.597,12	142,30	23,72	3.763,14
	Total Galicia	5.404,99	293,80	35,46	5.734,26
2014	La Coruña	10.088,86	610,88	148,09	10.847,83
	Lugo	5.866,84	263,68	197,76	6.328,28
	Pontevedra	3.953,98	145,84	72,92	4.172,74
	Total Galicia	5.822,82	285,43	103,79	6.212,05
2015	La Coruña	8.753,82	267,58	57,34	9.078,75
	Lugo	6.267,41	69,64	0,00	6.337,05
	Pontevedra	3.227,16	176,03	58,68	3.461,86
	Total Galicia	5.014,51	193,49	53,75	5.261,74
2016	La Coruña	9.413,13	484,21	96,84	9.994,19
	Lugo	6.342,78	134,95	67,48	6.545,21
	Pontevedra	3.607,52	283,92	50,10	3.941,54
	Total Galicia	5.433,85	327,53	64,43	5.825,82
2017	La Coruña	8.418,42	366,02	19,26	8.803,70
	Lugo	5.401,84	65,88	65,88	5.533,60
	Pontevedra	3.747,81	233,20	33,31	4.014,32
	Total Galicia	5.176,56	256,42	32,05	5.465,04

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 161, muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de pesquero de Galicia divididos para sus valores en leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 161

Índices de Incidencia (I_i) de Galicia

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	5.476,85	296,92	50,08	5.852,47
2.004	7.018,12	409,42	79,71	7.507,25
2.005	6.730,12	379,96	63,95	7.174,03
2.006	6.531,48	251,51	35,37	6.818,36
2.007	5.985,32	327,96	49,19	6.362,48
2.008	5.464,50	218,24	55,63	5.738,37
2.009	5.177,38	180,61	34,40	5.392,39
2.010	5.767,82	270,94	36,74	6.075,50
2.011	5.547,73	192,43	37,55	5.777,71
2.012	5.403,71	216,53	24,06	5.644,30
2.013	5.404,99	293,80	35,46	5.734,26
2.014	5.822,82	285,43	103,79	6.212,05
2.015	5.014,51	193,49	53,75	5.261,74
2.016	5.433,85	327,53	64,43	5.825,82
2.017	5.176,56	256,42	32,05	5.465,04

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 162 muestra los promedios de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de pesquero de Galicia divididos para sus valores en leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 162

Promedio Índices de Incidencia (I_i) de Galicia

	Leves	Graves	Mortales	Total
La Coruña	9.734,07	434,35	63,71	10.232,13
Lugo	7.997,63	151,70	109,83	8.247,47
Pontevedra	3.737,04	214,28	39,40	4.068,65
Total Galicia	7.156,25	266,78	70,98	7.516,08

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 163 muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de pesquero de La Coruña divididos para sus valores en leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 163*Índices de Incidencia (I_i) de La Coruña*

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	7.846,79	588,15	14,35	8.449,29
2.004	11.838,86	695,55	72,45	12.606,87
2.005	10.639,57	478,18	44,83	11.162,58
2.006	11.356,22	201,96	15,54	11.573,71
2.007	10.118,20	378,25	15,76	10.512,21
2.008	9.768,64	289,20	128,53	10.186,38
2.009	9.540,30	283,38	94,46	9.918,14
2.010	10.284,12	505,49	69,72	10.859,33
2.011	9.628,85	367,65	70,03	10.066,53
2.012	9.417,84	338,26	53,41	9.809,51
2.013	8.897,45	660,43	55,04	9.612,92
2.014	10.088,86	610,88	148,09	10.847,83
2.015	8.753,82	267,58	57,34	9.078,75
2.016	9.413,13	484,21	96,84	9.994,19
2.017	8.418,42	366,02	19,26	8.803,70

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 164 muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de pesquero de Lugo para los años 2.003 y 2.017

Tabla 164*Índices de Incidencia (I_i) de Lugo*

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	9.139,31	44,37	44,37	9.272,40
2.004	9.680,28	222,02	-	9.902,31
2.005	10.341,77	355,08	399,47	11.096,32
2.006	8.183,91	229,89	45,98	8.459,77
2.007	10.533,64	324,83	278,42	11.136,89
2.008	9.257,38	50,86	50,86	9.359,10
2.009	8.328,91	53,05	-	8.381,96
2.010	7.955,74	105,37	105,37	8.166,49
2.011	8.269,86	54,41	54,41	8.378,68
2.012	6.617,65	56,56	56,56	6.730,77
2.013	7.777,10	244,95	61,24	8.083,28
2.014	5.866,84	263,68	197,76	6.328,28
2.015	6.267,41	69,64	0,00	6.337,05
2.016	6.342,78	134,95	67,48	6.545,21
2.017	5.401,84	65,88	65,88	5.533,60

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 165 muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de pesquero de la provincia de Pontevedra divididos según su gravedad en leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 165

Índices de Incidencia (I_i) de Pontevedra

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	4.153,99	218,91	64,07	4.436,97
2.004	4.889,68	325,26	92,16	5.307,10
2.005	4.785,39	345,86	28,35	5.159,61
2.006	4.473,09	273,26	41,58	4.787,93
2.007	3.718,62	308,31	31,46	4.058,39
2.008	3.208,38	210,82	26,35	3.445,55
2.009	3.041,61	158,99	13,83	3.214,43
2.010	3.645,24	198,19	14,16	3.857,59
2.011	3.491,67	138,21	21,82	3.651,70
2.012	3.562,63	186,72	7,47	3.756,82
2.013	3.597,12	142,30	23,72	3.763,14
2.014	3.953,98	145,84	72,92	4.172,74
2.015	3.227,16	176,03	58,68	3.461,86
2.016	3.607,52	283,92	50,10	3.941,54
2.017	3.747,81	233,20	33,31	4.014,32

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

A continuación, pasaremos a observar cual ha sido la evolución de los Índices de Incidencia del Sector Pesquero en la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Continuando con nuestro estudio en profundidad de la evolución para los tres tipos de accidentes según su gravedad, leves, graves y mortales en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 podremos observar a continuación cómo ha sido esa evolución de los Índices de Incidencia (I_i) del sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia de una forma gráfica ya que se han incluido las Tablas que nos muestran su evolución.

Las siguientes figuras, Figura 42, 43 y 44, nos muestran cómo ha sido la evolución de los Índices de Incidencia para los accidentes leves, graves y mortales en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

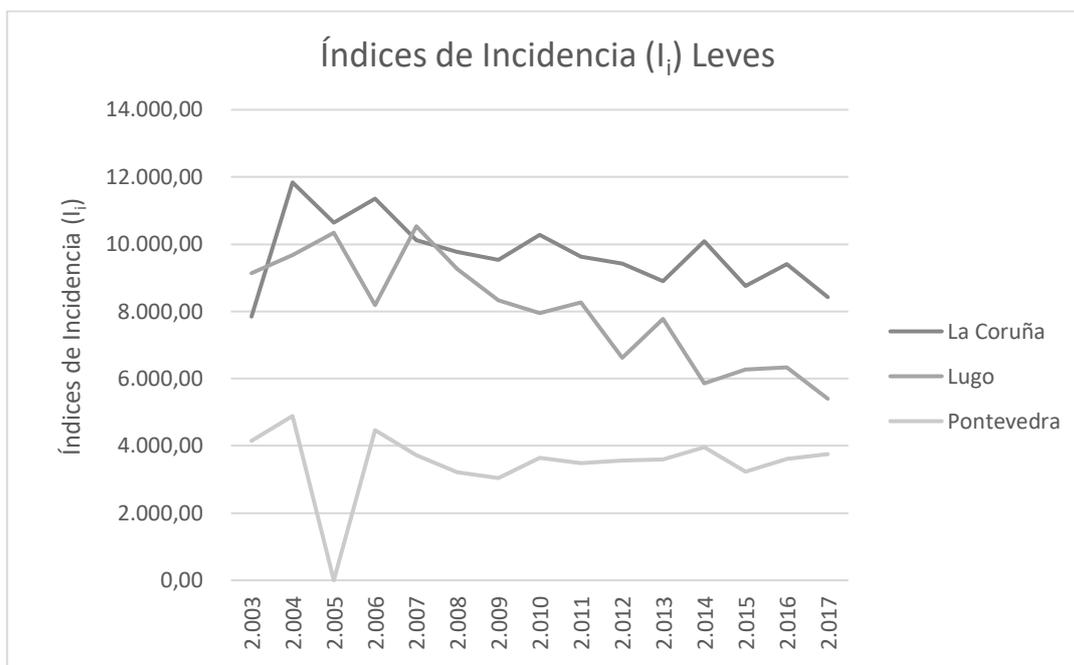


Figura 42. Índices de Incidencia (I_i) Leves

La Figura 43, nos muestra la evolución de los Índices de Incidencia graves en el sector pesquero de la Comunidad Gallega.

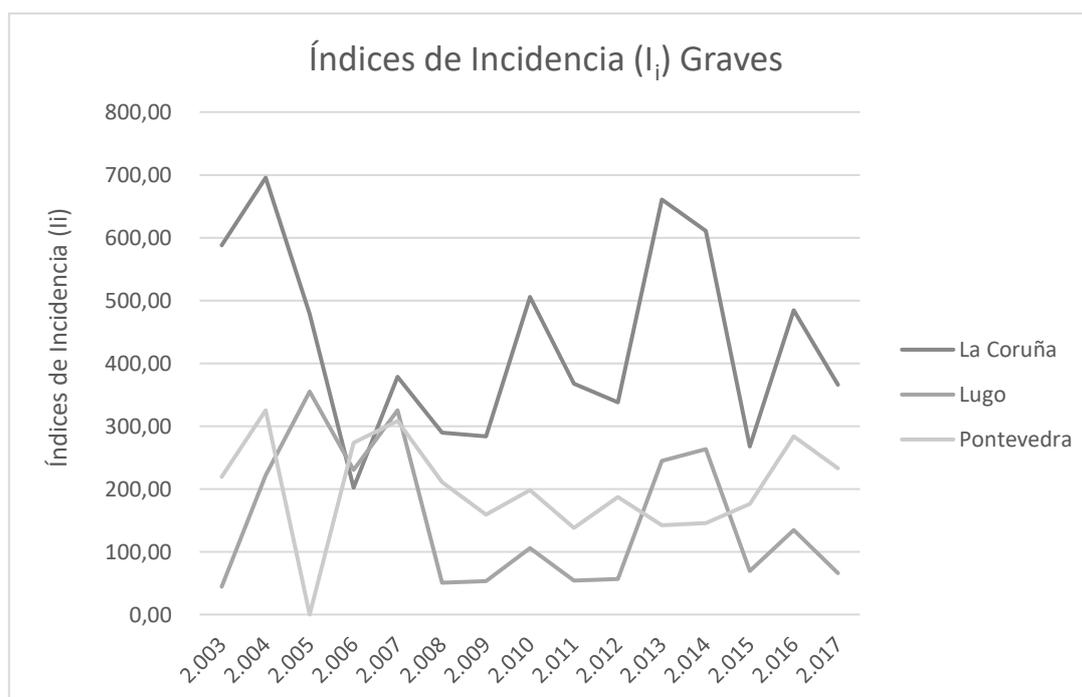


Figura 43. Índices de Incidencia (I_i) Graves

La Figura 44, nos muestra la evolución de los Índices de Incidencia mortales en el sector pesquero de la Comunidad Gallega.

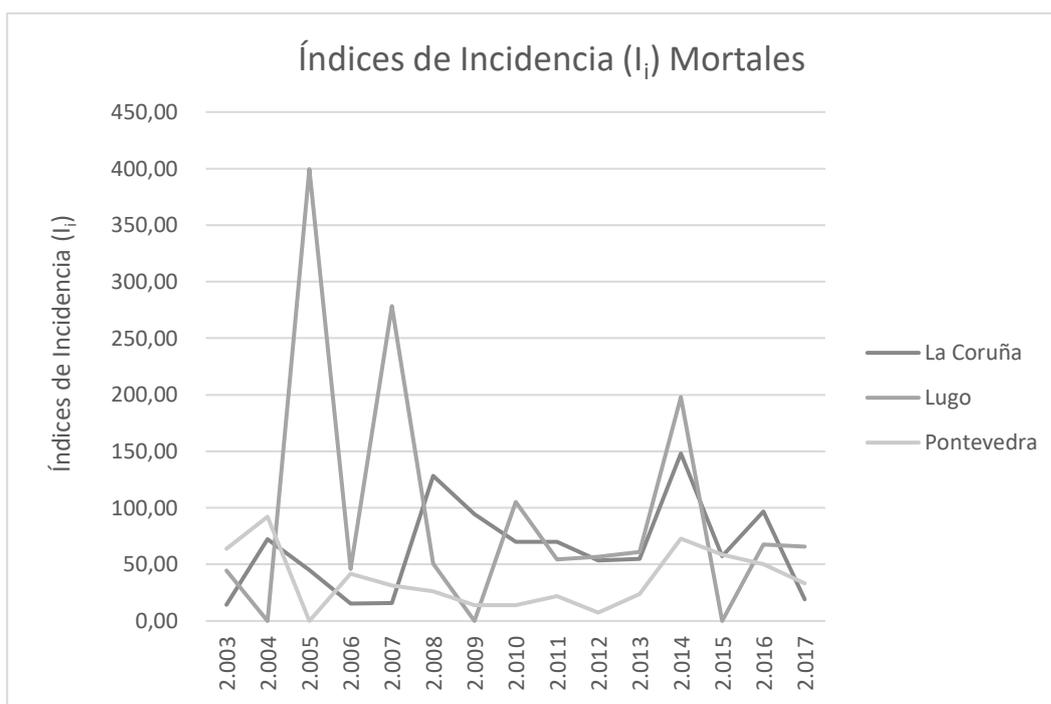


Figura 44. Índices de Incidencia (I_i) Mortales

En la Tabla 166 se muestra a continuación la distribución provincial y la evolución de los Índices de Incidencia (I_i) de los accidentes leves, graves, mortales y totales en el sector pesquero de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 166

Evolución de los Índices de Incidencia (I_i) de Galicia

	Leves		Graves		Mortales		Totales	
Coruña	572	7,28%	-222	-37,77%	5	34,22%	354	4,19%
Lugo	-3.737	-40,89%	22	48,48%	22	48,48%	-3.739	-40,32%
Pontevedra	-406,18	-9,78%	-30,76	6,53%	-30,76	-48,01%	-422,65	-9,53%
Total Galicia	-300,29	-5,48%	-40,50	-13,64%	-18,03	-36,00%	-387,43	-6,62%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.2.2.- Índices de Incidencia de los Accidentes en la Construcción

En la Tabla 167 podremos observar los valores de los Índices de Incidencia (I_i) registrados en el sector de la construcción de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 167

Índices de Incidencia (I_i) Construcción Galicia

Año	Lugar	Leves	Graves	Mortales	Total
2003	La Coruña	12.575,55	263,65	29,85	12.869,05
	Lugo	10.402,33	177,19	41,69	10.621,22
	Pontevedra	14.524,11	363,18	21,92	14.909,20
	Total Galicia	13.081,88	292,00	28,00	13.402,00
2004	La Coruña	11.720,14	325,36	26,12	12.071,63
	Lugo	10.411,65	170,68	10,04	10.592,37
	Pontevedra	14.651,64	340,74	14,94	15.007,32
	Total Galicia	12.714,56	313,00	20,00	13.048,00
2005	La Coruña	11.718,42	250,29	22,55	11.991,25
	Lugo	9.808,95	199,60	38,02	10.046,57
	Pontevedra	14.226,37	338,59	31,30	14.596,26
	Total Galicia	12.474,45	279,00	28,00	12.781,00
2006	La Coruña	11.315,88	248,08	20,85	11.584,81
	Lugo	9.846,10	144,00	9,00	9.999,10
	Pontevedra	13.690,77	356,89	24,71	14.072,37
	Total Galicia	12.050,68	277,00	21,00	12.349,00
2007	La Coruña	11.828,56	217,11	20,10	12.065,78
	Lugo	3.009,31	28,57	4,76	3.042,64
	Pontevedra	12.569,50	292,50	18,45	12.880,44
	Total Galicia	9.189,18	178,00	15,00	9.382,00
2008	La Coruña	11.368,87	177,14	23,48	11.569,49
	Lugo	9.056,15	118,94	16,99	9.192,08
	Pontevedra	11.676,80	240,94	5,74	11.923,48
	Total Galicia	11.192,52	194,00	16,00	11.402,00
2009	La Coruña	9.431,88	167,87	21,58	9.621,33
	Lugo	7.411,84	64,45	27,62	7.503,91
	Pontevedra	9.315,37	192,44	35,88	9.543,69
	Total Galicia	9.125,32	163,00	28,00	9.316,00
2010	La Coruña	9.098,89	178,31	13,31	9.290,51
	Lugo	7.357,09	120,77	10,06	7.487,92
	Pontevedra	9.533,65	210,41	19,13	9.763,19
	Total Galicia	9.010,66	179,00	17,00	9.206,00
2011	La Coruña	7.853,45	144,58	15,38	8.013,41
	Lugo	6.513,19	101,07	22,46	6.636,72
	Pontevedra	8.639,90	176,87	8,84	8.825,61
	Total Galicia	7.876,10	156,00	13,00	8.045,00
2012	La Coruña	6.487,21	164,18	11,45	6.662,84
	Lugo	5.575,59	138,70	41,61	5.755,90
	Pontevedra	6.457,67	199,14	11,38	6.668,19
	Total Galicia	6.376,78	189,00	17,00	6.583,00
2013	La Coruña	5.557,49	86,84	17,37	5.661,69
	Lugo	5.032,60	100,32	33,44	5.166,36
	Pontevedra	6.215,63	133,31	49,99	6.398,93
	Total Galicia	5.489,67	115,17	20,20	5.625,04
2014	La Coruña	6.225,63	146,22	17,72	6.389,58
	Lugo	6.139,61	319,60	16,82	6.476,03
	Pontevedra	4.484,40	163,46	21,32	4.669,18
	Total Galicia	5.865,16	172,87	18,52	6.056,55
2015	La Coruña	6.718,96	119,37	21,32	6.859,65
	Lugo	5.537,95	133,44	0,00	5.671,39
	Pontevedra	5.031,49	150,60	20,54	5.202,63
	Total Galicia	6.201,97	146,47	22,07	6.370,51
2016	La Coruña	6.341,80	151,20	12,96	6.505,96
	Lugo	5.571,80	137,58	17,20	5.726,57
	Pontevedra	4.326,21	252,84	6,83	4.885,88
	Total Galicia	5.818,00	181,30	10,19	6.009,49
2017	La Coruña	6.943,57	83,91	16,78	7.044,26
	Lugo	5.375,97	259,29	34,57	5.669,84
	Pontevedra	6.603,14	201,32	33,55	6.838,01
	Total Galicia	6.635,94	146,26	26,05	6.808,25

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 168, muestra los Índices de Incidencia (I_i) de la Construcción para el Total de Galicia.

Tabla 168

Índices de Incidencia (I_i) de Construcción de Galicia

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	13.081,88	292,00	28,00	13.402,00
2.004	12.714,56	313,00	20,00	13.048,00
2.005	12.474,45	279,00	28,00	12.781,00
2.006	12.050,68	277,00	21,00	12.349,00
2.007	9.189,18	178,00	15,00	9.382,00
2.008	11.192,52	194,00	16,00	11.402,00
2.009	9.125,32	163,00	28,00	9.316,00
2.010	9.010,66	179,00	17,00	9.206,00
2.011	7.876,10	156,00	13,00	8.045,00
2.012	6.376,78	189,00	17,00	6.583,00
2.013	5.489,67	115,17	20,20	5.625,04
2.014	5.865,16	172,87	18,52	6.056,55
2.015	6.201,97	146,47	22,07	6.370,51
2.016	5.818,00	181,30	10,19	6.009,49
2.017	6.635,94	146,26	26,05	6.808,25

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 169, muestra los promedios de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de la construcción de Galicia.

Tabla 169

Promedio Índices de Incidencia (I_i) Construcción de Galicia

	Leves	Graves	Mortales	Total
La Coruña	9.012,42	181,61	19,39	9.213,42
Lugo	7.136,68	147,61	21,62	7.305,91
Pontevedra	9.463,11	240,88	21,63	9.745,63
Total Galicia	8.537,40	190,03	20,88	8.754,98

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 170, muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de la construcción de La Coruña.

Tabla 170*Índices de Incidencia (I_i) de La Coruña*

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	12.575,55	263,65	29,85	12.869,05
2.004	11.720,14	325,36	26,12	12.071,63
2.005	11.718,42	250,29	22,55	11.991,25
2.006	11.315,88	248,08	20,85	11.584,81
2.007	11.828,56	217,11	20,10	12.065,78
2.008	11.368,87	177,14	23,48	11.569,49
2.009	9.431,88	167,87	21,58	9.621,33
2.010	9.098,89	178,31	13,31	9.290,51
2.011	7.853,45	144,58	15,38	8.013,41
2.012	6.487,21	164,18	11,45	6.662,84
2.013	5.557,49	86,84	17,37	5.661,69
2.014	6.225,63	146,22	17,72	6.389,58
2.015	6.718,96	119,37	21,32	6.859,65
2.016	6.341,80	151,20	12,96	6.505,96
2.017	6.943,57	83,91	16,78	7.044,26

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 171, muestra los valores en el sector de la construcción de Lugo

Tabla 171*Índices de Incidencia (I_i) de Lugo*

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	10.402,33	177,19	41,69	10.621,22
2.004	10.411,65	170,68	10,04	10.592,37
2.005	9.808,95	199,60	38,02	10.046,57
2.006	9.846,10	144,00	9,00	9.999,10
2.007	3.009,31	28,57	4,76	3.042,64
2.008	9.056,15	118,94	16,99	9.192,08
2.009	7.411,84	64,45	27,62	7.503,91
2.010	7.357,09	120,77	10,06	7.487,92
2.011	6.513,19	101,07	22,46	6.636,72
2.012	5.575,59	138,70	41,61	5.755,90
2.013	5.032,60	100,32	33,44	5.166,36
2.014	6.139,61	319,60	16,82	6.476,03
2.015	5.537,95	133,44	0,00	5.671,39
2.016	5.571,80	137,58	17,20	5.726,57
2.017	5.375,97	259,29	34,57	5.669,84

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 172, muestra los valores reales de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de construcción de Pontevedra para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 172

Índices de Incidencia (I_i) de Pontevedra

	Leves	Graves	Mortales	Total
2.003	14.524,11	363,18	21,92	14.909,20
2.004	14.651,64	340,74	14,94	15.007,32
2.005	14.226,37	338,59	31,30	14.596,26
2.006	13.690,77	356,89	24,71	14.072,37
2.007	12.569,50	292,50	18,45	12.880,44
2.008	11.676,80	240,94	5,74	11.923,48
2.009	9.315,37	192,44	35,88	9.543,69
2.010	9.533,65	210,41	19,13	9.763,19
2.011	8.639,90	176,87	8,84	8.825,61
2.012	6.457,67	199,14	11,38	6.668,19
2.013	6.215,63	133,31	49,99	6.398,93
2.014	4.484,40	163,46	21,32	4.669,18
2.015	5.031,49	150,60	20,54	5.202,63
2.016	4.326,21	252,84	6,83	4.885,88
2.017	6.603,14	201,32	33,55	6.838,01

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

A continuación, pasaremos a observar cual ha sido la evolución de los Índices de Incidencia de los accidentes laborales que se produjeron en el Sector de la Construcción en la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Continuando con nuestro estudio en profundidad de la evolución de los accidentes laborales divididos en sus tres tipos de accidentes leves, graves y mortales podremos observar a continuación cómo ha sido esa evolución de los Índices de Incidencia (I_i) del sector de la construcción de la Comunidad Autónoma de Galicia de una forma gráfica ya que se han incluido las Tablas que nos muestran su evolución para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

La siguiente figura, Figura 45, nos muestra la evolución de los Índices de Incidencia para los accidentes leves en el sector de la construcción de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

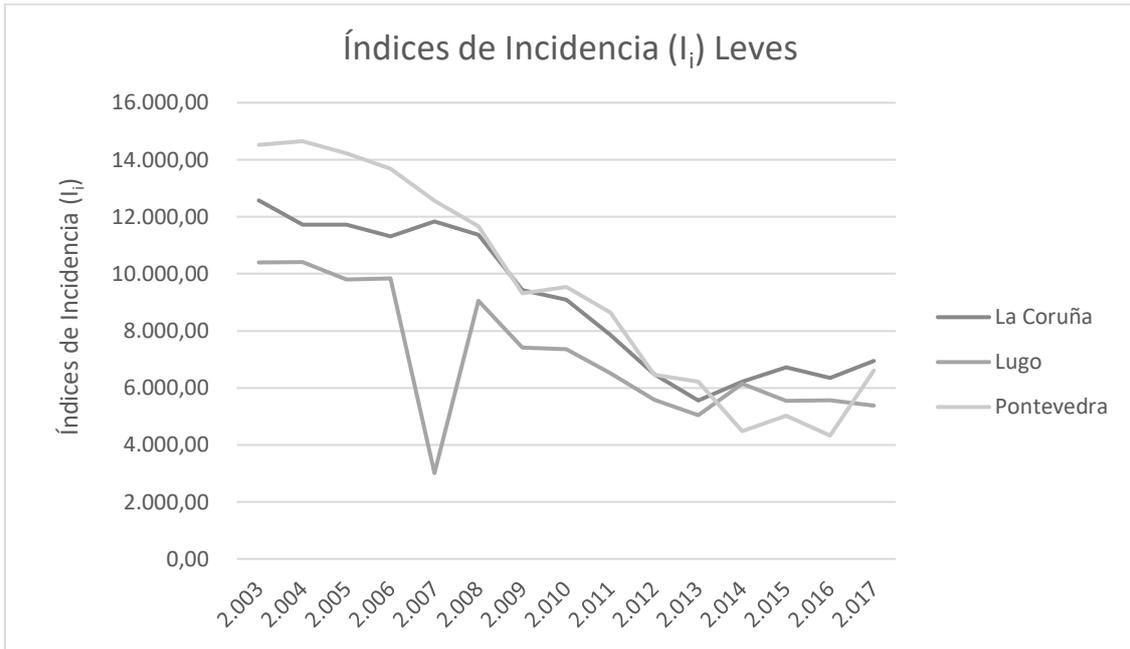


Figura 45. Índices de Incidencia (I_i) Leves

La siguiente figura, Figura 46, nos muestra la evolución de los Índices de Incidencia graves en el sector de la construcción de la Comunidad Gallega.

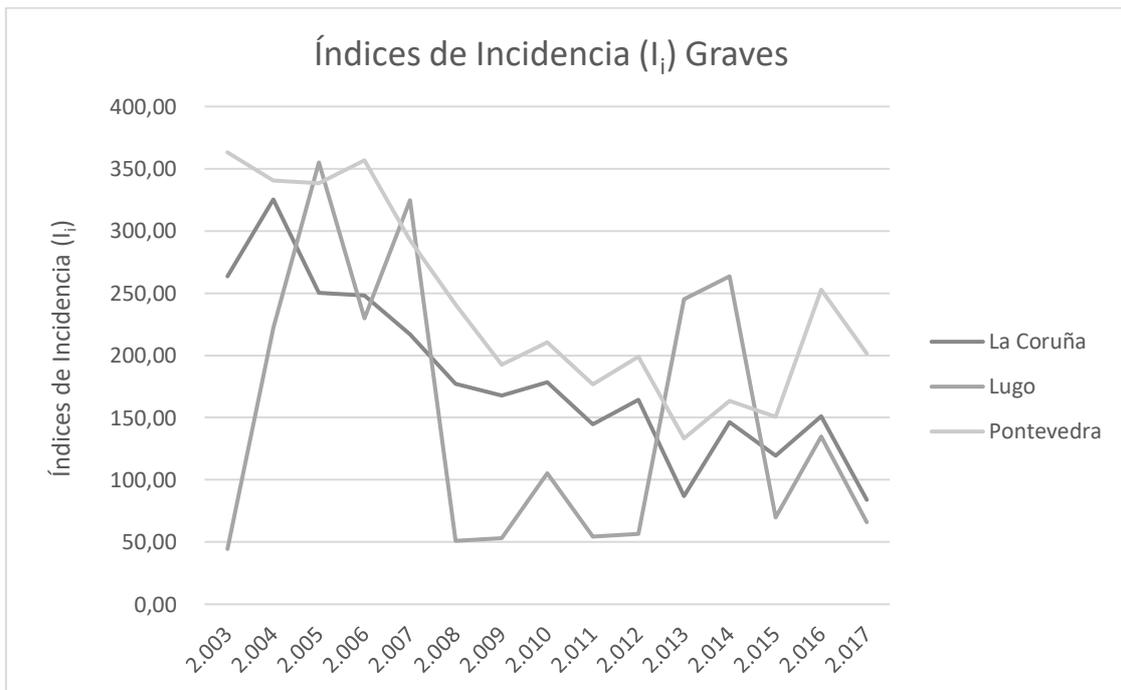


Figura 46. Índices de Incidencia (I_i) Graves

La siguiente figura, Figura 47, nos muestra la evolución de los Índices de Incidencia mortales en el sector de la construcción de la Comunidad Gallega.

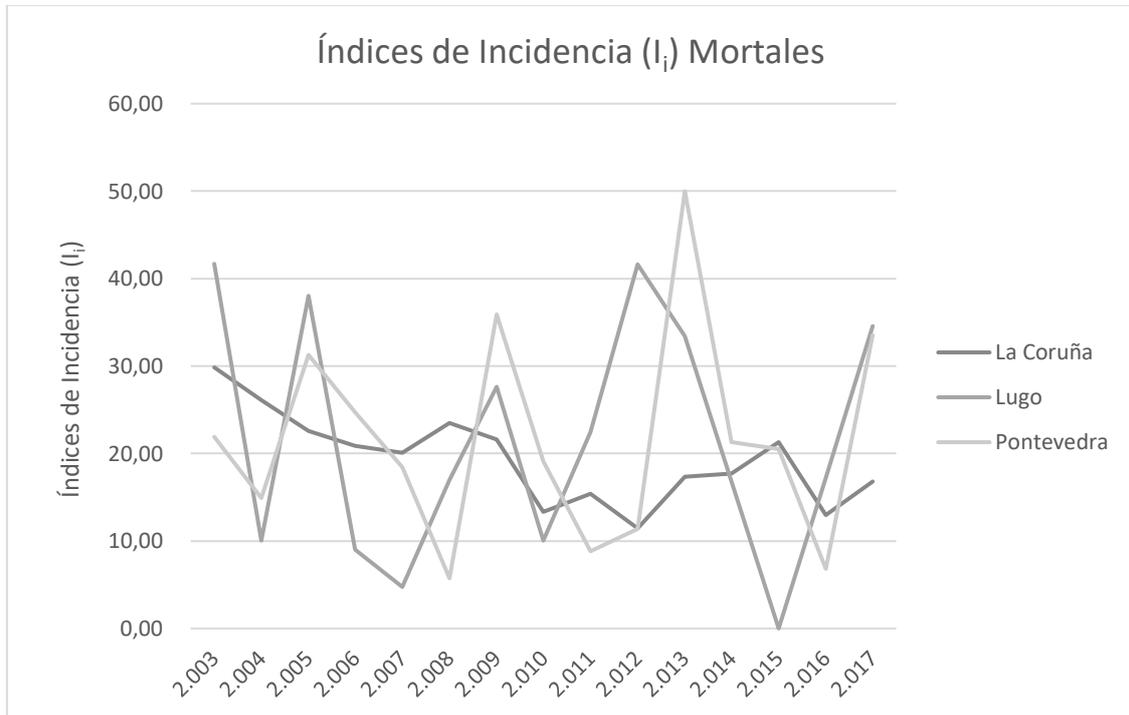


Figura 47. Índices de Incidencia (I_i) Mortales

La distribución provincial y a la evolución de los Índices de Incidencia (I_i) en el sector de la construcción de Galicia se muestra en la Tabla 173

Tabla 173

Evolución de los Índices de Incidencia (I_i) de Galicia

	Leves		Graves		Mortales		Totales	
Coruña	-5.632	-44,79%	-180	-68,17%	-13,07	-43,79%	-5.825	-45,26%
Lugo	-5.026	-48,32%	82	46,33%	-7,12	-17,08%	-4.951	-46,62%
Pontevedra	-7.920,97	-54,54%	11,63	-44,57%	11,63	53,06%	-8.071,19	-54,14%
Total Galicia	-6.445,94	-49,27%	-145,74	-49,91%	-1,95	-6,96%	-6.593,75	-49,20%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.3.- Comparativa entre los Índices de Incidencia

En la siguiente serie de Tablas se realizará una comparación de los datos de Índices de Incidencia de los accidentes producidos entre los sectores de la construcción y pesquero

de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

4.5.3.1.- Total de Galicia

La Tabla 174, nos muestra a modo de comparativa los valores de los Índices de Incidencia (I_i) para los accidentes laborales leves que se han producido entre los sectores de la construcción y pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017, también podemos observar la diferencia entre ambos sectores en número real y porcentual

Tabla 174

Índices de Incidencia (I_i) Leves en Galicia

	Leves Pesca	Leves Construcción	Diferencia	%
2.003	5.476,85	13.081,88	-7.605,03	-58,13%
2.004	7.018,12	12.714,56	-5.696,44	-44,80%
2.005	6.730,12	12.474,45	-5.744,33	-46,05%
2.006	6.531,48	12.050,68	-5.519,20	-45,80%
2.007	5.985,32	9.189,18	-3.203,86	-34,87%
2.008	5.464,50	11.192,52	-5.728,02	-51,18%
2.009	5.177,38	9.125,32	-3.947,94	-43,26%
2.010	5.767,82	9.010,66	-3.242,84	-35,99%
2.011	5.547,73	7.876,10	-2.328,37	-29,56%
2.012	5.403,71	6.376,78	-973,07	-15,26%
2.013	5.404,99	5.489,67	-84,68	-1,54%
2.014	5.822,82	5.865,16	-42,34	-0,72%
2.015	5.014,51	6.201,97	-1.187,46	-19,15%
2.016	5.433,85	5.818,00	-384,15	-6,60%
2.017	5.176,56	6.635,94	-1.459,38	-21,99%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 175 nos muestra a modo de comparativa los valores de los Índices de Incidencia (I_i) para los accidentes laborales graves que se han producido entre los sectores de la construcción y pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017, también podemos observar la diferencia entre ambos sectores

Tabla 175*Índices de Incidencia (I_i) Graves en Galicia*

	Graves Pesca	Graves Construcción	Diferencia	%
2.003	296,92	292,00	4,92	1,68%
2.004	409,42	313,00	96,42	30,81%
2.005	379,96	279,00	100,96	36,19%
2.006	251,51	277,00	-25,49	-9,20%
2.007	327,96	178,00	149,96	84,25%
2.008	218,24	194,00	24,24	12,49%
2.009	180,61	163,00	17,61	10,80%
2.010	270,94	179,00	91,94	51,36%
2.011	192,43	156,00	36,43	23,35%
2.012	216,53	189,00	27,53	14,57%
2.013	293,80	115,17	178,63	155,10%
2.014	285,43	172,87	112,56	65,11%
2.015	193,49	146,47	47,02	32,10%
2.016	327,53	181,30	146,23	80,66%
2.017	256,42	146,26	110,16	75,32%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 176, muestra los Índices de Incidencia de los mortales para el total de Galicia

Tabla 176*Índices de Incidencia (I_i) Mortales en Galicia*

	Mortales Pesca	Mortales Construcción	Diferencia	%
2.003	50,08	28,00	22,08	78,86%
2.004	79,71	20,00	59,71	298,55%
2.005	63,95	28,00	35,95	128,39%
2.006	35,37	21,00	14,37	68,43%
2.007	49,19	15,00	34,19	227,93%
2.008	55,63	16,00	39,63	247,69%
2.009	34,40	28,00	6,40	22,86%
2.010	36,74	17,00	19,74	116,12%
2.011	37,55	13,00	24,55	188,85%
2.012	24,06	17,00	7,06	41,53%
2.013	35,46	20,20	15,26	75,54%
2.014	103,79	18,52	85,27	460,42%
2.015	53,75	22,07	31,68	143,54%
2.016	64,43	10,19	54,24	532,29%
2.017	32,05	26,05	6,00	23,03%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 177, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para el total de Galicia

Tabla 177

Índices de Incidencia (I_i) en Galicia

	Pesca	Construcción	Diferencia	%
2.003	5.852,47	13.402,00	-7.549,53	-56,33%
2.004	7.507,25	13.048,00	-5.540,75	-42,46%
2.005	7.174,03	12.781,00	-5.606,97	-43,87%
2.006	6.818,36	12.349,00	-5.530,64	-44,79%
2.007	6.362,48	9.382,00	-3.019,52	-32,18%
2.008	5.738,37	11.402,00	-5.663,63	-49,67%
2.009	5.392,39	9.316,00	-3.923,61	-42,12%
2.010	6.075,50	9.206,00	-3.130,50	-34,00%
2.011	5.777,71	8.045,00	-2.267,29	-28,18%
2.012	5.644,30	6.583,00	-938,70	-14,26%
2.013	5.734,26	5.625,04	109,22	1,94%
2.014	6.212,05	6.056,55	155,50	2,57%
2.015	5.261,74	6.370,51	-1.108,77	-17,40%
2.016	5.825,82	6.009,49	-183,67	-3,06%
2.017	5.465,04	6.808,25	-1.343,21	-19,73%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 178, muestra los Promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para el total de Galicia

Tabla 178

Índices de Incidencia (I_i) en Galicia

	Total Pesca	Total Construcción	Diferencia	%
Leves	5.730,38	8.873,52	-3.143,14	-35,42%
Graves	273,41	198,80	74,61	37,53%
Mortales	50,41	20,00	30,41	152,03%
Totales	5.560,89	7.902,67	-2.341,78	-29,63%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.3.2.- Provincia de La Coruña

Tabla 179

Índices de Incidencia (I_i) Leves en La Coruña

	Leves Pesca	Leves Construcción	Diferencia	%
2.003	7.846,79	12.575,55	-4.728,76	-37,60%
2.004	11.838,86	11.720,14	118,72	1,01%
2.005	10.639,57	11.718,42	-1.078,85	-9,21%
2.006	11.356,22	11.315,88	40,34	0,36%
2.007	10.118,20	11.828,56	-1.710,36	-14,46%
2.008	9.768,64	11.368,87	-1.600,23	-14,08%
2.009	9.540,30	9.431,88	108,42	1,15%
2.010	10.284,12	9.098,89	1.185,23	13,03%
2.011	9.628,85	7.853,45	1.775,40	22,61%
2.012	9.417,84	6.487,21	2.930,63	45,18%
2.013	8.897,45	5.557,49	3.339,96	60,10%
2.014	10.088,86	6.225,63	3.863,23	62,05%
2.015	8.753,82	6.718,96	2.034,86	30,29%
2.016	9.413,13	6.341,80	3.071,33	48,43%
2.017	8.418,42	6.943,57	1.474,85	21,24%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

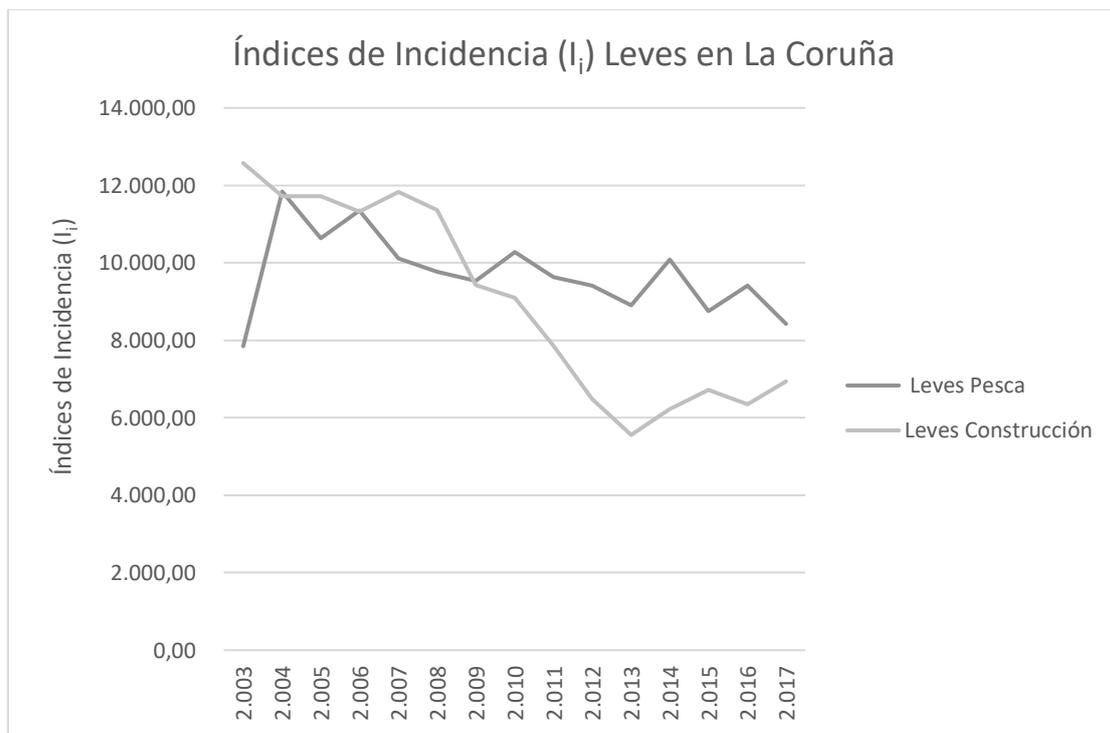


Figura 48. Índices de Incidencia (I_i) Leves en La Coruña

Tabla 180

Índices de Incidencia (I_i) Graves en La Coruña

	Graves Pesca	Graves Construcción	Diferencia	%
2.003	588,15	263,65	324,50	123,08%
2.004	695,55	325,36	370,19	113,78%
2.005	478,18	250,29	227,89	91,05%
2.006	201,96	248,08	-46,12	-18,59%
2.007	378,25	217,11	161,14	74,22%
2.008	289,20	177,14	112,06	63,26%
2.009	283,38	167,87	115,51	68,81%
2.010	505,49	178,31	327,18	183,49%
2.011	367,65	144,58	223,07	154,29%
2.012	338,26	164,18	174,08	106,03%
2.013	660,43	86,84	573,59	660,51%
2.014	610,88	146,22	464,66	317,78%
2.015	267,58	119,37	148,21	124,16%
2.016	484,21	151,20	333,01	220,24%
2.017	366,02	83,91	282,11	336,21%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 49, muestra la evolución de los Índices de Incidencia de los accidentes graves en los dos sectores para la provincia de La Coruña.

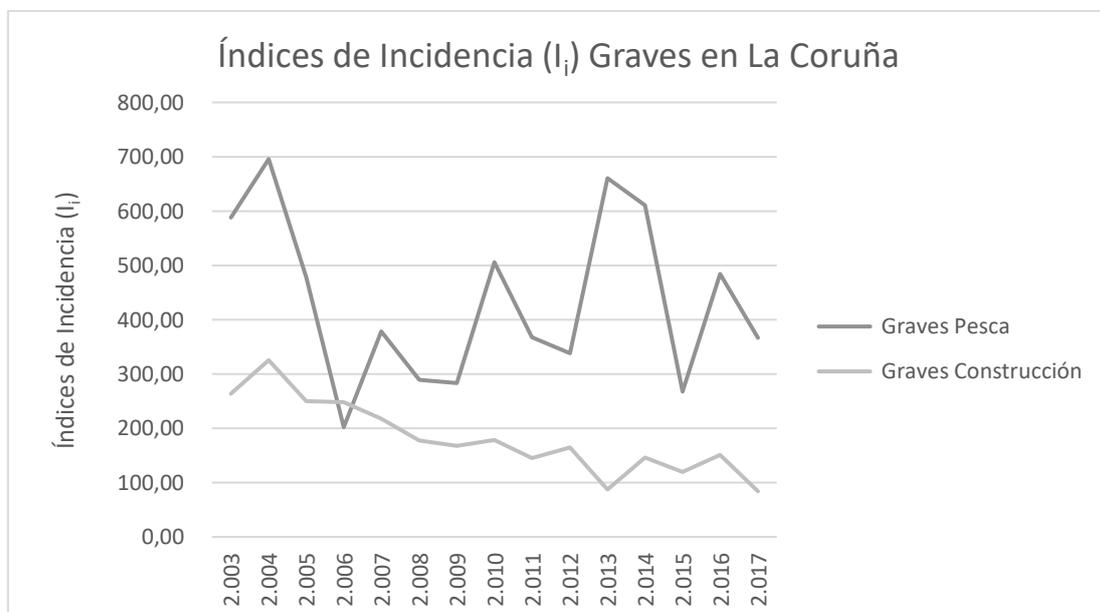


Figura 49. Índices de Incidencia (I_i) Graves en La Coruña

Tabla 181

Índices de Incidencia (I_i) Mortales en La Coruña

	Mortales Pesca	Mortales Construcción	Diferencia	%
2.003	14,35	29,85	-15,50	-51,93%
2.004	72,45	26,12	46,33	177,37%
2.005	44,83	22,55	22,28	98,80%
2.006	15,54	20,85	-5,31	-25,47%
2.007	15,76	20,10	-4,34	-21,59%
2.008	128,53	23,48	105,05	447,40%
2.009	94,46	21,58	72,88	337,72%
2.010	69,72	13,31	56,41	423,82%
2.011	70,03	15,38	54,65	355,33%
2.012	53,41	11,45	41,96	366,46%
2.013	55,04	17,37	37,67	216,87%
2.014	148,09	17,72	130,37	735,72%
2.015	57,34	21,32	36,02	168,95%
2.016	96,84	12,96	83,88	647,22%
2.017	19,26	16,78	2,48	14,78%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 50, muestra la evolución de los Índices de Incidencia de los accidentes mortales en los dos sectores para la provincia de La Coruña.

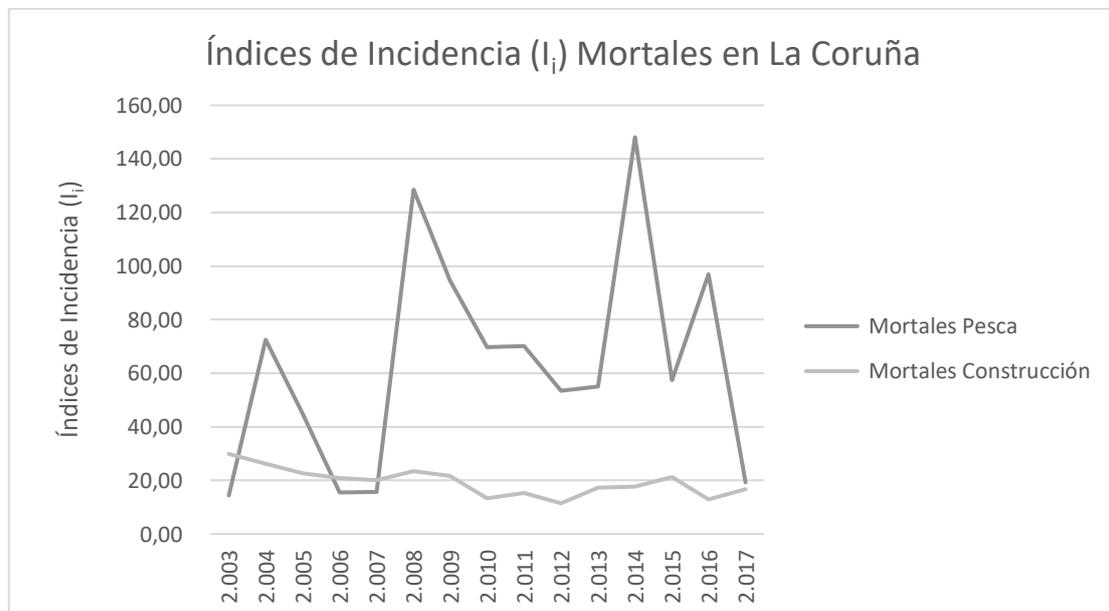


Figura 50. Índices de Incidencia (I_i) Mortales en La Coruña

Tabla 182

Índices de Incidencia (I_i) Totales en La Coruña

	Pesca	Construcción	Diferencia	%
2.003	8.449,29	12.869,05	-4.419,76	-34,34%
2.004	12.606,87	12.071,63	535,24	4,43%
2.005	11.162,58	11.991,25	-828,67	-6,91%
2.006	11.573,71	11.584,81	-11,10	-0,10%
2.007	10.512,21	12.065,78	-1.553,57	-12,88%
2.008	10.186,38	11.569,49	-1.383,11	-11,95%
2.009	9.918,14	9.621,33	296,81	3,08%
2.010	10.859,33	9.290,51	1.568,82	16,89%
2.011	10.066,53	8.013,41	2.053,12	25,62%
2.012	9.809,51	6.662,84	3.146,67	47,23%
2.013	9.612,92	5.661,69	3.951,23	69,79%
2.014	10.847,83	6.389,58	4.458,25	69,77%
2.015	9.078,75	6.859,65	2.219,10	32,35%
2.016	9.994,19	6.505,96	3.488,23	53,62%
2.017	8.803,70	7.044,26	1.759,44	24,98%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 51, muestra los Promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para la provincia de La Coruña

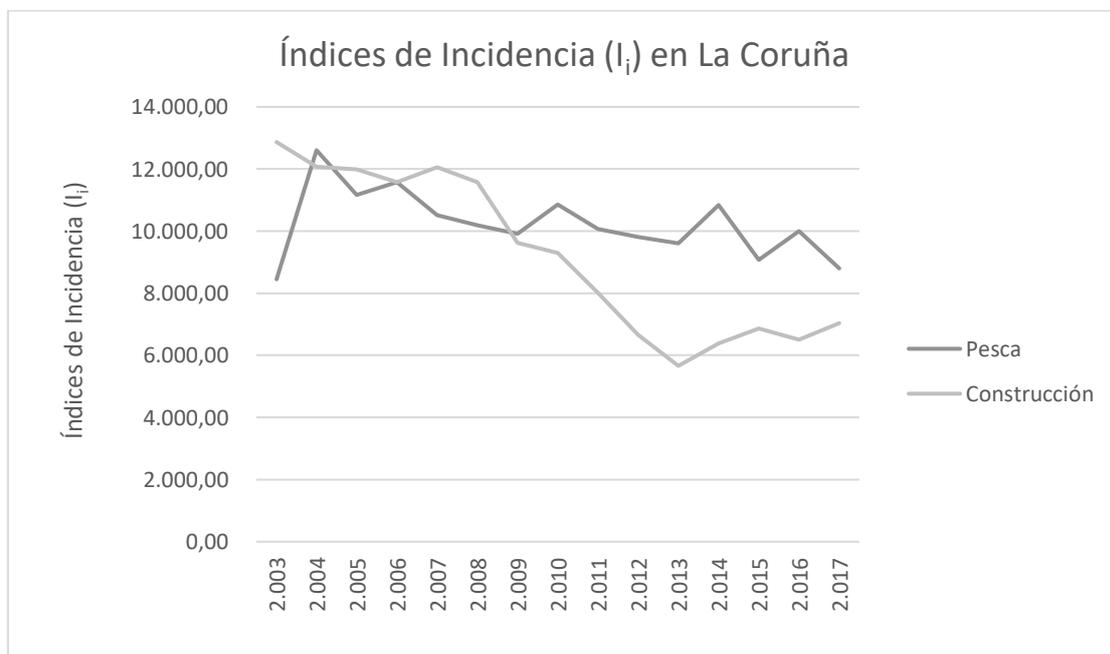


Figura 51. Índices de Incidencia (I_i) Totales en La Coruña

La Tabla 183, muestra los Promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para el total de La Coruña

Tabla 183

Índices de Incidencia (I_i) en La Coruña

	Total Pesca	Total Construcción	Diferencia	%
Leves	9.734,07	9.012,42	721,65	8,01%
Graves	434,35	181,61	252,74	139,17%
Mortales	63,71	19,39	44,32	228,61%
Totales	9.640,49	8.264,35	1.376,14	16,65%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.3.3.- Provincia de Lugo

La Tabla 184, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes leves en los dos sectores para la provincia de Lugo.

Tabla 184

Índices de Incidencia (I_i) Leves en Lugo

	Leves Pesca	Leves Construcción	Diferencia	%
2.003	9.139,31	10.402,33	-1.263,02	-12,14%
2.004	9.680,28	10.411,65	-731,37	-7,02%
2.005	10.341,77	9.808,95	532,82	5,43%
2.006	8.183,91	9.846,10	-1.662,19	-16,88%
2.007	10.533,64	3.009,31	7.524,33	250,04%
2.008	9.257,38	9.056,15	201,23	2,22%
2.009	8.328,91	7.411,84	917,07	12,37%
2.010	7.955,74	7.357,09	598,65	8,14%
2.011	8.269,86	6.513,19	1.756,67	26,97%
2.012	6.617,65	5.575,59	1.042,06	18,69%
2.013	7.777,10	5.032,60	2.744,50	54,53%
2.014	5.866,84	6.139,61	-272,77	-4,44%
2.015	6.267,41	5.537,95	729,46	13,17%
2.016	6.342,78	5.571,80	770,98	13,84%
2.017	5.401,84	5.375,97	25,87	0,48%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

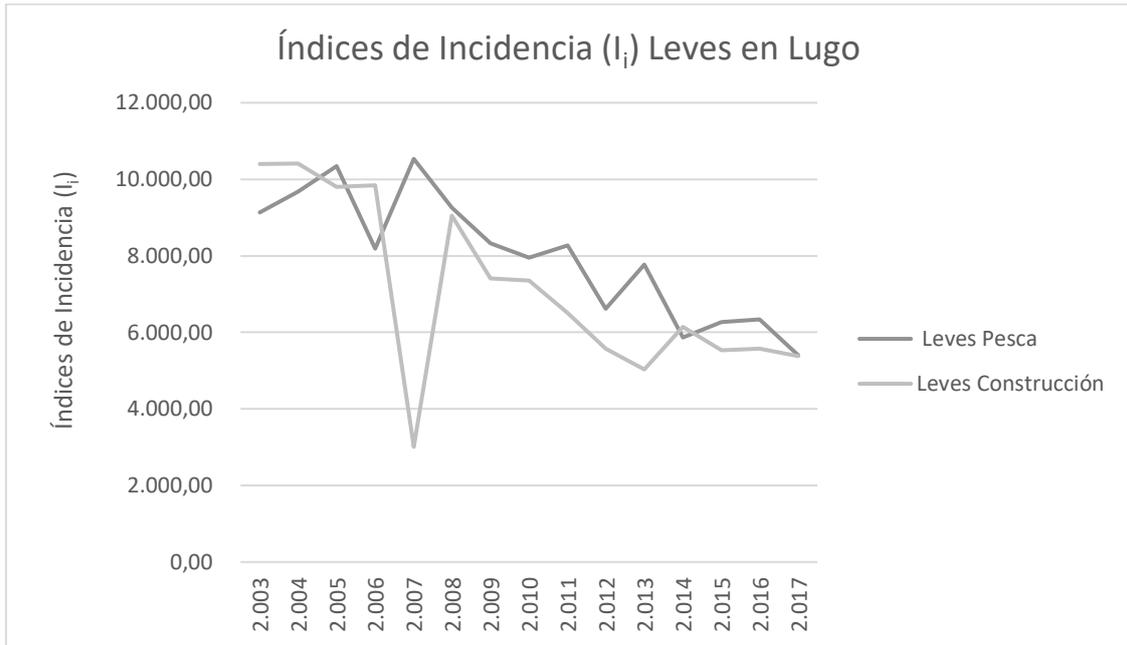


Figura 52. Índices de Incidencia (I_i) Leves en Lugo

La Tabla 185, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes graves en los dos sectores para la provincia de Lugo

Tabla 185

Índices de Incidencia (I_i) Graves en Lugo

	Graves Pesca	Graves Construcción	Diferencia	%
2.003	44,37	177,19	-132,82	-74,96%
2.004	222,02	170,68	51,34	30,08%
2.005	355,08	199,60	155,48	77,90%
2.006	229,89	144,00	85,89	59,65%
2.007	324,83	28,57	296,26	1036,96%
2.008	50,86	118,94	-68,08	-57,24%
2.009	53,05	64,45	-11,40	-17,69%
2.010	105,37	120,77	-15,40	-12,75%
2.011	54,41	101,07	-46,66	-46,17%
2.012	56,56	138,70	-82,14	-59,22%
2.013	244,95	100,32	144,63	144,17%
2.014	263,68	319,60	-55,92	-17,50%
2.015	69,64	133,44	-63,80	-47,81%
2.016	134,95	137,58	-2,63	-1,91%
2.017	65,88	259,29	-193,41	-74,59%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

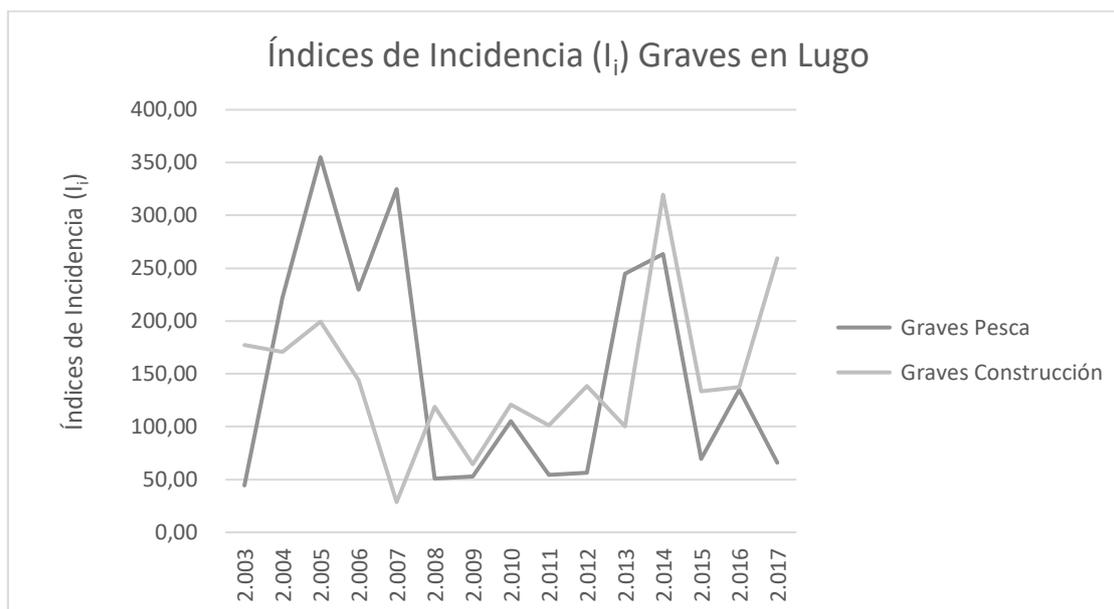


Figura 53. Índices de Incidencia (I_i) Graves en Lugo

La Tabla 186, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes mortales en los dos sectores para la provincia de Lugo

Tabla 186

Índices de Incidencia (I_i) Mortales en Lugo

	Mortales Pesca	Mortales Construcción	Diferencia	%
2.003	44,37	41,69	2,68	6,43%
2.004	0,00	10,04	-10,04	-100,00%
2.005	399,47	38,02	361,45	950,68%
2.006	45,98	9,00	36,98	410,89%
2.007	278,42	4,76	273,66	5749,16%
2.008	50,86	16,99	33,87	199,35%
2.009	0,00	27,62	-27,62	-100,00%
2.010	105,37	10,06	95,31	947,42%
2.011	54,41	22,46	31,95	142,25%
2.012	56,56	41,61	14,95	35,93%
2.013	61,24	33,44	27,80	83,13%
2.014	197,76	16,82	180,94	1075,74%
2.015	0,00	0,00	0,00	0,00%
2.016	67,48	17,20	50,28	292,33%
2.017	65,88	34,57	31,31	90,57%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

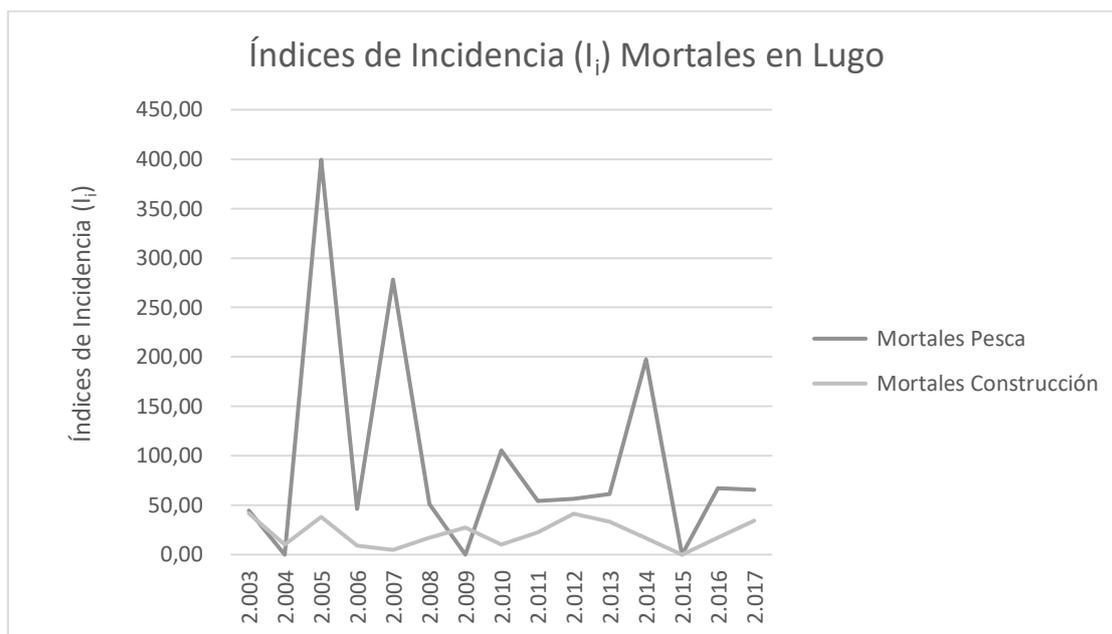


Figura 54. Índices de Incidencia (I_i) Mortales en Lugo

La Tabla 187, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para la provincia de Lugo

Tabla 187

Índices de Incidencia (I_i) Totales en Lugo

	Pesca	Construcción	Diferencia	%
2.003	9.272,40	10.621,22	-1.348,82	-12,70%
2.004	9.902,31	10.592,37	-690,06	-6,51%
2.005	11.096,32	10.046,57	1.049,75	10,45%
2.006	8.459,77	9.999,10	-1.539,33	-15,39%
2.007	11.136,89	3.042,64	8.094,25	266,03%
2.008	9.359,10	9.192,08	167,02	1,82%
2.009	8.381,96	7.503,91	878,05	11,70%
2.010	8.166,49	7.487,92	678,57	9,06%
2.011	8.378,68	6.636,72	1.741,96	26,25%
2.012	6.730,77	5.755,90	974,87	16,94%
2.013	8.083,28	5.166,36	2.916,92	56,46%
2.014	6.328,28	6.476,03	-147,75	-2,28%
2.015	6.337,05	5.671,39	665,66	11,74%
2.016	6.545,21	5.726,57	818,64	14,30%
2.017	5.533,60	5.669,84	-136,24	-2,40%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

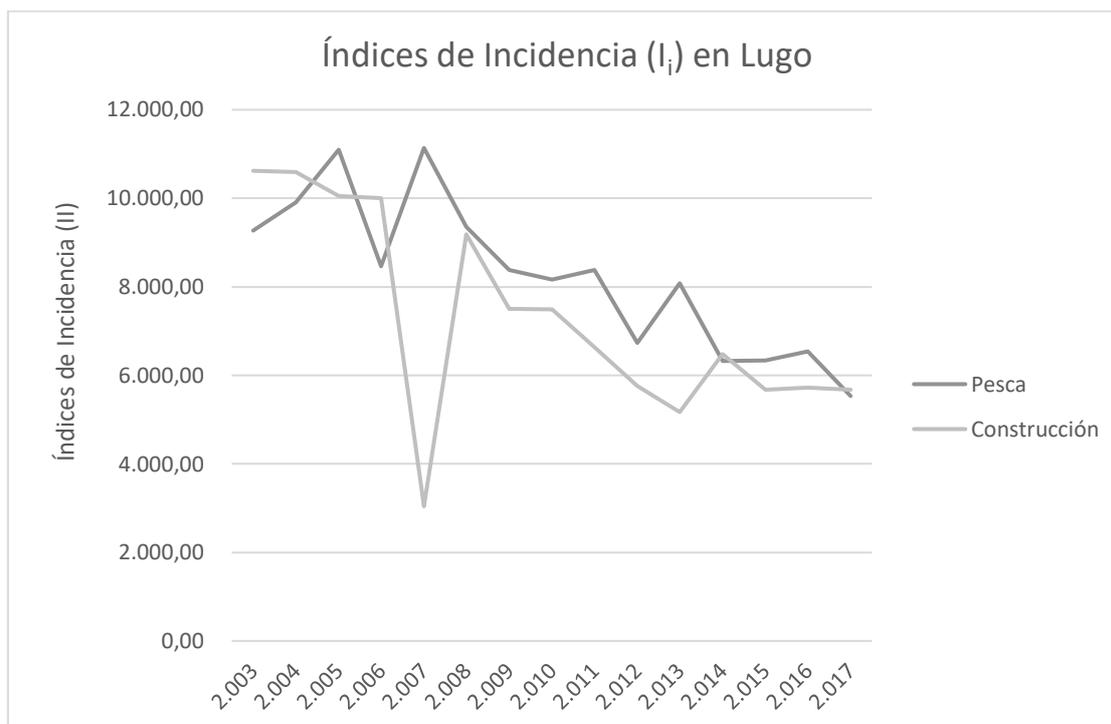


Figura 55. Índices de Incidencia (Ii) Totales en Lugo

La Tabla 188, muestra los Promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes en los dos sectores para el total de Lugo

Tabla 188

Índices de Incidencia (Ii) en Lugo

	Total Pesca	Total Construcción	Diferencia	%
Leves	7.997,63	7.136,68	860,95	12,06%
Graves	151,70	147,61	4,09	2,77%
Mortales	95,19	21,62	73,57	340,30%
Totales	7.566,92	6.368,93	1.197,99	18,81%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.3.4.- Provincia de Pontevedra

La Tabla 189, muestra los Índices de Incidencia de los accidentes leves para los dos sectores para la provincia de Pontevedra en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 189

Índices de Incidencia (I_i) Leves en Pontevedra

	Leves Pesca	Leves Construcción	Diferencia	%
2.003	4.153,99	14.524,11	-10.370,12	-71,40%
2.004	4.889,68	14.651,64	-9.761,96	-66,63%
2.005	4.785,39	14.226,37	-9.440,98	-66,36%
2.006	4.473,09	13.690,77	-9.217,68	-67,33%
2.007	3.718,62	12.569,50	-8.850,88	-70,42%
2.008	3.208,38	11.676,80	-8.468,42	-72,52%
2.009	3.041,61	9.315,37	-6.273,76	-67,35%
2.010	3.645,24	9.533,65	-5.888,41	-61,76%
2.011	3.491,67	8.639,90	-5.148,23	-59,59%
2.012	3.562,63	6.457,67	-2.895,04	-44,83%
2.013	3.597,12	6.215,63	-2.618,51	-42,13%
2.014	3.953,98	4.484,40	-530,42	-11,83%
2.015	3.227,16	5.031,49	-1.804,33	-35,86%
2.016	3.607,52	4.326,21	-718,69	-16,61%
2.017	3.747,81	6.603,14	-2.855,33	-43,24%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

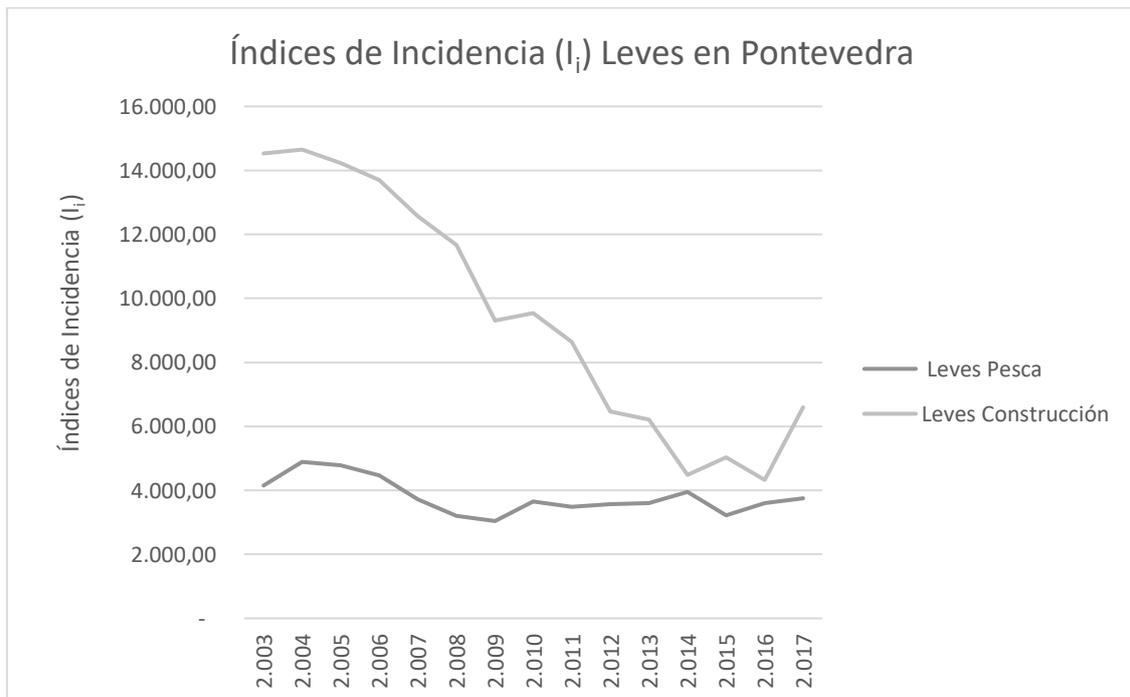


Figura 56. Índices de Incidencia (I_i) Leves en Pontevedra

Tabla 190

Índices de Incidencia (I_i) Graves en Pontevedra

	Graves Pesca	Graves Construcción	Diferencia	%
2.003	218,91	363,18	-144,27	-39,72%
2.004	325,26	340,74	-15,48	-4,54%
2.005	345,86	338,59	7,27	2,15%
2.006	273,26	356,89	-83,63	-23,43%
2.007	308,31	292,50	15,81	5,41%
2.008	210,82	240,94	-30,12	-12,50%
2.009	158,99	192,44	-33,45	-17,38%
2.010	198,19	210,41	-12,22	-5,81%
2.011	138,21	176,87	-38,66	-21,86%
2.012	186,72	199,14	-12,42	-6,24%
2.013	142,30	133,31	8,99	6,74%
2.014	145,84	163,46	-17,62	-10,78%
2.015	176,03	150,60	25,43	16,89%
2.016	283,92	252,84	31,08	12,29%
2.017	233,20	201,32	31,88	15,84%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

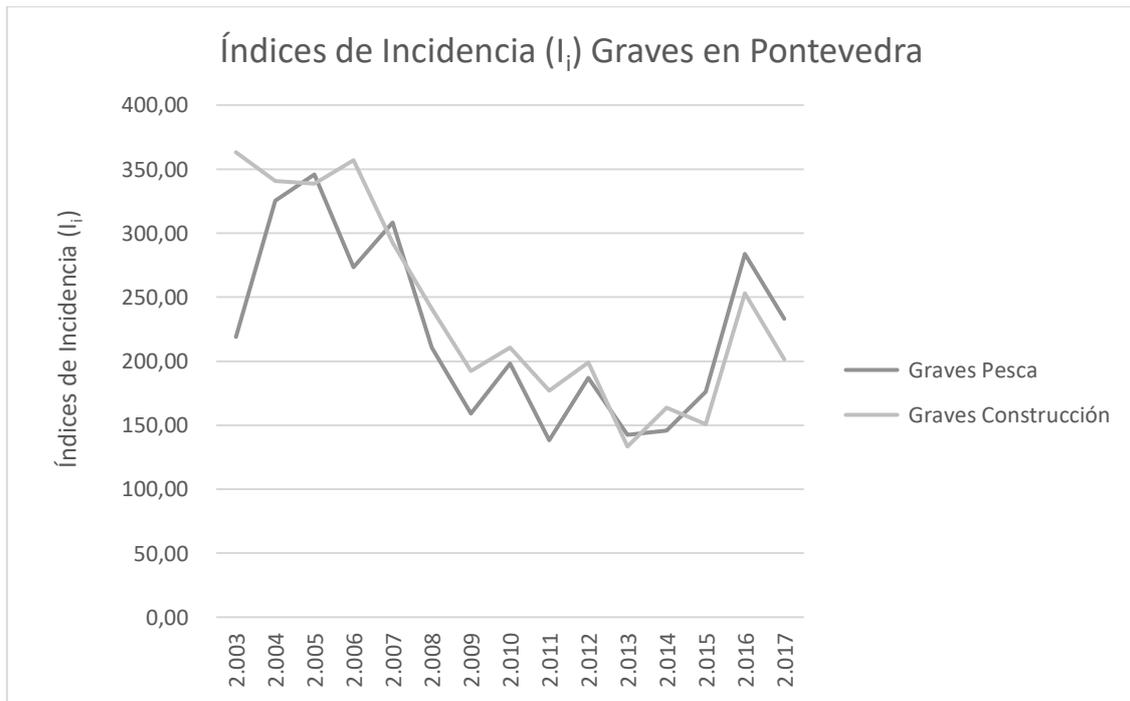


Figura 57. Índices de Incidencia (I_i) Graves en Pontevedra

Tabla 191

Índices de Incidencia (I_i) Mortales en Pontevedra

	Mortales Pesca	Mortales Construcción	Diferencia	%
2.003	64,07	21,92	42,15	192,29%
2.004	92,16	14,94	77,22	516,87%
2.005	28,35	31,30	-2,95	-9,42%
2.006	41,58	24,71	16,87	68,27%
2.007	31,46	18,45	13,01	70,51%
2.008	26,35	5,74	20,61	359,06%
2.009	13,83	35,88	-22,05	-61,45%
2.010	14,16	19,13	-4,97	-25,98%
2.011	21,82	8,84	12,98	146,83%
2.012	7,47	11,38	-3,91	-34,36%
2.013	23,72	49,99	-26,27	-52,55%
2.014	72,92	21,32	51,60	242,03%
2.015	58,68	20,54	38,14	185,69%
2.016	50,10	6,83	43,27	633,53%
2.017	33,31	33,55	-0,24	-0,72%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

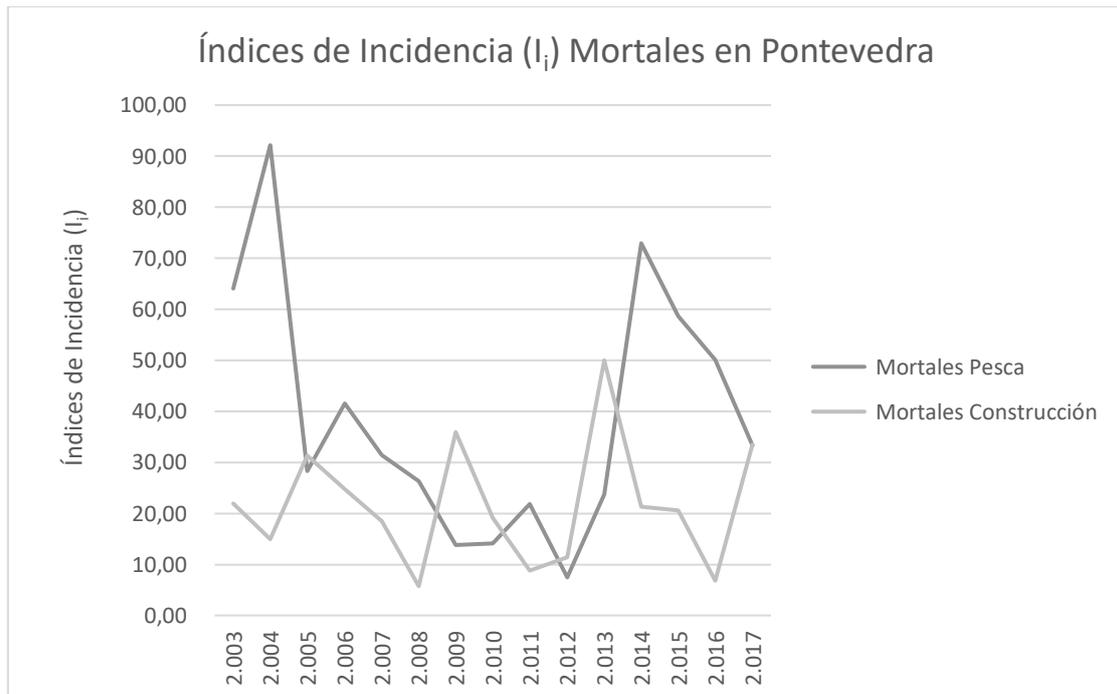


Figura 58. Índices de Incidencia (I_i) Mortales en Pontevedra

Tabla 192

Índices de Incidencia (I,) Totales en Pontevedra

	Pesca	Construcción	Diferencia	%
2.003	4.436,97	14.909,20	-10.472,23	-70,24%
2.004	5.307,10	15.007,32	-9.700,22	-64,64%
2.005	5.159,61	14.596,26	-9.436,65	-64,65%
2.006	4.787,93	14.072,37	-9.284,44	-65,98%
2.007	4.058,39	12.880,44	-8.822,05	-68,49%
2.008	3.445,55	11.923,48	-8.477,93	-71,10%
2.009	3.214,43	9.543,69	-6.329,26	-66,32%
2.010	3.857,59	9.763,19	-5.905,60	-60,49%
2.011	3.651,70	8.825,61	-5.173,91	-58,62%
2.012	3.756,82	6.668,19	-2.911,37	-43,66%
2.013	3.763,14	6.398,93	-2.635,79	-41,19%
2.014	4.172,74	4.669,18	-496,44	-10,63%
2.015	3.461,86	5.202,63	-1.740,77	-33,46%
2.016	3.941,54	4.885,88	-944,34	-19,33%
2.017	4.014,32	6.838,01	-2.823,69	-41,29%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

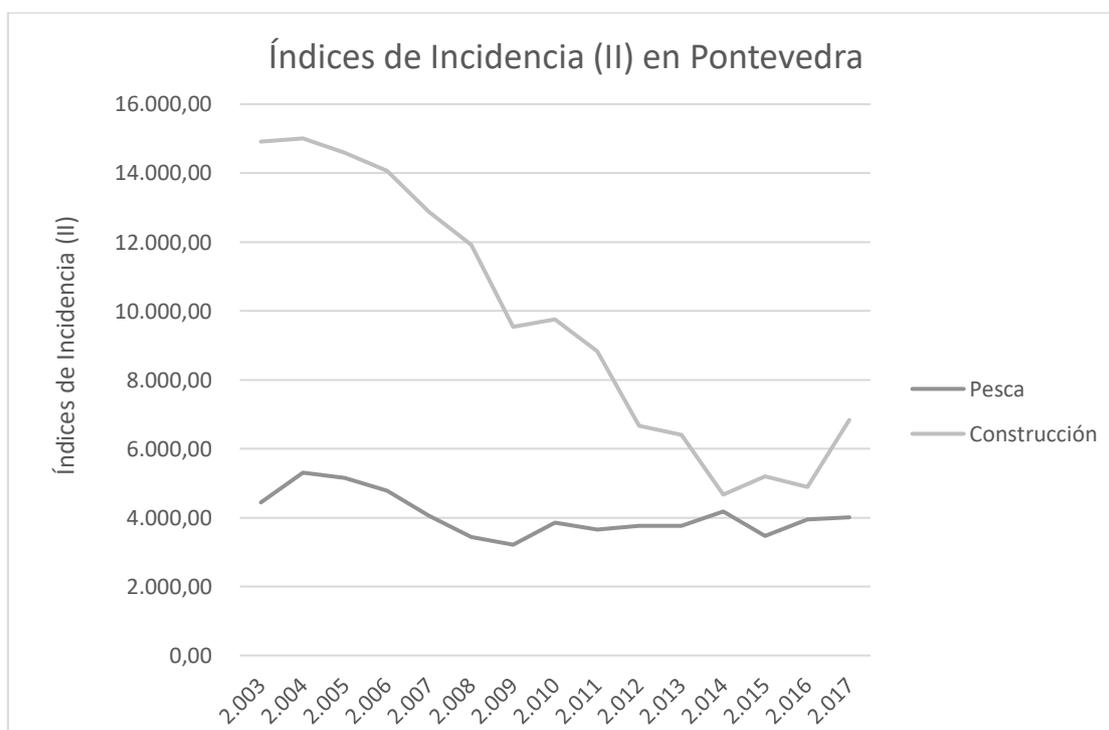


Figura 59. Índices de Incidencia (Ii) Totales en Pontevedra

Tabla 193*Índices de Incidencia (I_i) en Pontevedra*

	Total Pesca	Total Construcción	Diferencia	%
Leves	3.806,93	9.463,11	-5.656,18	-59,77%
Graves	223,05	240,88	-17,83	-7,40%
Mortales	38,67	21,63	17,03	78,72%
Totales	3.606,24	8.212,04	-4.605,81	-56,09%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.4.- Comparativas Accidentes, Empleos y Flota Pesquera

4.5.4.1.- Relación Trabajadores y Flota Española

La Tabla 194, muestra la relación entre los trabajadores y la flota española del sector pesquero nacional

Tabla 194*Flota Española: Trabajadores vs Buques*

	Empleos	Flota
2003	48.125	14.398
2004	51.375	14.057
2005	60.100	13.700
2006	51.300	13.363
2007	52.200	13.013
2008	47.800	11.424
2009	42.500	11.129
2010	37.700	10.855
2011	34.300	10.510
2012	39.875	10.121
2013	37.225	9.873
2014	33.500	9.631
2015	31.800	9.397
2016	36.600	9.312
2017	40.700	9.147
Promedio	43.007	11.329

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 195 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero nacional en números totales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 195

Flota Española: Trabajadores vs Buques

	Empleos	Flota España
Crecimiento	-7.425	-5.251
Evolución	-15,43%	-36,47%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La Figura 60 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero nacional

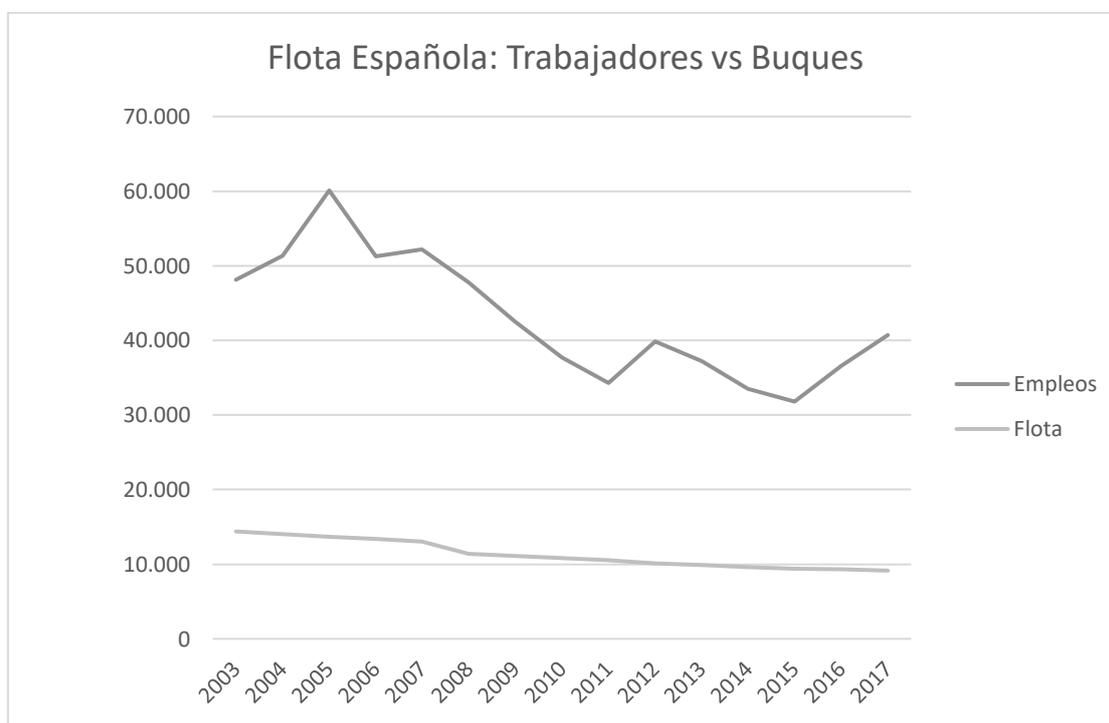


Figura 60. Flota Española: Trabajadores vs Buques

4.5.4.2.- Relación Trabajadores y Flota Gallega

La Tabla 196, muestra la relación que existe entre los trabajadores y la flota del sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. La última fila del cuadro corresponde al promedio de los valores de esos años

Tabla 196*Flota Gallega: Trabajadores vs Buques*

	Empleos	Flota
2003	27.954	6.769
2004	27.600	5.565
2005	26.582	5.391
2006	25.446	5.313
2007	24.393	5.209
2008	23.364	4.911
2009	23.255	4.853
2010	21.776	4.798
2011	21.306	4.734
2012	20.782	4.631
2013	19.741	4.853
2014	19.269	4.506
2015	18.606	4.438
2016	18.624	4.430
2017	18.719	4.419
Promedio	22.494	4.988

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

Para que los valores arrojados por la anterior tabla, Tabla 196, la Tabla 197 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 197*Flota Gallega: Trabajadores vs Buques*

	Empleos	Flota Galicia
Crecimiento	-9.235	-2.350
Evolución	-33,04%	-34,72%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 61, muestra en las curvas representadas, la evolución y los crecimientos tanto de la flota como de los trabajadores del sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

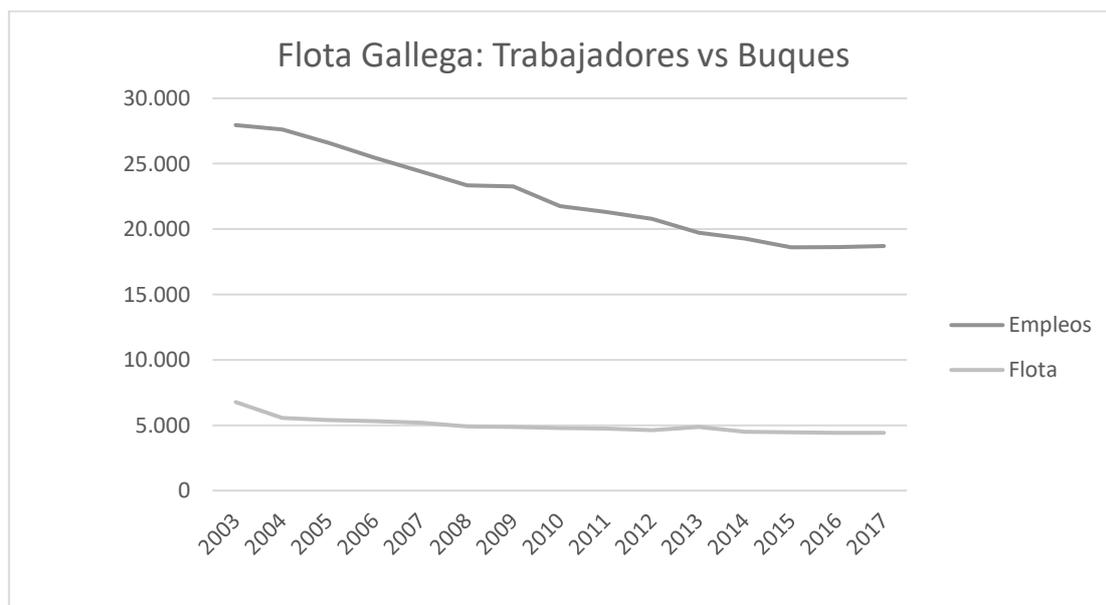


Figura 61. Flota Gallega: Trabajadores vs Buques

La Tabla 198, muestra la relación entre los trabajadores y la flota española del sector pesquero de La Coruña

Tabla 198

Flota La Coruña: Trabajadores vs Buques

	Empleos	Flota
2003	6.971	3.396
2004	6.897	2.750
2005	6.692	2.655
2006	6.433	2.626
2007	6.342	2.577
2008	6.222	2.458
2009	6.352	2.421
2010	5.737	2.401
2011	5.712	2.357
2012	5.617	2.315
2013	5.451	2.312
2014	5.402	2.292
2015	5.232	2.256
2016	5.163	2.261
2017	5.191	2.263
Promedio	5.961	2.489

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 62 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero de La Coruña

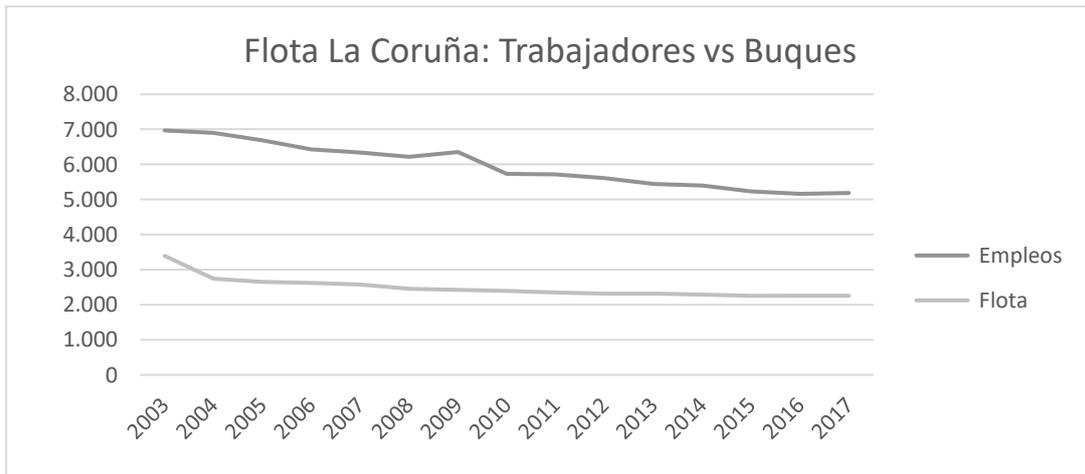


Figura 62. Flota La Coruña: Trabajadores vs Buques

La Tabla 199, muestra la Relación entre los trabajadores y la flota española del sector pesquero de Lugo

Tabla 199

Flota Lugo: Trabajadores vs Buques

	Empleos	Flota
2003	2.254	274
2004	2.252	237
2005	2.253	231
2006	2.175	225
2007	2.155	224
2008	1.966	232
2009	1.885	224
2010	1.898	211
2011	1.838	202
2012	1.768	193
2013	1.633	186
2014	1.517	182
2015	1.436	167
2016	1.482	169
2017	1.518	169

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 63 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero de Lugo

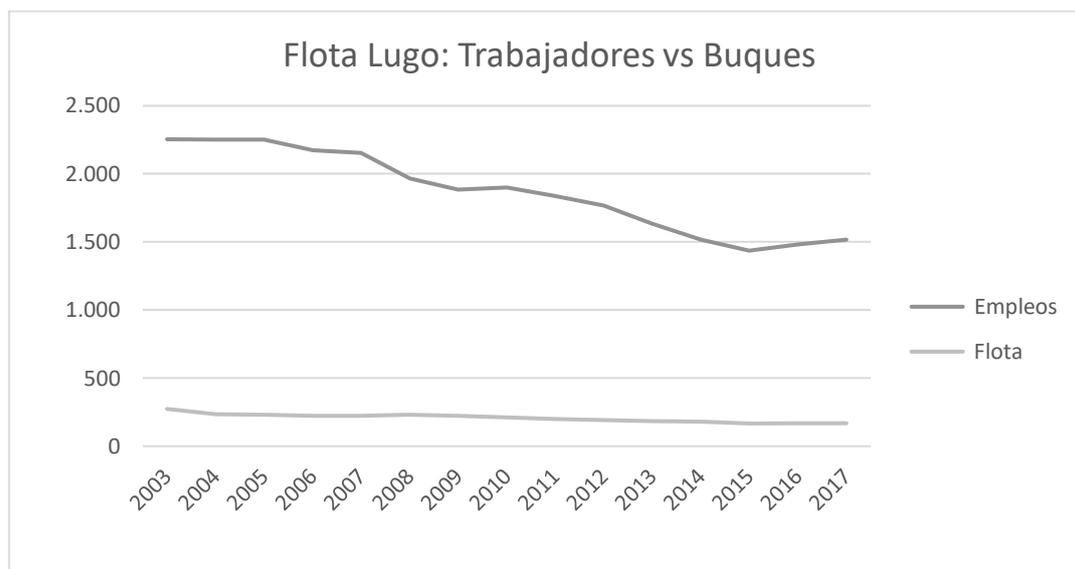


Figura 63. Flota Lugo: Trabajadores vs Buques

La Tabla 200, muestra la relación entre los trabajadores y la flota española del sector pesquero de Pontevedra

Tabla 200

Flota Pontevedra: Trabajadores vs Buques

	Empleos	Flota
2003	18.729	3.099
2004	18.451	2.578
2005	17.637	2.505
2006	16.838	2.462
2007	15.896	2.408
2008	15.181	2.221
2009	14.505	2.208
2010	14.140	2.186
2011	13.756	2.175
2012	13.397	2.123
2013	12.657	2.085
2014	12.342	2.032
2015	11.930	2.015
2016	11.975	2.000
2017	12.007	1.987
Promedio	14.629	2.272

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Figura 64 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero de Pontevedra

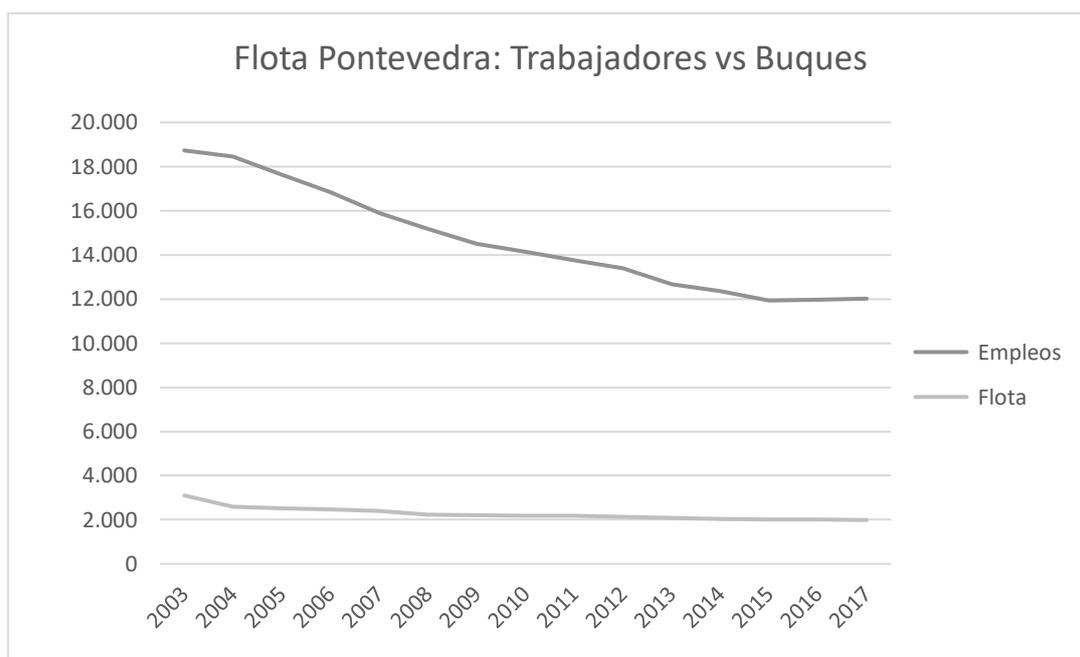


Figura 64. Flota Pontevedra: Trabajadores vs Buques

La Tabla 201 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los trabajadores del sector pesquero de Galicia

Tabla 201

Evolución y Crecimientos de la Flota y Trabajadores

	Trabajadores		Flota	
	Crecimiento	%	Crecimiento	%
La Coruña	-1.780	-25,53%	-1.133	-33,36%
Lugo	-736	-32,65%	-105	-38,32%
Pontevedra	-6.722	-35,89%	-1.112	-35,88%
Galicia	-9.235	-33,04%	-2.350	-34,72%
España	-7.425	-15,43%	-5.251	-36,47%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.4.3.- Relación Trabajadores y Accidentes en el Sector Español

La Tabla 202, muestra la relación que existe entre los trabajadores que desempeñan sus funciones en el sector pesquero nacional y los accidentes que se han producido en el sector para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 202*Flota Española: Trabajadores vs Accidentes*

	Empleos	Accidentes
2003	48.125	4.033
2004	51.375	4.108
2005	60.100	3.687
2006	51.300	3.600
2007	52.200	3.543
2008	47.800	3.254
2009	42.500	2.915
2010	37.700	2.847
2011	34.300	2.665
2012	39.875	2.632
2013	37.225	2.723
2014	33.500	2.637
2015	31.800	2.539
2016	36.600	2.639
2017	40.700	2.506
Promedio	43.007	3.089

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 203, muestra de una forma rápida y resumida, cómo ha sido la evolución y los crecimientos tanto de los empleos de la flota como de los trabajadores del sector pesquero nacional en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 203*Flota Española: Trabajadores vs Accidentes*

	Empleos	Accidentes
Crecimiento	-7,425	-1,527
Evolución	-15,43%	-37,86%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La siguiente figura, Figura 65, muestra de una forma gráfica cómo ha sido la evolución y los crecimientos tanto de los empleos de la flota pesquera nacional como de los trabajadores del sector en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017. En el eje horizontal o de las abscisas se le asignan los tenemos representados los años y en el eje de vertical o de las ordenadas se le asignan los valores reales tanto de los accidentes como para los empleos del sector.

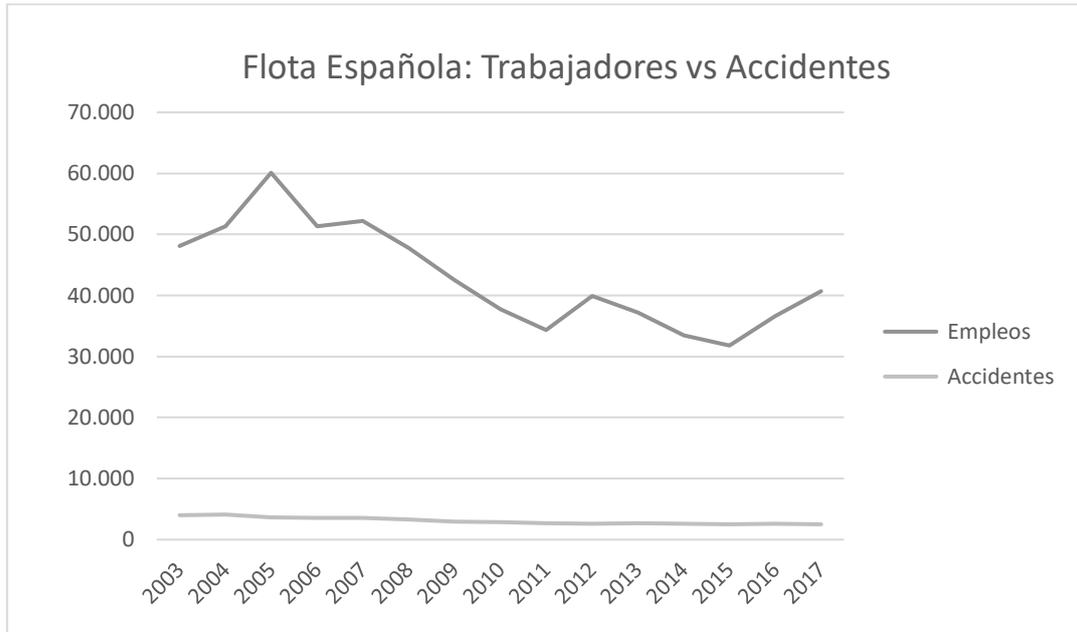


Figura 65. Flota Española: Trabajadores vs Accidentes

4.5.4.4.- Relación Trabajadores y Accidentes en el Sector Gallego

La Tabla 204, muestra la relación entre los trabajadores y Accidentes del sector gallego

Tabla 204

Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes

	Empleos	Accidentes
2003	27.954	1.628
2004	27.600	2.072
2005	26.582	1.907
2006	25.446	1.735
2007	24.393	1.552
2008	23.364	1.341
2009	23.255	1.255
2010	21.776	1.323
2011	21.306	1.231
2012	20.782	1.173
2013	19.741	1.132
2014	19.269	1.197
2015	18.606	979
2016	18.624	1.085
2017	18.719	1.023
Promedio	22.494	1.376

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 205 muestra la evolución y los crecimientos de los trabajadores y de los Accidentes del sector pesquero gallego

Tabla 205

Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes

	Empleos	Accidentes
Crecimiento	-9.235	-605
Evolución	-33,04%	-37,16%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La siguiente Figura 66 muestra la evolución y los crecimientos de los trabajadores y de los Accidentes del sector pesquero gallego

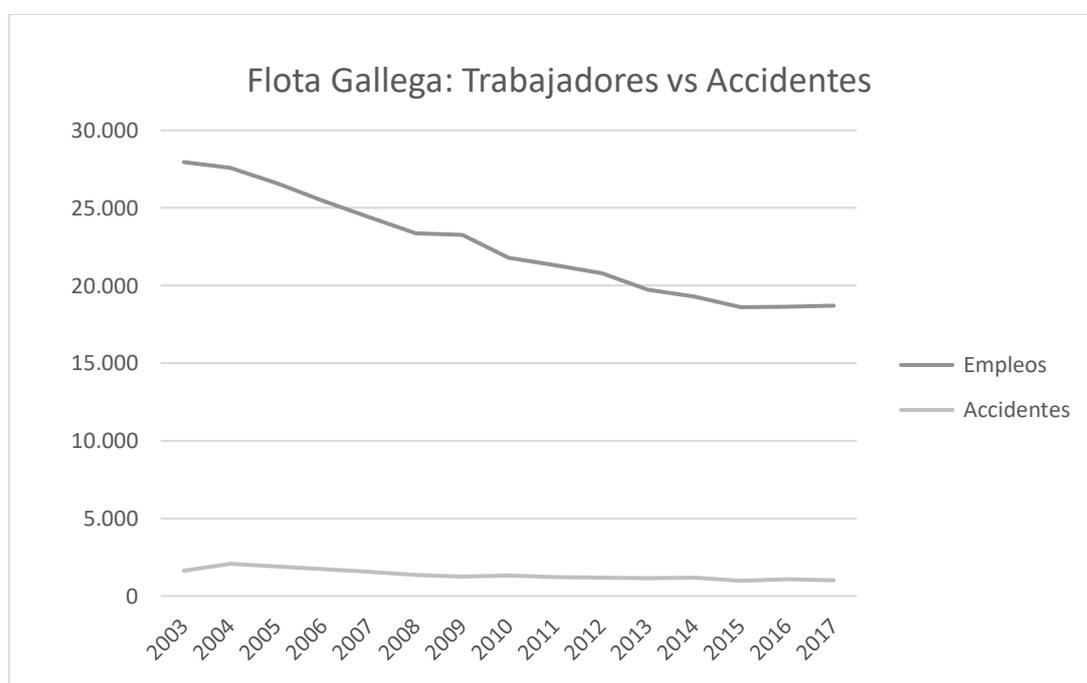


Figura 66. Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes

La Tabla 206, muestra la relación existente entre los trabajadores de la flota del sector pesquero de la provincia de La Coruña y los accidentes del sector para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

A continuación, la Figura 67, tiene representada en el eje horizontal los años y en el eje de vertical los valores reales tanto de los accidentes como para los empleos del sector.

Tabla 206

Flota La Coruña: Trabajadores vs Accidentes

	Empleos	Accidentes
2003	6.971	589
2004	6.897	870
2005	6.692	747
2006	6.433	745
2007	6.342	667
2008	6.222	634
2009	6.352	631
2010	5.737	623
2011	5.712	575
2012	5.617	551
2013	5.451	524
2014	5.402	586
2015	5.232	475
2016	5.163	516
2017	5.191	457
Promedio	5.961	613

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

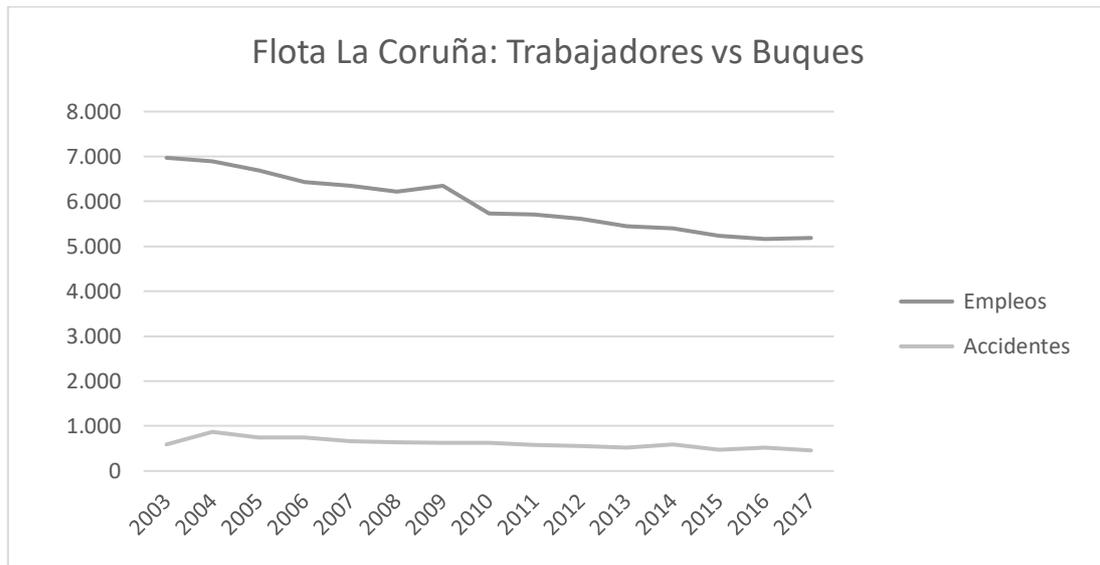


Figura 67. Flota La Coruña: Trabajadores vs Accidentes

La Tabla 207, muestra la relación entre los trabajadores y los Accidentes del sector pesquero de Lugo

Tabla 207

Flota Lugo: Trabajadores vs Accidentes

	Empleos	Accidentes
2003	2.254	208
2004	2.252	224
2005	2.253	250
2006	2.175	184
2007	2.155	240
2008	1.966	184
2009	1.885	159
2010	1.898	155
2011	1.838	154
2012	1.768	119
2013	1.633	132
2014	1.517	96
2015	1.436	91
2016	1.482	97
2017	1.518	84
Promedio	1.869	158

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

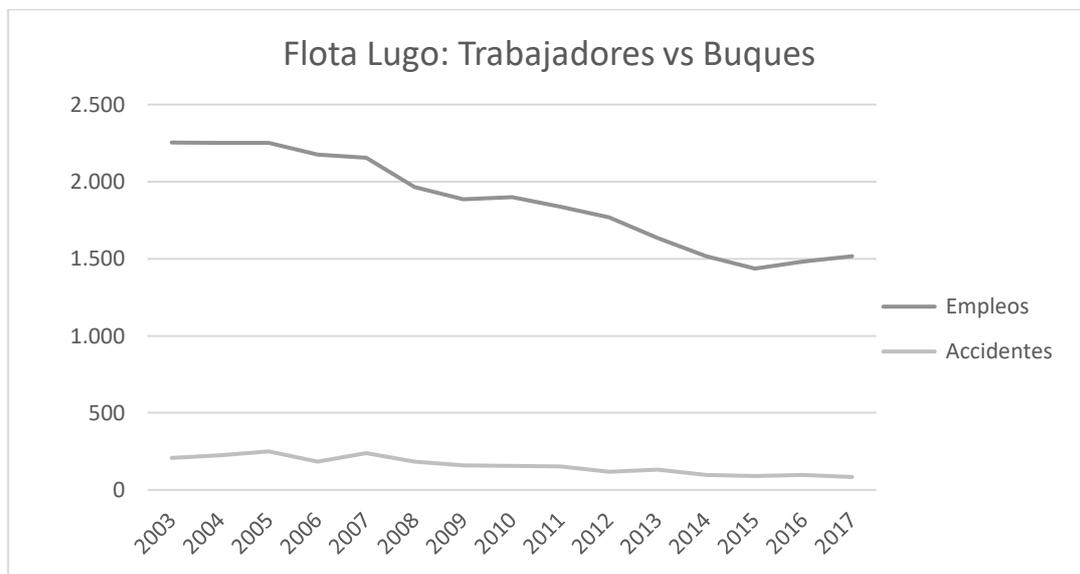


Figura 68. Flota Lugo: Trabajadores vs Buques

La Tabla 208, muestra la relación entre los Accidentes y los trabajadores del sector pesquero de Pontevedra

Tabla 208

Flota Pontevedra: Trabajadores vs Accidentes

	Empleos	Accidentes
2003	18.729	831
2004	18.451	979
2005	17.637	910
2006	16.838	806
2007	15.896	645
2008	15.181	523
2009	14.505	465
2010	14.140	545
2011	13.756	502
2012	13.397	503
2013	12.657	476
2014	12.342	515
2015	11.930	413
2016	11.975	472
2017	12.007	482
Promedio	14.629	604

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

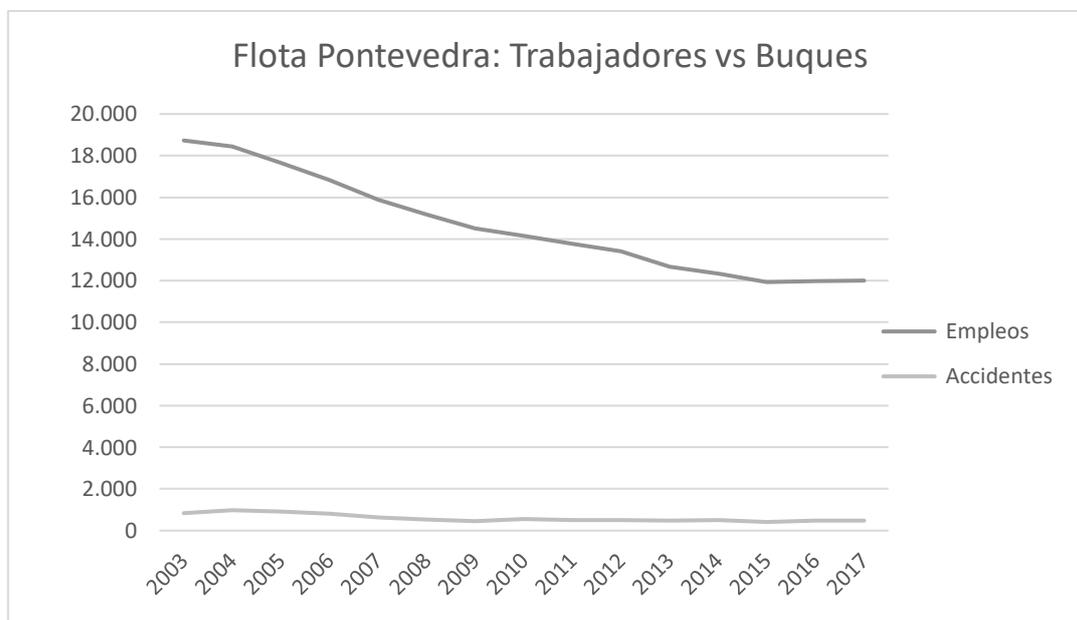


Figura 69. Flota Pontevedra: Trabajadores vs Accidentes

La Tabla 209 muestra la evolución y los crecimientos de los trabajadores y de los Accidentes del sector pesquero de Galicia

Tabla 209

Evolución y Crecimientos de los Trabajadores y Accidentes

	Trabajadores		Accidentes	
	Crecimiento	%	Crecimiento	%
La Coruña	-1.780	-25,53%	-132	-22,41%
Lugo	-736	-32,65%	-124	-59,62%
Pontevedra	-6.722	-35,89%	-349	-42,00%
Galicia	-9.235	-33,04%	-605	-37,16%
España	-7.425	-15,43%	-1.527	-37,86%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Informes de Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

4.5.4.5.- Relación Flota y Accidentes en el Sector Español

La Tabla 210 muestra la relación entre los accidentes y flota del sector pesquero nacional

Tabla 210

Flota Española: Accidentes vs Buques

	Accidentes	Buques
2003	4.033	14.398
2004	4.108	14.057
2005	3.687	13.700
2006	3.600	13.363
2007	3.543	13.013
2008	3.254	11.424
2009	2.915	11.129
2010	2.847	10.855
2011	2.665	10.510
2012	2.632	10.121
2013	2.723	9.873
2014	2.637	9.631
2015	2.539	9.397
2016	2.639	9.312
2017	2.506	9.147
Promedio	3.089	11.329

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 211 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los accidentes del sector pesquero nacional

Tabla 211

Flota Española: Accidentes vs Buques

	Accidentes	Buques
Crecimiento	-1.527	-5.251
Evolución	-37,86%	-36,47%

Fuente: Elaboración propia a partir de [Eurostat](#) y [Estadísticas Ministerio de Trabajo](#) (Años 2003-2017)

La siguiente Figura 70 muestra la evolución y los crecimientos de la flota y de los accidentes del sector pesquero nacional

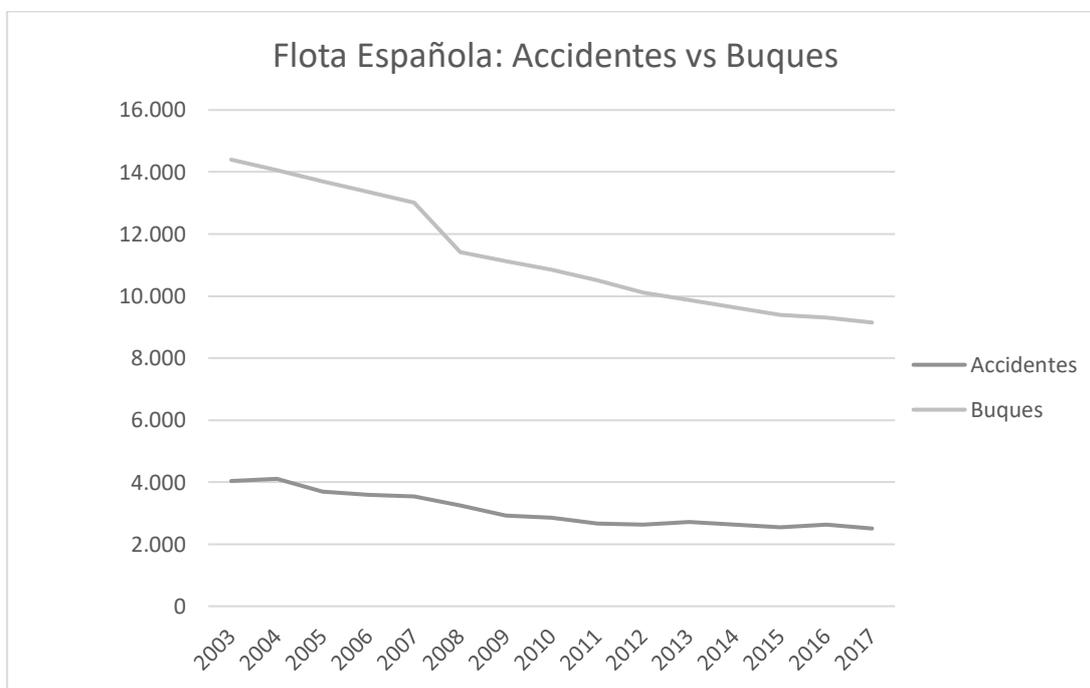


Figura 70. Flota Española: Accidentes vs Buques

4.5.4.6.- Relación Flota y Accidentes en el Sector Gallego

La Tabla 212, nos muestra la relación que existe entre los buques de pesca censados y los accidentes laborales que se han producido en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 212*Flota Gallega: Buques vs Accidentes*

	Accidentes	Buques
2003	1.628	6.769
2004	2.072	5.565
2005	1.907	5.391
2006	1.735	5.313
2007	1.552	5.209
2008	1.341	4.911
2009	1.255	4.853
2010	1.323	4.798
2011	1.231	4.734
2012	1.173	4.631
2013	1.132	4.853
2014	1.197	4.506
2015	979	4.438
2016	1.085	4.430
2017	1.023	4.419
Promedio	1.376	4.988

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La Tabla 213, nos muestra la evolución de la relación que existe entre los buques de pesca censados y los accidentes laborales que se han producido en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

Tabla 213*Flota Gallega: Buques vs Accidentes*

	Accidentes	Buques
Crecimiento	-605	-2.350
Evolución	-37,16%	-34,72%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La siguiente figura, Figura 71, nos muestra la evolución de la relación que existe entre los buques de pesca censados y los accidentes laborales que se han producido en el sector pesquero de la Comunidad Autónoma de Galicia para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017

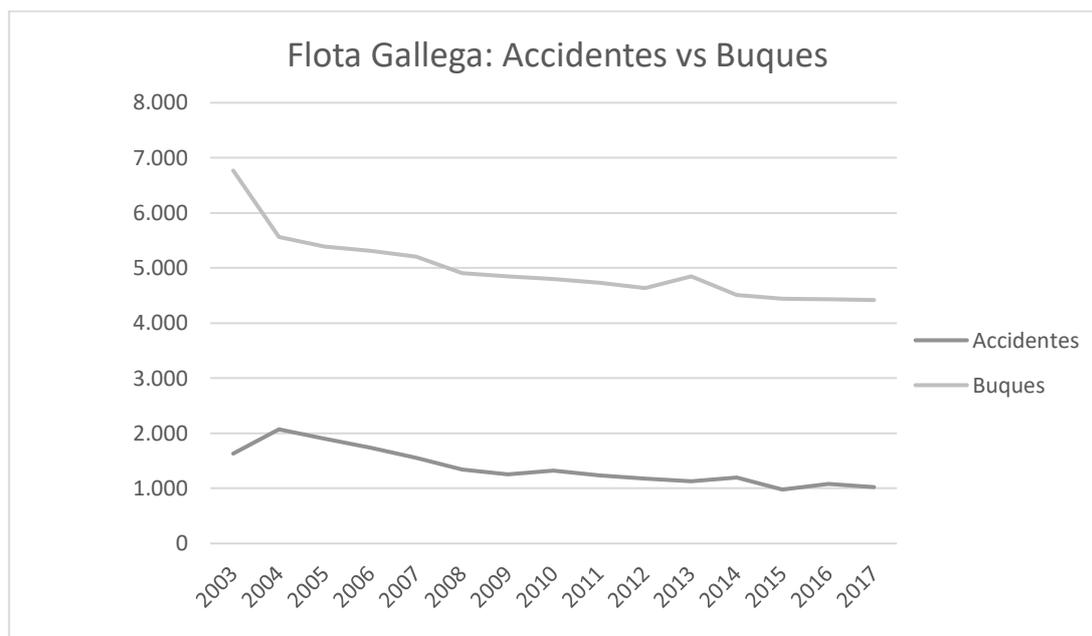


Figura 71. Flota Gallega: Buques vs Accidentes

La Tabla 214, muestra la relación entre los buques y los Accidentes del sector pesquero de La Coruña

Tabla 214

Flota La Coruña: Buques vs Accidentes

	Accidentes	Buques
2003	589	3.396
2004	870	2.750
2005	747	2.655
2006	745	2.626
2007	667	2.577
2008	634	2.458
2009	631	2.421
2010	623	2.401
2011	575	2.357
2012	551	2.315
2013	524	2.312
2014	586	2.292
2015	475	2.256
2016	516	2.261
2017	457	2.263
Promedio	613	2.489

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

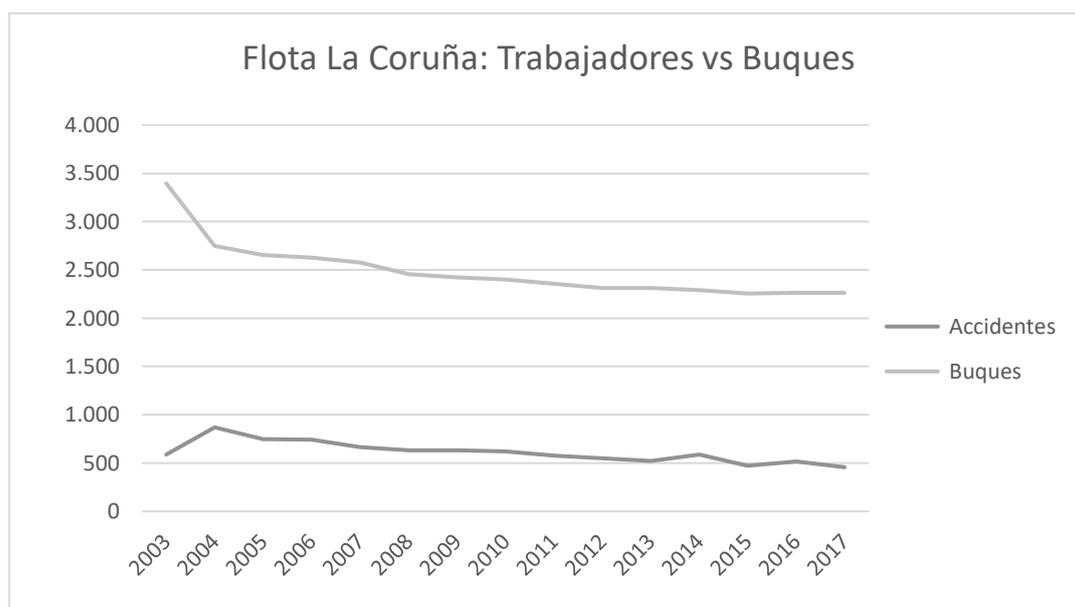


Figura 72. Flota La Coruña: Buques vs Accidentes

La Tabla 215, muestra la relación entre los buques y los Accidentes del sector pesquero de Lugo

Tabla 215

Flota Lugo: Buques vs Accidentes

	Accidentes	Buques
2003	208	274
2004	224	237
2005	250	231
2006	184	225
2007	240	224
2008	184	232
2009	159	224
2010	155	211
2011	154	202
2012	119	193
2013	132	186
2014	96	182
2015	91	167
2016	97	169
2017	84	169
Promedio	158	208

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

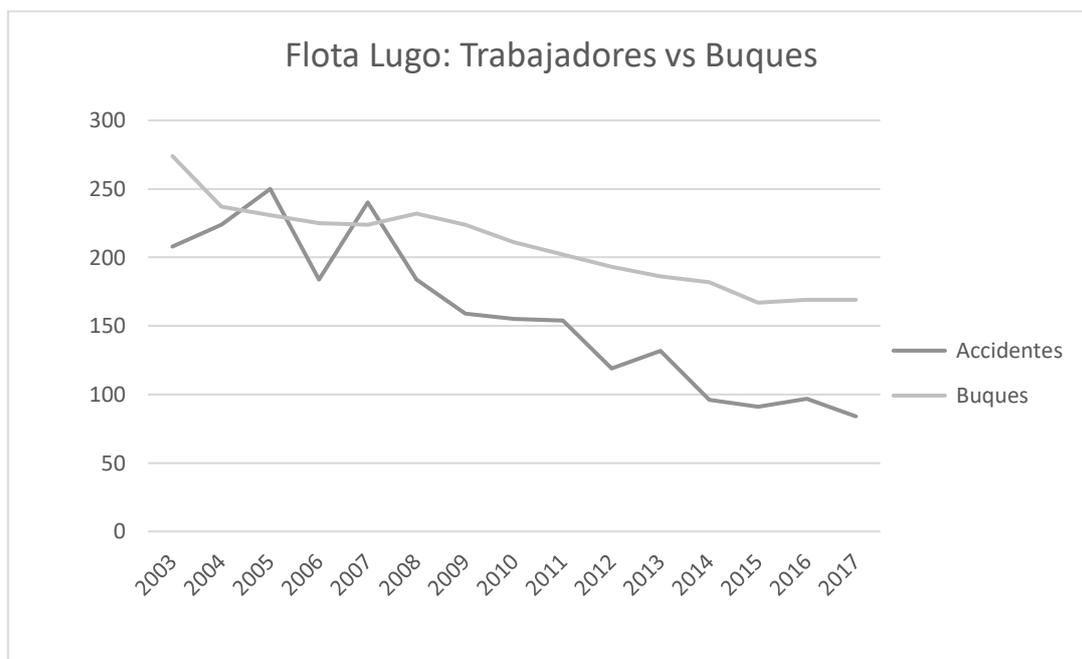


Figura 73. Flota Lugo: Buques vs Buques

La Tabla 216, muestra la relación entre los Accidentes y los buques del sector pesquero de Pontevedra

Tabla 216

Flota Pontevedra: Buques vs Accidentes

	Accidentes	Buques
2003	831	3.099
2004	979	2.578
2005	910	2.505
2006	806	2.462
2007	645	2.408
2008	523	2.221
2009	465	2.208
2010	545	2.186
2011	502	2.175
2012	503	2.123
2013	476	2.085
2014	515	2.032
2015	413	2.015
2016	472	2.000
2017	482	1.987
Promedio	604	2.272

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

La siguiente figura, Figura 74, muestra de una forma gráfica la evolución y los crecimientos de los buques de la flota pesquera de la provincia de Pontevedra y de los accidentes que han sufrido en el sector en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

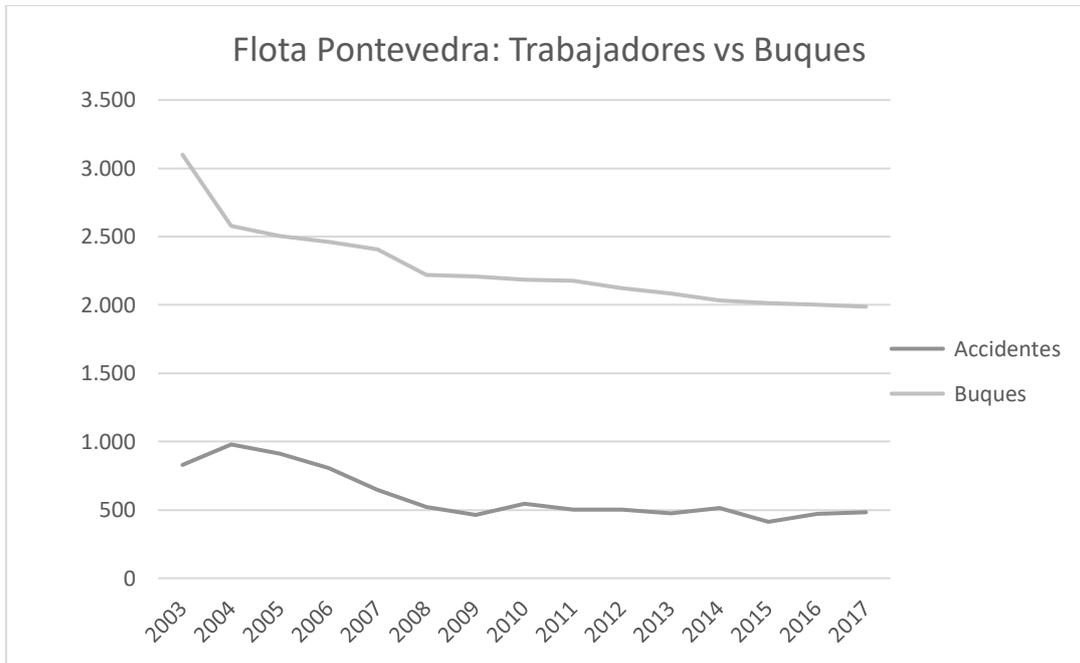


Figura 74. Flota Pontevedra: Buques vs Accidentes

La Tabla 217, muestra la evolución y los crecimientos de los buques que componen la flota pesquera nacional y de la Comunidad Autónoma de Galicia y de su división provincial y de los accidentes que han sufrido en el sector en ambas flotas en el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017.

Tabla 217

Evolución y Crecimientos de Buques y Accidentes

	Accidentes		Buques	
	Crecimiento	%	Crecimiento	%
La Coruña	-132	-22,41%	-1.133	-33,36%
Lugo	-124	-59,62%	-105	-38,32%
Pontevedra	-349	-42,00%	-1.112	-35,88%
Galicia	-605	-37,16%	-2.350	-34,72%
España	-1.527	-37,86%	-5.251	-36,47%

Fuente: Elaboración propia a partir del [Registro Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia](#) y los [Informes de la Siniestralidad Laboral en Galicia](#) (Años 2003-2017)

Capítulo 5. Discusión

La pesca en Galicia tal y como ha quedado demostrado es una actividad arriesgada y peligrosa. En los últimos años se ha ido constatando una continua evolución positiva del sector que se refleja también en la seguridad y salud del mismo.

Son varios los factores coadyuvantes en este proceso, la universalización de la vigilancia de la salud por el Instituto Social de la Marina, el soporte dado al sector desde distintos órganos como armadores, cofradías, sindicatos, ISSGA con el [Plan Vixía](#), la Fundación para la Pesca y el Marisqueo... y la creación del Servicio de Prevención Mancomunado de la Cooperativa de Armadores de Buques de Pesca del Puerto de Vigo (SPM COAPRE), con ámbito de actuación nacional y cobertura legal para todo tipo de flotas y artes pesqueras.

El objetivo general de esta tesis, como ya expliqué anteriormente, es la de colaborar en la mejora de las condiciones de trabajo del sector pesquero, muy especialmente para quien realiza su trabajo personal a bordo de los buques de la flota pesquera. He pretendido poner de relieve los riesgos laborales que sufren estos trabajadores en el desempeño de su trabajo mediante un análisis estadístico de los accidentes laborales, lo que permite una evaluación de los riesgos y el establecimiento de medidas de control sobre los mismos.

Los datos ofrecidos de accidentalidad, de la estructura y composición de la flota y de la mano de obra del sector, no ofrecen dudas en relación con la situación frecuentemente precaria en cuestiones relativas a las condiciones de salud y seguridad en el trabajo de los trabajadores del sector.

5.1.- Verificación de Hipótesis

5.1.1.- La Accidentalidad del Sector Pesquero Gallego estará en línea con la Accidentalidad en el Sector Pesquero Nacional

El sector pesquero nacional presenta un crecimiento de accidentalidad negativo ya que ha tenido 1.527 accidentes menos lo que supone un decrecimiento de la accidentalidad de un 37,86%. Los accidentes leves es donde mayor decrecimiento tiene ya que los valores absolutos son 1.477 accidentes menos lo que supone un porcentaje de caída de la accidentalidad de un 38,01%. Los accidentes graves registran 41 accidentes menos lo que

supone un decrecimiento porcentual de un 32,80%. Los accidentes mortales experimentan un decrecimiento de 3 accidentes lo que supone un decrecimiento de un 40,91%.

El sector pesquero gallego por su parte presenta un crecimiento de accidentalidad negativo ya que ha tenido 605 accidentes menos lo que supone un decrecimiento de la accidentalidad de un 37,16%. Los accidentes leves es donde mayor decrecimiento ha experimentado ya que los valores absolutos son 562 accidentes menos lo que supone un porcentaje de caída de la accidentalidad de un 36,71%. Los accidentes graves registran 35 accidentes menos lo que supone un decrecimiento porcentual de un 42,17%. Los accidentes mortales experimentan un decrecimiento de 8 accidentes lo que supone un decrecimiento de un 57,14%.

Esta primera hipótesis se cumple en parte ya que, al estudiar la evolución de la accidentalidad de ambas flotas, se ve claramente que la flota gallega ha tenido un descenso de 0,70% menor de accidentalidad que la flota española. En relación con los accidentes leves la flota gallega ha tenido un crecimiento negativo con a la española en un 1,30%. Con relación a los accidentes graves la evolución de la flota gallega ha sido más positiva que la flota nacional ya que ha superado a esta en un 9,37%. Y finalmente con relación a los accidentes mortales otra vez la flota gallega evoluciona mejor que la flota nacional ya que ha mejorado a esta en un 16,23%.

5.1.2.- La accidentalidad laboral del sector decrecerá al mismo ritmo de lo que lo hace la masa laboral del sector

Ayuda a comprender estas caídas en la accidentalidad del sector, el estudio de los trabajadores del sector. En este periodo de tiempo, el número de trabajadores en el sector pesquero nacional sufrió una pérdida de 7.425 trabajadores, lo que representa una caída del 15,43% del total de trabajadores. Por su parte, el sector pesquero gallego en el mismo periodo experimento una caída de 9.235 trabajadores, lo que representa una caída del 33,04% del total de los trabajadores. El sector pesquero gallego pierde más trabajadores en el sector, en concreto un 17,61% más que el sector pesquero nacional.

En este periodo de tiempo, el número de accidentes en el sector pesquero nacional sufrió una caída de 1.527 accidentes, lo que representa una caída del 37,86% del total de accidentes. Por su parte, el sector pesquero gallego en el mismo periodo experimentó una caída de 605 accidentes, lo que representa una caída del 37,16% del total de los accidentes. El sector pesquero gallego ha sufrido menos accidentes en el sector, en concreto un 0,70% menos que el sector pesquero nacional.

Todo esto nos indica que el sector pesquero nacional tiene una caída de accidentalidad laboral de un 37,86% y una caída de trabajadores de un 15,43%. Por su parte el sector pesquero gallego soporta una caída de la accidentalidad de un 37,16% y una caída de trabajadores del 33,04%.

Esta hipótesis no se cumple ya que queda patente que la caída de la accidentalidad laboral es muy superior a la caída de la mano de obra para el sector nacional y es también superior para el sector gallego. Podemos asegurar pues que la caída de la accidentalidad en el sector pesquero es consecuencia directa de la destrucción masiva del empleo en el sector, no de que se estén haciendo bien las cosas a la hora de prevenir esa accidentalidad.

5.1.3.- La accidentalidad laboral del sector decrecerá en la misma medida que lo hace la evolución de la flota pesquera

En este periodo de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017, el número de buques que han sido baja en el sector pesquero nacional ha representado una pérdida de 5.251 unidades, lo que significa una caída del 36,47% del total de buques de pesca. Por su parte, el sector pesquero gallego en el mismo periodo de tiempo experimentó una caída de 2.350 unidades, lo que representa una caída del 34,72% del total de los buques de pesca.

Esto corrobora la hipótesis anterior de que la caída de la accidentalidad es debida a la pérdida masiva de trabajadores y de buques en el sector.

La prueba es que la accidentalidad cae un 37,16% en el sector pesquero gallego, la flota decrece un 34,72% y los trabajadores del sector caen en un 33,04%. Para la flota española de pesca, la accidentalidad cae un 37,86%, la flota el 36,47% y los trabajadores un 15,43%.

Todo lo anterior nos indica que esta hipótesis si se cumple ya que la caída de la accidentalidad laboral está alineada con la caída de la flota pesquera siendo un 2,44% superior para el sector gallego y también se cumple para el sector nacional ya que la caída de la accidentalidad y la pérdida de unidades en la flota difieren en un 1,39%.

5.1.4.- La accidentalidad laboral del sector decrecerá debido al uso generalizado de los equipos de protección individual por parte de los trabajadores del sector

Del estudio de los valores promedios totales según la parte del cuerpo afectada en el accidente, son los daños producidos en las extremidades las que mayores accidentes leves

soportan y suponen un 64,35% del total de los accidentes leves. Para los accidentes graves también comparten protagonismo las extremidades y los múltiples, la suma de estos representa un 62,54% de los accidentes graves. Finalmente, para los accidentes mortales las partes más castigadas son las del tórax, las lesiones múltiples y en los que no se especifican las zonas afectadas, y la suma de estos representan el 94,22% de los accidentes mortales.

A tenor de lo expuesto se puede afirmar con rotundidad que la hipótesis no se cumple ya que queda demostrada la escasa penetración que tiene el uso de los pertinentes Equipos de Protección Individual entre los trabajadores del sector.

¿Cuántos accidentes no se habrían evitado haciendo un uso correcto de los Equipos de Protección Individual? Recordemos que el uso de los EPI's más simples como casco de seguridad, botas de seguridad y guantes mitigarían casi un 64,35% de los accidentes leves y un 62,54% de los accidentes graves. Insisto en la necesidad de universalizar la utilización de los EPI's y en que además se usen de forma correcta.

Según el artículo 29.2 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se establece la obligación de los trabajadores de utilizar correctamente los medios y equipos de protección facilitados por el empresario, de acuerdo con las instrucciones recibidas por éste. Lo cual quiere decir que el empresario dispondrá la obligatoriedad de su utilización conforme con las indicaciones de los responsables técnicos y/o sanitarios de la prevención.

El incumplimiento por parte de los trabajadores de las obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales tiene la consideración de incumplimiento laboral, por lo que podrá dar lugar al ejercicio por parte del empresario de su potestad disciplinaria (según el artículo 29.3 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales con relación al artículo 58.1 del Estatuto de los Trabajadores). El consentimiento y voluntad manifiesta del trabajador a prestar sus servicios en condiciones que vulneran la normativa preventiva no exime al empresario de su responsabilidad. Por tanto, si el trabajador no quiere utilizar los EPI's, el empresario deberá de obligarlo ya que el empresario no debe ni puede permitir que sus trabajadores presten sus servicios en condiciones inseguras, independientemente de su voluntad personal.

Aunque no debemos de olvidarnos que deberán utilizarse cuando los riesgos no puedan evitarse o limitarse suficientemente por medios técnicos de protección colectiva o mediante medidas, métodos o procedimientos de organización del trabajo, por lo que constituyen el recurso final de la cadena preventiva.

El sector también adolece de utilizar protecciones no homologadas o que han sido modificadas artesanalmente y han dejado de cumplir su función protectora.

Atendiendo a esto y analizando los resultados de la investigación puedo asegurar que un uso adecuado y continuado de los EPI's mínimos impactarían de manera sorprendente en el cómputo anual de accidentes laborales en el sector de la pesca en Galicia.

Dicha equipación básica estaría formada por un casco, protectores auditivos, gafas de seguridad, ropa de trabajo ignífuga o retardante de llama y de alta visibilidad (buzo), guantes, y calzado de seguridad. Este sería el vestuario básico mínimo presente en casi cualquier sector de actividad, construcción, industria, ect. Pero que no se observa a bordo de los buques pesqueros de nuestra Comunidad Autónoma.

Como digo esta sería la equipación básica, pero esta relación no limita el uso de cualquier otra ropa o prenda de protección para riesgos específicos como puede ser chalecos salvavidas, arnés de seguridad, trajes de supervivencia, rodilleras... que se considere oportuno por parte del técnico de prevención.

En esta línea ha estado trabajando el gobierno regional del País Vasco creando la página web www.Infopreben.com (Gobierno Vasco, s.f.).

Tal y como cita la propia página web, [Infopreben](http://www.Infopreben.com) es el portal de referencia y encuentro en materia de seguridad y salud destinado a los profesionales del sector primario. Este colectivo está formado por responsables y trabajadores que desarrollan su actividad en buques de pesca, puertos, explotaciones forestales, agroganaderas y de transformación (industrias alimentarias), así como por profesionales que colaboran, apoyan y ofrecen servicios relacionados con la prevención de riesgos, formación profesional y asistencia técnica (Gobierno Vasco, s.f.).

Se ha creado con la finalidad de que sea el referente para quienes buscan información acerca de los planes sectoriales de PRL en el sector.

Mediante un enlace en la web, el usuario puede acceder a la información necesaria en cuanto a los EPI's por modelos de artes para pesca de altura. Esta ha sido una primera actuación que está incompleta desde el punto de vista preventivo en el sector, pero en breve se incorporarán las demás fichas que cubrirán los distintos tipos de pesca.

Galicia por su parte no cuenta de momento con un recurso técnico como este, pero es de esperar que desde los organismos regionales como la Conselleria do Medio Rural e do Mar o el ISSGA, se tome partido y lleven a cabo un proyecto similar a este que facilitaría mucho la labor preventiva en el sector pesquero de Galicia.

5.1.5.- El sector pesquero no es un sector con alta accidentalidad si lo comparamos con otros sectores tradicionalmente más peligrosos como el sector de la construcción

Es evidente que la peligrosidad de un accidente viene determinada por sus consecuencias finales, por lo que el dato comparativo debe ser los índices de incidencia de los accidentes graves y mortales.

El resultado no ofrece duda alguna en cuanto a su interpretación sobre la peligrosidad del sector pesquero. Es cierto que los promedios de los Índices de Incidencia para los accidentes leves son superiores en el sector de la construcción, que en el sector pesquero en un 35,42%. Pero es en los Índices de Incidencia de los accidentes graves y mortales en donde se demuestra la mayor peligrosidad del sector pesquero sobre el de la construcción, ya que tal y como queda demostrado, supone una superioridad manifiesta. En concreto el sector pesquero tiene un 37,53% de promedio de Índice de Incidencia para los accidentes graves y un 152,03% más en los accidentes mortales.

Si analizamos los resultados provinciales, los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia de La Coruña son muy superiores en el sector pesquero sobre el de la construcción en todos los casos. Para los promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes leves es superior en un 8,01%, para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes graves es superior en un 139,17% y finalmente para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes mortales es superior en un contundente 228,61%. Para el total de los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia el resultado es que el sector de la pesca es superior en un 16,65% al de la construcción.

Si analizamos los resultados provinciales, los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia de Lugo son muy superiores en el sector pesquero sobre el de la construcción en todos los casos. Para los promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes leves es superior en un 12,06% para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes graves es superior en un 2,77% y finalmente para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes mortales es superior en un espectacular 340,30%. Para el total de los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia el resultado es que el sector de la pesca es superior en un 18,81% al de la construcción.

Si analizamos los resultados provinciales, los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia de Pontevedra vemos que los resultados no concuerdan con los obtenidos en las otras dos provincias ya que son muy superiores en el sector de la construcción sobre el de la pesca en casi todos los casos. Para los promedios de los Índices de Incidencia de los accidentes leves es superior la construcción en un 59,77% para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes graves es superior la construcción en un 7,40% y finalmente para el promedio de los Índices de Incidencia de los accidentes mortales es superior la pesca en un 78,72%. Para el total de los promedios de los Índices de Incidencia en la provincia el resultado es que el sector de la pesca es inferior en un 56,09% al de la construcción.

Las consideraciones realizadas en la comparación con el sector de la construcción resisten lo mismo, por desgracia para el sector pesquero, con cualquier otra profesión del sector industrial tanto en España como en el resto del mundo. Con esto se desmonta la falsa idea

de que el sector de la construcción es el sector más peligroso de todos y queda demostrado que es el sector de la pesca donde es más peligroso realizar la actividad profesional. Por tanto, esta hipótesis no se cumple.

5.1.6.- La accidentalidad laboral del sector decrecerá debido a que los riesgos psicosociales están plenamente identificados y controlados en el sector pesquero

Se debe de conseguir la creación de espacios comunes dentro del barco para que se pueda hacer vida social entre los tripulantes. Esto sería de aplicación solo a altura y gran altura, lógicamente no lo sería en los buques de la flota de bajura o en instalaciones en tierra.

Se deben de incluir en los reconocimientos médicos cuestiones específicas relacionadas con los riesgos psicosociales. Los tripulantes reciben una fuerte carga psicológica debido a una serie de factores intrínsecos a su trabajo: tiempo prolongado fuera de casa, condiciones meteorológicas adversas, aumento de la fatiga mental por la presión de las capturas, dureza del esfuerzo físico a realizar... y creo que deberían de reforzarse ese tipo de cuestiones durante los reconocimientos médicos.

Esta hipótesis no se cumple ya que los riesgos psicosociales no están bien identificados ni bien prevenidos en el sector, recordemos que un 19,35% de los accidentes graves y un 25% de los accidentes mortales están íntimamente relacionados con los riesgos psicosociales Sobreesfuerzos, Traumas psíquicos y radiaciones e Infartos y patologías no traumáticas.

5.1.7.- La accidentalidad laboral del sector decrece debido a que los riesgos ergonómicos están también plenamente identificados y controlados en el sector

No quiero dejar de señalar la importancia que tienen los riesgos ergonómicos en el total de los accidentes laborales en este sector. Otra vez debo recordar que el 26,51% de los accidentes laborales en el sector pesquero gallego durante el periodo de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 se han producido por sobreesfuerzos o traumas psíquicos. Los trastornos ergonómicos se dan cuando hay un desajuste entre los requisitos físicos del trabajo y la capacidad física del trabajador. Esos trastornos son el resultado de una combinación de factores intrínsecos al trabajo en el mar como son el movimiento

repetitivo, el esfuerzo físico excesivo, la mala postura durante el trabajo mantenida durante largo rato, etc.

Según la Encuesta Nacional de Salud del año 2012, la incidencia de enfermedades o problemas crónicos es menor entre los trabajadores del sector pesquero frente al del resto de actividades. Por otro lado, del listado de 30 enfermedades por las que se pregunta en la encuesta, cabe nombrar como más frecuentes entre los trabajadores del sector pesquero la artrosis, artritis y reumatismo, el dolor de espalda crónico cervical y el dolor de espalda crónico lumbar. También merece la pena destacar los elevados porcentajes de trabajadores de este sector que declaran tener depresión o ansiedad crónicas.

Queda patente por tanto que esta hipótesis no se cumple ya que los riesgos ergonómicos por su repercusión sobre las estadísticas de accidentalidad no están bien identificados ni prevenidos en el sector pesquero.

Es innegable la ventaja competitiva que daríamos al sector si utilizamos la integración del modelo de análisis ergonómico en la construcción de los buques de pesca. Pese al ahorro de tiempo y costes que supondría el uso de las herramientas de modelización humana, su integración en la construcción naval, no se ha realizado de forma universal en contra de otros sectores que hace años que lo han implantado.

5.1.8.- La accidentalidad laboral del sector incidirá más en los trabajadores recién incorporados y menos en los trabajadores más veteranos

Del estudio de los valores promedios totales según la edad del trabajador accidentado, extraemos como conclusión que es en franja de edad comprendida entre los 35 y 55 años para los accidentes leves, graves y mortales es la que mayor siniestralidad presenta, ya que la suma de las tres supone un 64,17% del total de los accidentes. Esto avala mi teoría de que los trabajadores se sienten “inmunes” a los accidentes debido a que su veteranía los protege. En muchos casos el trabajador “veterano” menoscaba la importancia de las medidas de Prevención de Riesgos Laborales, el uso de EPI’s o de protecciones colectivas, mayor temeridad en sus movimientos... lo que redundará en que la siniestralidad laboral en ese colectivo sea mayor. Insisto en la necesidad de crear una auténtica cultura preventiva entre los trabajadores del sector.

Del estudio de los valores promedios totales según la antigüedad del trabajador en la empresa, se comprueba perfectamente que son los trabajadores más “veteranos”, los que llevan más de 12 meses en la empresa los que sufren un mayor número de accidentes laborales, representando un 51,49% para los accidentes leves, un 58,45% para los accidentes graves y un 50,29% para los accidentes mortales. Es importante destacar que, para este último grupo de accidentes mortales, los trabajadores “novatos”, esto es, los que

llevan menos de 3 meses de antigüedad en la empresa sufren una accidentalidad del 30,06% lo cual son unas cifras que realmente encienden las alarmas sobre este grupo.

Más datos que corroboran esta teoría de que son los trabajadores más “veteranos” los que mayor sufren de accidentalidad laboral los proporcionan las estadísticas relativas a la antigüedad en el puesto de trabajo. Los trabajadores que sufren mayor accidentalidad laboral son los trabajadores con más de un año de experiencia profesional en el puesto de trabajo ya que suponen un 50,79% de la siniestralidad leve, un 57,05% de la grave y un 48,55% de la mortal para el total del sector. Cabe mencionar aquí también que de nuevo son los trabajadores con menos de 3 meses de experiencia en el puesto de trabajo sufren los efectos de la accidentalidad tanto o más que los más antiguos ya que superan desgraciadamente en todas las estadísticas a los trabajadores en el rango de 12 a 36 meses de antigüedad.

Del estudio de los valores promedios totales según el tipo de contrato podemos observar que esta hipótesis no se cumple ya que son los trabajadores indefinidos los que más accidentalidad sufren con un 46,70% del total de los accidentes, ocupando la primera posición para los leves con un 47,22% y para los mortales con un 52,53%.

Sin embargo, son los trabajadores autónomos los que sufren una mayor accidentalidad para los accidentes graves ya que representan un 39,88% de este tipo de accidentalidad por lo que la hipótesis tampoco se cumple para los accidentes graves.

5.1.9.- Se verificará que a primera hora de la jornada laboral y el primer día de la semana tienen una mayor concentración de accidentes laborales

Del estudio de los valores promedios totales según la hora de la jornada laboral en la que se produce el accidente, puede observarse, que las cuatro primeras horas de trabajo representan en la práctica las de mayor peligro para el trabajador, ya que se registran en ellas el mayor número de accidentes. Para los accidentes leves supondría un valor promedio de 67,63%, para los accidentes graves un 67,28% y para los accidentes mortales un 53,76%. No deja de ser llamativo que el 71,68% de los accidentes mortales se produzcan solo en la primera hora de la jornada laboral.

Del estudio de los valores promedios totales en cuanto a las horas del día en las que se producen los accidentes, debemos de señalar, que tanto en el primer tramo como los tres últimos del día registran poca accidentalidad y sin embargo es en las horas centrales donde se registra un mayor porcentaje de accidentalidad. Pero es en el tramo que va de 8 a 10 de la mañana donde se concentran la mayoría de los accidentes leves del sector ya que concentra el 28,01% de este tipo de accidentes. Lo mismo ocurre con los accidentes graves que se concentran en la franja horaria de 10 a 12 de la mañana donde se producen el 21,96% de la siniestralidad. Sin embargo, los accidentes mortales se concentran en la

franja horaria que va desde las 00 a las 06 de la mañana con un 32,95% de este tipo de siniestralidad.

Del estudio de los valores promedios totales en cuanto al día de la semana en el que se produce el accidente, los datos nos indican la fatalidad del Lunes. Es en este día de la semana donde se produce la mayor concentración de todos los tipos de accidentes, ya sean leves, graves o mortales. Es preocupante observar que la suma de los promedios de los accidentes totales de los 3 primeros días de la semana suma más de un 55,09% de los accidentes leves, un 53,93% de los accidentes graves y un 63,01% de los accidentes mortales.

Esta hipótesis se cumple ya que queda demostrada la peligrosidad de la primera franja horaria en el primer día de la jornada laboral.

5.1.10.- El perfil de trabajador accidentado será el de un varón que trabaja en una pequeña empresa

Del estudio de los valores promedios totales según el Tabla de personal, podemos observar claramente que son las pequeñas empresas, de entre 5 y 25 trabajadores, las que mayor accidentalidad sufren, ya que representan un 51,04% para los accidentes leves, un 34,77% para los accidentes graves, y un 63,01% para los accidentes mortales.

Del estudio de los valores promedios totales según el sexo de trabajador accidentado la incidencia de los accidentes leves y graves va en consonancia con las cifras de trabajadores empleados por sexo en el sector pesquero, sin embargo, por las propias características del trabajo desarrollado por el hombre en este sector, los accidentes mortales se disparan en este género masculino hasta llegar al 95,91% del total de la accidentalidad.

Por tanto esta última hipótesis se considera también demostrada ya que son los trabajadores varones que trabajan en pequeñas empresas los que sufren una mayor concentración de accidentes laborales leves, graves y mortales para el período de tiempo comprendido entre los años 2.003 y 2.017 que han formado el ámbito temporal de esta tesis doctoral.

Capítulo 6. Conclusiones

Ha llegado la hora de recapitular y mostrar las conclusiones a las que he llegado después de realizar el estudio de la accidentalidad laboral del sector. Estas conclusiones las voy a ofrecer bajo varios puntos de vista principales: las extraídas del análisis del sector en su conjunto, las extraídas del análisis científico de las estadísticas de accidentalidad, las extraídas bajo el punto de vista del estudio de la situación de la Prevención de los Riesgos Laborales en el sector, y finalmente las extraídas del análisis de la Formación en el sector. También como parte de estas conclusiones quiero poner de relieve el Sistema de Telemedicina Portátil para los Buques de Pesca.

6.1.- Análisis del Sector Pesquero en su Conjunto

Como ha quedado explicado, son muchos los impedimentos con que se encuentra el sector a la hora de aplicar los más básicos principios preventivos, esto es debido a que las condiciones con las que cuenta el sector son de por sí hostiles. Como hemos visto el trabajo se lleva a cabo bajo la influencia constante de los elementos ambientales reinantes, el barco es una estructura en movimiento, no se cuenta con el suficiente espacio a bordo, la presión por las capturas, el estrés de los horarios, la distancia con los seres queridos... y a esto se le añade la poca cultura preventiva que reina en el sector

Otro problema añadido al sector es el envejecimiento paulatino pero constante que se está produciendo entre los trabajadores del sector. Hay que destacar el elevado porcentaje de trabajadores por cuenta propia en los tramos de edad por encima de los 40 años, así como el reducido número de trabajadores por cuenta propia con menos de 30 años que se emplean en el sector.

El modelo de contratación predominante es el del régimen de autónomo que como es bien sabido exime del cumplimiento de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, [Ley 31/1995, de 8 de noviembre](#) (Gobierno de España, 1995) al trabajador autónomo se le considera como un sujeto no amparado por esta Ley según el artículo 3, pero si se le considera obligado según el artículo 24.5 en relación con los números 1 y 2. De forma excepcional, este tipo de trabajadores deben cumplir con lo establecido en el [Real Decreto, 171/2004, de 30 de enero](#) (Gobierno de España, 2004), por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales.

Por todo ello, se debería de implementar un programa con el que apoyar a los trabajadores y dar a conocer la prevención de riesgos laborales en el sector. Este mismo programa debería también de tratar de erradicar la práctica de emplear trabajadores sin estar de alta en la Seguridad Social, solo así estaríamos hablando de avances en el sector.

El reporte de la accidentalidad es otro de los puntos a potenciar. Para mejorar las condiciones de trabajo y salud de los trabajadores del sector debemos de concienciar al sector en su conjunto de reportar todos los accidentes y los incidentes, de esa forma se sacarán las conclusiones pertinentes que nos ayuden a evitar más accidentalidad. El sector debe de escapar de ese miedo al reporte de la accidentalidad y dar a conocer las cifras reales.

Pese a lo puesto de manifiesto en el estudio de la accidentalidad del sector, y por muy increíble que parezca, esta actividad no está incluida en el Anexo I del [Real Decreto 39/1997](#) (Gobierno de España, 1997), 17 de Enero por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de prevención donde se describen las actividades de alto riesgo con la excepción de las actividades de buceo (punto g del Anexo I). Así mismo, el [Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre](#) (Gobierno de España, 1997), por el que se establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, resulta de aplicación sólo en las embarcaciones a partir de 18 metros de eslora, y en el caso de embarcaciones nuevas, a partir de 15 metros de eslora. Es necesario, es más, diría imperativo, el desarrollo de normativa que integre la prevención de riesgos laborales en el sector.

Hay confusión a la hora de dar cumplimiento a las obligaciones que emanan de las distintas Administraciones Públicas ya que en este sector tienen competencia infinidad de organismos y entidades tanto regionales como nacionales. Por citar ejemplos de estos organismos está el Ministerio de Fomento a través de Dirección General de la Marina Mercante, Salvamento Marítimo, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, Capitanías Marítimas que se hace cargo de la normativa nacional e internacional de seguridad y salvamento. El Ministerio de Empleo y seguridad Social actúa a través del Instituto Social de la Marina, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente actúa a través de la Dirección General de Ordenación Pesquera, la Comisión de Trabajo para la Mejora de la Seguridad de los Buques Pesqueros y también existen obligaciones que son competencia de las Comunidades Autónomas a través de Consejerías competentes en materia laboral, e Institutos Regionales de Seguridad y Salud en el Trabajo. Estos son solo organismos españoles a lo que debemos añadir también los entes supranacionales. El resultado es un conglomerado de normativa difícil de interpretar y más difícil todavía de llevar a la práctica por el personal del sector debido a su escasa preparación.

6.2.- La Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesquero

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo constituyen un ordenamiento moderno y resolutivo, adaptado a los países de nuestro entorno y,

teóricamente, eficaz para la consecución de los niveles de protección de los trabajadores frente a los riesgos derivados del trabajo. Se trata de una legislación, donde la prevención de dichos riesgos se antepone a cualquier otro planteamiento y, precisamente, ese aspecto, el prevencionista, es uno de los elementos principales que la diferencian de la normativa que ha venido a sustituir.

En el mundo del mar, el término seguridad laboral abarca un amplio espectro de normas, que incluyen todas las correspondientes a la seguridad de la vida humana en el mar, y que deben ser tenidas en cuenta a la hora de establecer esquemas prevencionistas y de seguridad en el trabajo de la industria marítima.

La identificación y evaluación de esos riesgos laborales dependerá por tanto del tipo de flota y del arte que se emplee, pero pese a todo, hay una serie de riesgos comunes a todos los trabajadores del mar. Riesgos en seguridad como caídas, pisadas sobre objetos, golpes, cortes, electricidad, colisiones, incendios..., riesgos higiénicos como contaminantes químicos y biológicos, iluminación, humedad, calor, ruido..., riesgos ergonómicos como posturas forzadas, manipulación manual de cargas..., riesgos psicosociales, dependiendo del arte, pero los más comunes son jornadas de trabajo elevadísimas y con un ritmo frenético, descansos reducidos o inexistentes, falta de intimidad, escaso tiempo en casa con la familia, sin posibilidad para el ocio, malestar por la precariedad del empleo... Es importante señalar en este punto la ausencia en muchos casos de Planes de Prevención específicos de la actividad a desarrollar y que la implantación del Sistema de Gestión de la Prevención es escasa o nula ya que el sector adolece de falta de personal especializado en Prevención de Riesgos Laborales y que a su vez sea experto en el sector.

En cuanto a la Vigilancia de la Salud, el [Real Decreto 1696/2007, de 14 de Diciembre](#) (Gobierno de España, 2007) por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, recoge que los reconocimientos médicos deben entenderse como una actividad dentro del ámbito preventivo de los riesgos laborales. Estos han de ser similares a los exámenes de salud recogidos en el artículo 22 de la [Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (Gobierno de España, 1995). Lo que resuelve la duplicidad de actuaciones entre el reconocimiento médico de embarque marítimo y el previsto en el artículo 22 de la citada [Ley 31/1995](#), de 8 de noviembre (Gobierno de España, 1995), dando la competencia al Instituto Social de la Marina (ISM), en su realización, pero sin perjuicio de las responsabilidades que competan al empresario.

El sector pesquero, como ya se ha visto, arroja uno de los mayores índices de siniestralidad de las actividades laborales tanto a nivel regional como nacional e internacional. Debido a ello, y a las particularidades diferenciadoras del trabajo en la mar, a las que se ha hecho amplia referencia en esta tesis, el tratamiento administrativo y normativo correspondiente a este medio debe continuar siendo específico y su evolución puntualmente observada.

También es preciso recordar que la pesca es considerada por la OIT como el segundo trabajo más peligroso del mundo (Gruber, 2000), y como paradoja como ya he comentado anteriormente, no figura como tal reflejada en el Anexo I del [RD 39/97](#) (Gobierno de España, 1997), con la excepción de las actividades de buceo (punto g del Anexo I).

La nueva normativa, conlleva una mayor carga organizativa para las empresas en todos los aspectos y una implicación muy directa de los trabajadores en la acción preventiva de las mismas. Para asimilar mejor esta situación, serían precisas campañas concretas de divulgación, información y concienciación sobre la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su desarrollo, aplicado al ámbito marítimo. Estas campañas ya se están llevando a cabo a través del ISSGA por lo que se propone que se realicen de forma masiva y las escuelas náutico-pesqueras deberían tener un papel protagonista en esto.

En cuanto a las modalidades organizativas de prevención, en el Sector Pesquero de Galicia se dan principalmente dos, la contratación de las cuatro disciplinas preventivas (seguridad, higiene, ergonomía y psicología aplicada y medicina del trabajo) con un servicio de prevención ajeno o bien, la creación de un servicio de prevención propio. También hay casos como el de la Cooperativa de Armadores del Puerto Pesquero de Vigo que han optado por la constitución de un Servicio de Prevención Mancomunado.

Creo que el recurso a los servicios de prevención mancomunados como el tan citado caso de Vigo, para su aplicación a la actividad de la pesca artesanal y litoral, constituye un sistema viable y adecuado para el tipo de organización empresarial, articulada a través de Cofradías y, sobre todo, integradora de la actividad preventiva.

Entiendo que se deberían mejorar también los hábitos de trabajo de los profesionales del mar en todos sus estamentos y así mismo, actualizar tanto los medios materiales de protección como los equipos de trabajo. De nada serviría disponer de los mejores equipos de protección individual si en el buque disponemos de maquinaria sin la debida homologación o marcado CE, por poner un ejemplo.

Debemos de implantar una conciencia preventiva en todo el sector, como existe en otros, incorporando modelos preventivos específicos para cada actividad específica. Se trata de hacer una autentica campaña de sensibilización de Prevención por medio de las Cofradías, Cooperativas, etc. Utilizando todo tipo de recursos materiales como fichas, carteles, trípticos informativos, talleres de sensibilización y artículos en publicaciones con incidencia en el sector, los comúnmente llamados artículos de impacto. Lo mismo que se podría hacer una difusión de la Prevención de Riesgos Laborales en el ámbito escolar a través de campañas, concursos, talleres, etc.

La Autoridad Laboral debe velar por el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales a través de la Inspección Laboral.

La Inspección Laboral tiene como misión principal, en materia de seguridad y salud, la de vigilar y controlar el cumplimiento de la normativa sobre la prevención de riesgos laborales. El artículo 9 de la [Ley de Prevención de Riesgos Laborales](#) (Gobierno de España, 1995) señala algunas de sus funciones específicas como son la de vigilar el cumplimiento de la normativa sobre prevención de riesgos laborales, así como de las normas jurídico-técnicas que incidan en las condiciones de trabajo, proponiendo a la Autoridad Laboral competente la sanción que corresponda cuando se detecte un incumplimiento de la normativa. Prestar asesoramiento a las empresas y a los trabajadores y sus representantes sobre la manera más efectiva de cumplir las disposiciones cuya vigilancia tiene encomendada. Elaborar informes para los Juzgados de lo Social ante las demandas que se producen por Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. Informar a la Autoridad Laboral sobre los Accidentes de Trabajo (mortales, muy graves o graves), las Enfermedades Profesionales... Comprobar y favorecer el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los Servicios de Prevención y ordenar la paralización inmediata de los trabajos en caso de riesgo grave e inminente para la seguridad o salud de los trabajadores. La Inspección de Trabajo puede actuar por sí misma, o por la solicitud de otros organismos, decisiones judiciales o a petición de las empresas o los trabajadores. Por último, la Inspección de Trabajo debe informar a empresario y trabajadores de sus resultados y observaciones, así como consultar con ambas partes sobre planes de actuación a desarrollar ante aquellas deficiencias que hubiere observado. Por tanto, es vital para el sector pesquero contar con la inestimable participación de la Inspección de Trabajo para asegurar que el nivel de Prevención de Riesgos Laborales implantados sea acorde con la legislación.

Se debe hacer una dotación de medios materiales adecuados a cada actividad para todo el colectivo. En muchos casos, los equipos que se están utilizando están obsoletos o no cumplen con la normativa y en otros casos, los equipos son artesanales, lo que implica una ausencia de incorporación tecnológica. También se debe dotar al colectivo de los correspondientes Equipos de Protección Individual (EPI's) y asegurar su mantenimiento y conservación y asegurar así mismo su accesibilidad y disponibilidad gratuita y universal para todos los tripulantes. Pero primero debemos sensibilizar al colectivo en su uso ya que desgraciadamente su penetración es escasa. En esto la autoridad laboral jugaría un papel básico ya que para asegurar esto se debe recurrir de nuevo a la Inspección Laboral.

Para propiciar estas acciones de inspección y control en el cumplimiento de la normativa de seguridad y salud a bordo debe de realizarse con personal ajeno al buque. En estas inspecciones se procurará detectar deficiencias en el material de seguridad estructural, contraincendios, salvamento, estabilidad... y todo aquello que redunde en la seguridad del buque y de sus tripulantes. Lo ideal sería que estas inspecciones se realicen en la mar, con el buque faenando, pero, en su defecto y consciente de la dificultad, se pueden realizar en puerto, cuando el barco atraque para realizar la descarga de las capturas, evitando así posibles situaciones de picaresca por parte de armadores y responsables.

Realizar simulacros de situaciones reales de riesgo como pueden ser incendios, abandonos de buque, hombre al agua, etc. Estos simulacros tienen como objetivo principal desarrollar, actualizar e implementar los procedimientos de actuación en caso de emergencia y fomentar la cooperación entre los distintos organismos y entidades implicados en la respuesta a emergencias en el mar. Este tipo de simulacros, también llamados “*drills*” en el argot “offshore” internacional son una práctica común en todas las instalaciones y buques que operan mar adentro y en todos los sectores de actividad. Lo normal es desarrollar para la flota, uno de estos simulacros a la semana. Pero estos simulacros no deben limitarse a los buques de la flota pesquera sino todo lo contrario ya que deberían practicarse también en las instalaciones de tierra como cofradías, piscifactorías, factorías de proceso de pescado... ya que estos trabajadores no dejan de ser también trabajadores del sector. Para este tipo de instalaciones el desarrollo de estas actividades lógicamente no sería semanal, habría que acudir al Plan de Emergencias y Autoprotección de cada instalación para programarlos, pero como regla general bastaría uno cada seis meses o cuando las condiciones en las instalaciones hayan sufrido reajustes significativos que los justifiquen.

Se deben promover las conductas preventivas a bordo de los buques mediante campañas en cualquiera de sus formatos folletos, charlas, vídeos, posters... o por combinación de varios. Para mantener el espíritu preventivo vivo entre la tripulación. Por hacer de nuevo el paralelismo con otras industrias afines, estas campañas, son de uso común en el sector petrolero “offshore” internacional. En este sector se denominan TASK Campaigns que significa Total Application of Safety Knowledge, o lo que es lo mismo Total Aplicación del Conocimiento de Seguridad Personal. Como ejemplos de estas campañas de seguridad y salud en las instalaciones serían “protege tus ojos”, “tus manos no tienen precio”, “orden y limpieza y medio ambiente son responsabilidad de todos” ... La idea es dedicar cada mes del año, o cada marea, a un tema en concreto que haya llamado la atención por el motivo que sea, un accidente, relajación en su implementación...

6.3.- La Formación en el Sector Pesquero

En la Encuesta sobre Población Activa del año 2013 del Instituto Nacional de Estadística podemos observar en cuanto al nivel de estudios, que los trabajadores del sector pesquero tienen en conjunto un menor nivel de estudios que los del resto de actividades, aunque cabe mencionar que en el caso de la acuicultura el nivel es ligeramente superior. Como se muestra en la encuesta, predominan claramente los trabajadores que han completado los estudios primarios. Para niveles de estudio superiores a los primarios, los porcentajes en el caso de los trabajadores en pesca son siempre inferiores a los del resto de actividades, especialmente para el caso de estudios superiores.

6.3.1.- Formación Sectorial

Lo que se pretende con la formación del personal en materia de Prevención de Riesgos Laborales es eliminar el desconocimiento y la desinformación, ya que un trabajador formado y que domina su puesto y su lugar de trabajo tiene menos riesgo de sufrir un accidente laboral. La formación, recordemos, deberá impartirse dentro de la jornada de trabajo o fuera de ella, previa negociación con los trabajadores, ya que el tiempo que se le dedica tiene la consideración de tiempo de trabajo por lo deberá ser remunerado.

El principal problema con el que se enfrenta la formación en prevención de riesgos laborales en el sector es que la formación reglada, o lo que es lo mismo, la formación que se encuentra integrada dentro del sistema educativo no incluye contenidos sobre seguridad y salud laboral, y si los contiene, los aborda de un modo genérico y no específico para el sector. La información y formación, como digo, suele ser genérica, incidiendo sobre aspectos relacionados con la Seguridad, sin abordar temas relacionados con otras disciplinas preventivas tales como la Higiene, la Ergonomía y Psicología Aplicada o incluso el Medio Ambiente, que, aunque no es una especialidad preventiva es un riesgo afín.

Se debe dotar al sector pesquero, por parte del gobierno regional, de un plan de formación específico para el sector cuyo contenido sea consensuado entre todos los actores implicados, es decir, profesionales del sector a título privado o a través de cofradías, cooperativas..., sindicatos, universidades, organismos regionales tales como ISSGA, institutos de formación náutico-pesquera.... Este plan debe incluir también a los Técnicos de Prevención bien sean técnicos básicos, medios o superiores conforme al [Real Decreto 39/1997](#), de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención (Gobierno de España, 1997), que realicen su labor dentro del sector pesquero ya que a mi forma de entender son los grandes olvidados en este aspecto formativo. Esto es debido a que, entre las materias de su titulación, no se incluyen los riesgos específicos con los que se va a encontrar el profesional en el desempeño de su actividad prevencionista y es un error, ya que de esta forma no contamos con profesionales de seguridad y salud que sean expertos en la materia. Una forma de paliar esta situación sería creando un curso habilitante y obligatorio para los técnicos de prevención de riesgos laborales que quieran ejercer su profesión dentro del sector pesquero. Como así ocurre en el sector de la construcción en el que si se exige que los técnicos posean el título de Coordinador de Seguridad y Salud en Obras de Construcción de conformidad con lo establecido en el artículo 8.3 del [Real Decreto 1627/1997](#), de 24 de octubre, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción para ejercer el cargo de coordinador (Gobierno de España, 1997).

La finalidad de este plan de formación específico del sector consiste en fomentar entre los trabajadores del sector la sensibilidad por la prevención de riesgos laborales. Se trata de inculcar hábitos prevencionistas entre todos los trabajadores del sector. Como parte de

un plan de formación adecuado a las necesidades del sector mi propuesta se dirige en una doble vertiente. Por un lado, tendríamos una formación sectorial y por el otro tendríamos la formación académica personal de cada trabajador.

La formación específica en materia de prevención de riesgos laborales propios del sector debería ser preceptiva para todos los puestos de trabajo a bordo, aunque, claro está, con diferentes niveles.

Se trataría pues de una formación inicial universal a los trabajadores del sector como ya se hace en otros sectores (petroquímico, construcción naval, offshore...). Por poner un ejemplo en un sector afín al pesquero, el sector del petróleo y gas en mar adentro ha constituido una organización internacional llamada [OPITO](#) (Offshore Petroleum Industry Training Organization o lo que es lo mismo, Organización de Formación en alta mar de la Industria Petrolera). Su misión es apoyar a la industria, para construir una fuerza de trabajo de la industria petrolera competente y segura, sostenible y para asegurar que la calidad, la innovación y la colaboración sustentan todo lo que hacen. ¿Por qué no desarrollar una institución similar en el sector pesquero aprovechando los recursos materiales de los que ya se disponen?, ¿Por qué no homologar titulaciones básicas del sector que garanticen una formación inicial homogénea y de calidad a todos los integrantes del sector?, ¿Por qué no hacer de esta titulación una titulación internacional y constituir la como paso previo a cualquier actividad profesional en el mar?

Una formación inicial debería contener aspectos formativos específicos del puesto de trabajo, así como otros más generales, relacionados con la actividad preventiva, la higiene, el orden y limpieza, los comportamientos seguros, el medio ambiente, etc., aspectos estos, considerados como funciones básicas en la presente normativa. Se trata de propiciar una formación específica en materia de prevención, bien sea a través de charlas, seminarios, medios telemáticos... y siempre que se pueda que sea una formación oficial, esto es avalada por el organismo oficial que corresponda.

6.3.2.- Formación Académica del Personal

Desde siempre, desde los inicios de los adelantos tecnológicos modernos aplicados al sector pesquero, fue una aspiración de dicho sector el poder integrar a sus miembros en los estudios universitarios para tener acceso a las titulaciones superiores de la Marina Civil, por cuanto la formación pesquera, aunque reglada, estaba en una especie de limbo académico no integrado en ningún régimen de enseñanza universitaria que constituía, en sí mismo, un verdadero tapón para el ascenso profesional y académico, y, en consecuencia, sin posibilidades de convalidaciones académicas.

La entrada en vigor de las nuevas titulaciones académicas con la incorporación de la Formación Profesional y la posterior ratificación por parte de España del Espacio Europeo de Enseñanza Superior o comúnmente llamado Tratado de Bolonia, facilitaron estas justas aspiraciones. Como quiera que hasta ese momento los estudios que realizaban los profesionales de la pesca incurrieran en ciertas carencias, fue preciso recurrir a determinados cursos que paliasen las mismas, los cuales, además, son imprescindibles por cuanto se mejoró sensiblemente la formación que ya se poseía por parte del profesional y se le facilitó el paso al conocimiento de nuevas aplicaciones tecnológicas.

Con estas favorables condiciones académicas y con la consabida exigencia académica se mejoraron los conocimientos profesionales relativos a la estabilidad e integridad del buque, navegación e incluso al personal de máquinas. Así pues, la prevención de accidentes, la estabilidad del buque bajo cualquier condición de carga y estado de la mar y la disponibilidad y dominio de las ayudas a la navegación (comunicaciones, señalización, etc.) deben de ser los tres ejes fundamentales para obtener una mejoría notoria sobre la vida humana en la mar y se deberían de incluir como asignaturas troncales en todos los planes de estudio de cualquier formación oficial, bien sea en enseñanzas náutico-pesqueras o en enseñanzas universitarias.

La mejora académica debería de ser acompañada de una serie de cursos prácticos específicos que complementen y actualicen las enseñanzas teóricas recibidas, poniéndolas al día de los oportunos avances tecnológicos y profesionales. Se debe formar a los patronos, armadores y técnicos sobre estos temas en los programas de enseñanza, e incluso impartir cursos monográficos recurrentes durante toda la vida profesional de las personas que desarrollen su actividad en el sector pesquero y que podrían ser de validez quinquenal.

6.4.- Sistema de Telemedicina Portátil para Buques de Pesca

Por último, quisiera terminar la presente tesis mostrando la esperanza en que todos los buques dedicados a la pesca y cuyas faenas por lo menos superen un día en el mar, dispongan a bordo de un sistema de telemedicina portátil siguiendo las recomendaciones de la [REFOPE](#) (Red Europea para la Formación Pesquera y el Empleo).

Este sistema está especialmente diseñado para su transporte y para poder utilizarse en espacios reducidos como pueden ser los interiores de los buques de pesca, y posibilita la conexión en tiempo real con el Hospital asignado para interactuar con el paciente.

La telemedicina se puede aplicar para muchas actividades como son la prevención, el diagnóstico a distancia, la monitorización de un posible paciente, la consulta a distancia, la asistencia de un tele-especialista, atender las emergencias producidas en la mar, y un sinnúmero de aplicaciones más.

Sin duda su introducción de forma masiva en los buques pesqueros ayudaría y mucho en la lucha contra las consecuencias que sobre la salud de los trabajadores tienen los accidentes laborales especialmente a bordo de buques pesqueros.

6.5.- Limitaciones y Futuras Líneas de Investigación

6.5.1.- Limitaciones

Es prácticamente imposible saber el número de tripulantes del sector, pero lo que si se conoce es el número total de personas que se dedican en el sector. Este número no solo incluye a los tripulantes de los distintos buques, sino que también incluye a trabajadores con riesgos tan dispares como son los mariscadores y los trabajadores de acuicultura.

Por otra parte, y debido a la inexistencia de datos publicados, se ha tratado el sector pesquero en su conjunto, aunque esto incluye actividades tan dispares entre sí como pueden ser la pesca a flote, el marisqueo y la acuicultura.

Esto ha sido debido a que los distintos organismos y en base a su metodología, no hacen distinción a la hora de publicar sus datos entre las distintas “ramas” que componen la actividad pesquera: pesca de altura, pesca de bajura, marisqueo, acuicultura... por lo que todos los datos encontrados y después tratados en esta tesis, han sido del sector pesquero en su conjunto, no haciendo una lógica distinción de actividades dentro del sector pesquero.

Ya que resulta imposible poder determinar con exactitud el número real de tripulantes que componen la Flota Pesquera debido, como se acaba de explicar, ya que no se dispone de este dato concreto en ninguna publicación oficial –ni EPA, ni censos pesqueros, ni listados de tripulantes fiables-, ha sido más adecuado hacer un estudio considerando el número de empleos totales del sector por ello en la presente tesis siempre que se haya hablado de flota, habremos de considerar que ese dato hace referencia a la totalidad del capital humano, a todos los trabajadores del sector pesquero, la palabra flota se habrá tomado entonces como un recurso literario.

6.5.2.- Futuras Líneas de Investigación

Pese a que la accidentalidad laboral es un tema amplio que abarca multitud de aspectos, desde esta tesis doctoral se apuntan una serie de nuevas líneas de investigación derivadas de la elaboración de la misma y que serían complementarias a esta tesis doctoral.

1. Accidentes marítimos: el objetivo de esta línea de investigación sería la de investigar todos los accidentes e incidentes marítimos en un período de tiempo acotado y en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Galicia contribuyendo así a la mejora de la seguridad y salud de los trabajadores que prestan sus servicios a bordo de los buques de pesca y de los trabajadores del sector en general.
2. Se trata de realizar una investigación en la que queden de manifiesto cuales han sido las causas directas o indirectas que hayan influido en cada uno de los accidentes para prevenir futuras recurrencias.
3. Enfermedades profesionales: el objetivo de esta línea de investigación sería la de profundizar en el estudio que ha iniciado esta tesis doctoral y conseguir una fotografía perfecta de lo acontecido durante el período de tiempo de referencia para adelantarse mediante la prevención de riesgos laborales y evitar recurrencias futuras.
4. Incidencia del cáncer en el sector pesquero: el objetivo de esta línea de investigación sería la de profundizar en el estudio del cáncer ocupacional haciendo uso de las herramientas de la especialidad de higiene industrial en la prevención de riesgos laborales. Origen e incidencia del cáncer ocupacional en el sector, identificación y exposición a agentes cancerígenos por parte de los trabajadores o tipos de cáncer que afectan a los trabajadores del sector.
5. Tratamiento de desechos a bordo de los buques pesqueros: el objetivo de esta línea de investigación sería la de estudiar el ciclo de las basuras a bordo para evitar la contaminación del medio ambiente. Esta línea de investigación debería de profundizar en los distintos residuos que genera un buque de pesca, ya sean sólidos urbanos, peligrosos, aguas residuales, hidrocarburos, desechos biológicos propios de la actividad...
6. La prevención de riesgos laborales en el sector: el objetivo de esta línea de investigación sería la de estudiar la relación que existe entre los medios humanos y materiales que las empresas del sector pesquero destinan a la PRL, y la siniestralidad laboral del sector. Así mismo se debería de estudiar la idoneidad de los contenidos formativos en el sector: temarios, recursos humanos y materiales.

Referencias

- British Standards Institution. (12 de Marzo de 2018). *Occupational Health and Safety Assessment Series*. Obtenido de <http://www.bsigroup.es/es/certificacion-y-auditoria/Sistemas-de-gestion/estandares-esquemas/OHSAS-18001/>
- Aboitiz-Goitia, X., & Pereira-Vado, Á. (2010). Riesgos ergonómicos y psicosociales de la flota de pesca. (G. E. Directivos, Ed.) *Gestión práctica de riesgos laborales: Integración y desarrollo de la gestión de la prevención*(70), 26-33. Recuperado el 29 de Febrero de 2019, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3202827>
- Anjali Nag, Heer Vyas, Priyanka Shah, & Pranab K. Nag. (30 de Mayo de 2012). Risk factors and musculoskeletal disorders among women workers performing fish processing. *American Journal of Industrial Medicine*, 55, 833-843. doi:10.1002/ajim.22075
- ARVI. (18 de Marzo de 2011). *Enfermedades relacionadas con el trabajo en el sector pesquero*. Obtenido de Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo: <https://es.slideshare.net/asoar/enfermedades-relacionadas-con-el-trabajo-en-el-sector-pesquero-arvi>
- Asociación Española de Normalización. (23 de Mayo de 2012). *Seguridad de las máquinas. Principios generales para el diseño. Evaluación del riesgo y reducción del riesgo. (ISO 12100:2010)*. Obtenido de <https://www.une.org/encuentra-tu-norma/busca-tu-norma/norma?c=N0049405>
- Baker, A., & Ferguson, S. (2006). Second International Fishing Industry Safety and Health Conference. En N. A. Mode, P. Wopat, & G. A. Conway (Ed.), (págs. 139-144). Sitka, Alaska. Obtenido de https://books.googleusercontent.com/books/content?req=AKW5Qae6An eaTeXwcr1fHteMJx7AbVBoN_FikLiMvMudqwra6W1t0_bM4RCebYW 566VESwxYveV2IWc0dLORLtnJhJRW__pdiANK7E0OvhyCRuWJojpL

B-qA3UP_xfT2KJobZ0T6vyr0NVRMa6LaY_RoqNtPLmf8Ghtk5wLxK-
oYAZd8HwxTC2AOuL7qmXQRgRdpos

Bustos-Pozo, M. P., & García-Ramírez, J. M. (2014). *Factores psicosociales de los trabajadores del mar*. Universidad de Granada, Campus de Excelencia Internacional del Mar. Departamento de Psicología Social, Granada. Recuperado el 29 de Febrero de 2020, de https://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/36949/BustosPozo_Marinos.pdf?sequence=6&isAllowed=y

Carro-Martínez, P., & García-Puente, N. E. (Enero de 2004). Aspectos de seguridad en la pesca de bajura. (M. d. Trabajo, Ed.) *Prevención, trabajo y salud: Revista del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo*(30), 6-14.

Comision Europea - Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion. (2016). *European guide for risk prevention in small fishing vessels*. doi:doi:10.2767/404084 (web)

Comisión Europea. (12 de Junio de 1989). Obtenido de <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM%3Ac11113>

Comisión Europea. (06 de Julio de 2006). *Libro Verde - Hacia una futura política marítima de la Unión : perspectiva europea de los océanos y los mares*. Obtenido de Eur-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A52006DC0275%2802%29>

Eklöf, M., & Törner, M. (26 de Noviembre de 2010). Perception and control of occupational injury risks in fisheries. A pilot study. *Work & Stress*, 58-69. doi:10.1080/02678370110114694

FAO. (s.f.). Obtenido de <http://www.fao.org/FOCUS/S/fisheries/women.htm>

FAO. (10 de 1995). *Código de Conducta para la Pesca Responsable*. Obtenido de <http://www.fao.org/3/V9878S/V9878S00.htm>

- FAO. (2018). *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2018*. Roma: Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura. Obtenido de <http://www.fao.org/3/I9540es/i9540es.pdf>
- Federación Galega de redeiras artesás O Peirao. (2008). *Estudio das Condicións de Traballo das Redeiras Galegas*. Obtenido de <http://issga.xunta.gal/export/sites/default/recursos/descargas/documentacion/publicacions/estudio-condiciones-trabajo-riberas-gallegas.pdf>
- Gago-Conde, C., Alfonso-Riveiro, P., Pérez-López, A. H., & Ortega-Iñarrea, M. R. (2004). *La mujer en el mundo de la pesca en Galicia*. Santiago de Compostela: Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos, Dirección Xeral de Innovación e Desenvolvemento Pesqueiro.
- García-Puente, N., & Corbacho-Gandullo, M. A. (Junio de 2004). Importancia de los factores psicosociales y de la cultura del trabajo en el ámbito de la prevención de riesgos laborales de los pescadores. *Medicina Marítima*, 4(1). Recuperado el 13 de Junio de 2019, de http://www.semm.org/nueva/Revista/Med_Marit/pdf/mm41fcng6.pdf
- Gobierno de España. (19 de Mayo de 1986). *Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/l/1986/04/25/14/con>
- Gobierno de España. (10 de 11 de 1995). *Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/l/1995/11/08/31/con>
- Gobierno de España. (24 de Octubre de 1997). *Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/rd/1997/10/24/1627>
- Gobierno de España. (31 de Enero de 1997). *Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/rd/1997/01/17/39/con>
- Gobierno de España. (13 de Diciembre de 2003). Obtenido de Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de

riesgos laborales: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2003-22861>

Gobierno de España. (30 de Enero de 2004). *Real Decreto 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/pdf/2004/BOE-A-2004-1848-consolidado.pdf>

Gobierno de España. (14 de Diciembre de 2007). *Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2007-22533>

Gobierno de España. (31 de Octubre de 2015). *Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2015/10/30/8/con>

Gobierno Vasco. (2008). *Plan Sectorial de Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesca*. Obtenido de <http://www.infopreben.com/index.php/plan-itsaspreben/presentacion-del-plan-itsaspreben>

Gobierno Vasco. (s.f.). *Infopreben*. Obtenido de <http://www.infopreben.com/index.php/inicio/presentacion-infopreben>

Gruber, R. E. (febrero de 2000). La profesion más peligrosa. *Trabajo*(33), 22-24. Recuperado el 02 de julio de 2019, de www.ilo.org: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---dcomm/documents/publication/dwcms_080695.pdf

Havold, J. I. (Octubre de 2010). Safety culture aboard fishing vessels. *Safety Science*, 48, 1054-1061. Recuperado el 18 de Abril de 2020, de <http://www.sciencedirect.com>: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0951832010000189>

Holen, S. M., Yang, X., Bouwer-Utne, I., & Haugen, S. (Diciembre de 2019). Major accidents in Norwegian fish farming. *Safety Science*, 120, 32-43. doi:10.1016/j.ssci.2019.05.036

INSHT. (29 de Mayo de 2006). *Guía Técnica sobre La Integración de la Prevención de Riesgos Laborales en el Sistema General de Gestión de la Empresa*. Obtenido de <https://www.insst.es/documents/94886/203536/Gu%C3%ADa+t%C3%A9cnica+para+la+integraci%C3%B3n+de+la+prevenci%C3%B3n+de+riesgos+laborales/1ec5367d-90bb-4f44-a8af-409a4d0d040c>

INSST. (1982). *NTP 1: Estadísticas de accidentabilidad en la empresa*. Obtenido de <https://www.insst.es/documents/94886/195574/NTP+1+Estad%C3%ADsticas+de+accidentabilidad+en+la+empresa.pdf/3a98383b-d663-4975-a1d6-4fd5cef1c7ba>

INSST. (18 de Octubre de 1997). *Informe y Propuestas sobre la Aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al Sector Marítimo*. Obtenido de INSST: <https://www.insst.es/documents/94886/150112/Informe+y+propuestas+sobre+la+aplicaci%C3%B3n+de+la+Ley+de+Prevenci%C3%B3n+de+Riesgos+Laborales+al+Sector+Mar%C3%ADtimo+-+CNSST/85da3aac-7366-422f-b8a8-2cebd05dfb90>

INSST. (Mayo de 1998). Obtenido de <https://www.insst.es/documents/94886/150112/Informe+y+propuestas+sobre+la+aplicaci%C3%B3n+de+la+Ley+de+Prevenci%C3%B3n+de+Riesgos+Laborales+al+Sector+Mar%C3%ADtimo+-+CNSST/85da3aac-7366-422f-b8a8-2cebd05dfb90>

ISSGA-IAPRL-ICASST-OSALAN. (2016). *Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero*. Obtenido de <http://www.osalan.euskadi.eus/libro/guia-de-vigilancia-de-la-salud-en-el-sector-pesquero/s94-contpub/es/>

Kaplan, I. M., & Kite-Powell, H. L. (3 de Noviembre de 2000). Safety at sea and fisheries management: fishermen's attitudes and the need for co-

management. *Marine Policy*, 24, 493-497. doi:10.1016/S0308-597X(00)00026-9

Maritime Learning Network. (s.f.). Obtenido de Maritime Learning Network: <http://www.marleanet.com/index.php?lg=sp>

Morel, G., & Chauvin, C. (Agosto de 2006). A socio-technical approach of risk management applied to collisions involving fishing vessels. *Safety Science*, 44, 599-619. doi:10.1016/j.ssci.2006.01.002

Moreno-Reyes, F. J., & Gómez-Cano Alfaro, M. (2014). *Causas de los accidentes marítimos muy graves en la pesca 2008-2013*. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT). Recuperado el 02 de Julio de 2019

Myers, M. L., Durborow, R. M., & Kane, A. S. (24 de Julio de 2018). Gulf of Mexico Seafood Harvesters: Part 1. Occupational Injury and Fatigue Risk Factors. *Safety*. doi:<https://doi.org/10.3390/safety4030031>

Nordander, C., Ohlsson, K., Balogh, I., Rylander, L., Pålsson, B., & Skerfving, S. (1999 de Abril de 1999). Fish processing work: the impact of two sex dependent exposure profiles on musculoskeletal health. *Occupational and Environmental Medicine Journal*, 56, 256-264. Obtenido de <https://oem.bmj.com/content/56/4/256>

Nulhaqim, S., Hartini-Rinda, R., Maulana, I., Ishartono, & Wandu. (2017). Parenting on poor fisherman family and Potential Conflict (Study Case on Eretan Wetan Village, District Kandang Haur, Regency Indramayu). *2nd International Conference on Social and Political Development (ICOSOP 2017)*. doi:10.2991/icosop-17.2018.91

Nurindah-Sari, S., Sari-Dewi, R., & Sudiano, A. (21 de Septiembre de 2018). Development of fatigue, accident experiences and safety culture relationships to the risk of fishing perception on the accidents of fishing vessel small and medium. *International Mechanical and Industrial Engineering Conference 2018 (IMIIEC 2018)*, 7. doi:<https://doi.org/10.1051/mateccconf/201820403010>

- OIT. (1962). *Décima Conferencia Internacional de Estadígrafos del Trabajo*. (pág. 87). International Labour Office.
- OIT. (01 de Junio de 1966). *C125 - Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 (núm. 125)*. Obtenido de https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C125
- OIT. (21 de Junio de 1966). *R126 - Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126)*. Obtenido de https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:R126
- OIT. (01 de Febrero de 2000). *Revista Trabajo*. Obtenido de https://www.ilo.org/global/publications/world-of-work-magazine/issues/DWCMS_080695/lang--es/index.htm
- OIT. (17 de Junio de 2004). *Conferencia Internacional del Trabajo*. Obtenido de <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc92/pdf/rep-v-1.pdf>
- OIT. (2011). *Manual para la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_162324.pdf
- OMI - OIT - FAO. (1985). *Documento de orientación sobre formación y titulación del personal de los buques pesqueros*. Obtenido de <http://www.fao.org/3/X9656S/x9656s05.htm>
- OMI. (07 de Julio de 1995). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (STCW-F)*. Obtenido de Organización Marítima Internacional: <http://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-f-convention.aspx>
- Pacheco-Reyna, L., Ledesma-deMiguel, J., & Moreno-Reyes, F. J. (2017). *Identificación y caracterización de factores psicosociales presentes en la*

pesca de bajura y altura. Madrid: INSST- Instituto Nacional de Seguridad y Higiene en el Trabajo (INSHT). doi:NIPO (en línea): 272-17-044-2

Patiño-Vaca, E. E., & Bolaños-Burgos, F. J. (2019). *Prevalencia de los factores de riesgos psicosociales en el personal de buques atuneros de una empresa de pesca industrial*. Magíster en Seguridad y Salud Ocupacional, Universidad Espíritu Santo, Samborondón-Ecuador. Recuperado el 19 de Abril de 2020, de <http://201.159.223.2/bitstream/123456789/3140/1/PATI%c3%91O%20VACA.pdf>

Pérez-Labajos, C. A. (Enero de 2008). Fishing safety policy and research. *Marine Policy*, 40-45. doi:10.1016/j.marpol.2007.04.002

Pérez-Labajos, C. A., Blanco, B., Azofra, M., Achútegui, J. J., & Eguía, E. (Febrero de 2009). Injury and loss concentration by sinkings in fishing fleets. *Safety Science*, 47, 277-284. doi:10.1016/j.ssci.2008.03.005

Piniella, F., & Fernández-Engo, M. Á. (Febrero de 2009). Towards system for the management of safety on board artisanal fishing vessels: Proposal for check-lists and their application. *Safety Science*, 47, 265-276. Recuperado el 02 de 07 de 2019, de <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.04.005>

Quishpe-Novoa, C. A. (2014). *Estudio de los determinantes de riesgo y exposición de los factores de riesgo de los pescadores de la cooperativa de producción pesquera artesanal Santa Rosa de Salinas*. Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar el Grado de Magister en Seguridad y Prevención de Riesgos del Trabajo, Quito-Ecuador. Recuperado el 19 de Abril de 2020, de http://192.188.51.77/bitstream/123456789/17918/1/61322_1.pdf

Suárez-deVivero, J. L., & Rodríguez-Rodríguez, J. A. (15 de Septiembre de 2003). El buque como vivienda. Una aproximación metodológica. (U. d. Barcelona, Ed.) *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 7(149), 1-18. Recuperado el 29 de Febrero de 2020, de <https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/83499/EI%20buque%20como>

%20vivienda.%20Una%20aproximaci%c3%b3n%20metodo%c3%b3gic
a.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Thorvaldsen, T., Kongsvik, T., Holmen, I. M., Størkersen, K., Salomonsen, C., Sandsund, M., & Bjelland, H. V. (15 de Julio de 2020). Occupational health, safety and work environments in Norwegian fish farming - employee perspective. *Aquaculture*, 524. doi:10.1016/j.aquaculture.2020.735238

Tirilly, G. (Junio de 2004). The impact of fragmented schedules at sea on sleep, alertness and safety of. *Medicina Marítima*, 4(1). Obtenido de http://www.semm.org/nueva/Revista/Med_Marit/pdf/mm42ogt.pdf

Varela-Lafuente, M., & Iglesias-Malvido, C. (2000). Tendencias y Problemas de la Pesca Gallega en el Contexto Mundial y Comunitario. *Revista Galega de Economía*. Obtenido de https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/19269/pp_197_222_rge_9_1_esp.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Wang, J., Pillay, A., Kwon, Y. S., Wall, A. D., & Loughran, C. (01 de mayo de 2005). An analysis of fishing vessel accidents. *Journal of Risk Research*, 3-21. doi:10.1080/136698702753329135

Woodhead , A. J., Abernethy, K. E., Szaboova, L., & Turner, R. A. (19 de 06 de 2018). *Health in fishing communities: A global perspective* . Obtenido de Wiley Online Library: <https://doi.org/10.1111/faf.12295>

Xunta de Galicia. (17 de Enero de 2009). *Ley 11/2008, de 3 de diciembre, de pesca de Galicia*. Obtenido de <https://www.boe.es/eli/es-ga/l/2008/12/03/11>

ANEXOS

Índice de Tablas

Tabla 1. Trabajadores en las Flotas Española y Gallega	17
Tabla 2. Evolución de los Trabajadores en las Flotas Españolas y Gallegas	18
Tabla 3. Capturas en Europa por Anualidad y Toneladas de Peso Vivo.....	19
Tabla 4. Evolución de Capturas en Europa por Anualidad y Toneladas de Peso Vivo..	20
Tabla 5. Capturas de la Flota Gallega.....	20
Tabla 6. Evolución de las Capturas de la Flota Gallega	21
Tabla 7. Diferencias Estadísticas	22
Tabla 8. Situación del recurso y organismos reguladores en las pesquerías con presencia gallega.....	24
Tabla 9. Variación Porcentual Sector de Pesca	25
Tabla 10. Total de Trabajadores en el Sector Europeo.....	29
Tabla 11. Evolución de Trabajadores en el Sector Europeo.....	30
Tabla 12. Tabla de Trabajadores Flotas Española y Gallega	30
Tabla 13. Evolución de Trabajadores Flotas Española y Gallega	31
Tabla 14. Galicia Vs. España.....	32
Tabla 15. Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA España.....	33
Tabla 16. Evolución del Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA España	33
Tabla 17. Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA Galicia.....	34
Tabla 18. Evolución Peso del Sector Pesquero sobre el Total EPA Galicia	34
Tabla 19. Desglose de Trabajadores del Sector Pesquero	35

Tabla 20. Comparativa por Sexos en el Sector.....	36
Tabla 21. Evolución por Sexos en el Sector	37
Tabla 22. Variación de Trabajadores en La Flota Española.....	37
Tabla 23. Evolución de Trabajadores en La Flota Española	38
Tabla 24. Trabajadores del Sector Pesquero	39
Tabla 25. Evolución de los trabajadores del Sector Pesquero	39
Tabla 26. Flotas Gallega y Española	41
Tabla 27. Flota Española	42
Tabla 28. Flota Gallega	42
Tabla 29. Flota Provincial Gallega.....	43
Tabla 30. Promedio de la Flota Pesquera Gallega.....	44
Tabla 31. Flota de La Coruña por Tramos de Eslora.....	45
Tabla 32. Flota de Lugo.....	46
Tabla 33. Flota de Pontevedra	47
Tabla 34. Evolución de la Flota Gallega por Tramos de Esloras	48
Tabla 35. Evolución de la Flota de La Coruña por GT	49
Tabla 36. Evolución de la Flota de Lugo por GT	50
Tabla 37. Evolución de la Flota de Pontevedra por GT	51
Tabla 38. Evolución de la Flota de Galicia por GT.....	52
Tabla 39. Evolución de la Flota de La Coruña por CV	53
Tabla 40. Evolución de la Flota de Lugo por CV.....	54
Tabla 41. Evolución de la Flota de Pontevedra por CV	55
Tabla 42. Evolución de la Flota de Galicia por CV.....	56

Tabla 43. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales)	57
Tabla 44. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales GT)	58
Tabla 45. Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales CV).....	59
Tabla 46. Evolución de la Flota Gallega	60
Tabla 47. Principales Flotas Europeas.....	62
Tabla 48. Evolución de las Principales Flotas Europeas	63
Tabla 49. INSHT	81
Tabla 50. Total Accidentes en el Sector de Pesca Nacional.....	93
Tabla 51. Porcentajes de Accidentes	94
Tabla 52. Evolución de los Accidentes en el Sector de Pesca Nacional	94
Tabla 53. Distribución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego	95
Tabla 54. Evolución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego	96
Tabla 55. Porcentajes de los Accidentes en el Sector Pesquero en Galicia.....	97
Tabla 56. Sector Pesquero Gallego: Tabla Resumen de Accidentes.....	98
Tabla 57. Promedios de los Accidentes del Sector en Galicia	99
Tabla 58. Accidentes Pesca Nacional	Tabla 59. Accidentes Pesca Galicia. 102
Tabla 60. Forma del Accidente. Accidentes Leves	103
Tabla 61. Evolución en la Forma del Accidente. Accidentes Leves	104
Tabla 62. Forma del Accidente. Accidentes Graves	105
Tabla 63. Evolución en la Forma del Accidente. Accidentes Graves	105
Tabla 64. Forma del Accidente. Accidentes Mortales.....	106
Tabla 65. Evolución de la Forma del Accidente. Accidentes Mortales	106
Tabla 66. Promedios Anuales según la Forma	107

Tabla 67. Distribución de los Promedios Anuales según la Forma.....	107
Tabla 68. Naturaleza de la Lesión. Accidentes Leves.....	110
Tabla 69. Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Leves	110
Tabla 70. Naturaleza de la Lesión. Accidentes Graves	110
Tabla 71. Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Graves	111
Tabla 72. Naturaleza de la Lesión. Accidentes Mortales	111
Tabla 73. Evolución según la Naturaleza de la Lesión. Accidentes Mortales.....	112
Tabla 74. Promedio Anual según la Naturaleza de la Lesión.....	112
Tabla 75. Distribución del Promedio Anual según la Naturaleza de la Lesión.....	113
Tabla 76. Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Leves	114
Tabla 77. Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Leves.....	114
Tabla 78. Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Graves.....	115
Tabla 79. Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Graves	115
Tabla 80. Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Mortales.....	116
Tabla 81. Evolución según la Parte del Cuerpo Lesionada. Accidentes Mortales	116
Tabla 82. Promedio Anual según la Parte del Cuerpo Lesionada	117
Tabla 83. Distribución del Promedio Anual según la Parte del Cuerpo Lesionada	117
Tabla 84. Hora de Trabajo. Accidentes Leves.....	118
Tabla 85. Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Leves.....	118
Tabla 86. Hora de Trabajo. Accidentes Graves.....	119
Tabla 87. Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Graves	119
Tabla 88. Hora de Trabajo. Accidentes Mortales.....	120
Tabla 89. Evolución según la Hora de Trabajo. Accidentes Mortales	120

Tabla 90. Promedio Anual según la Hora de Trabajo	121
Tabla 91. Distribución del Promedio Anual según la Hora de Trabajo	121
Tabla 92. Hora del Día. Accidentes Leves	122
Tabla 93. Evolución según la Hora del Día. Accidentes Leves	122
Tabla 94. Hora del Día. Accidentes Graves	123
Tabla 95. Evolución según la Hora del Día. Accidentes Graves.....	123
Tabla 96. Hora del Día. Accidentes Mortales	124
Tabla 97. Evolución según la Hora del Día. Accidentes Mortales.....	124
Tabla 98. Promedio Anual según la Hora del Día.....	125
Tabla 99. Distribución del Promedio Anual según la Hora del Día.....	125
Tabla 100. Día de la Semana. Accidentes Leves.....	126
Tabla 101. Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Leves	126
Tabla 102. Día de la Semana. Accidentes Graves	127
Tabla 103. Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Graves	127
Tabla 104. Día de la Semana. Accidentes Mortales	128
Tabla 105. Evolución según el Día de la Semana. Accidentes Mortales	128
Tabla 106. Promedio Anual según el Día de la Semana	129
Tabla 107. Distribución del Promedio Anual según el Día de la Semana.....	129
Tabla 108. Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Leves.....	130
Tabla 109. Evolución de la Edad de la Persona. Evolución Accidentes Leves.....	130
Tabla 110. Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Graves	131
Tabla 111. Evolución de la Edad del Lesionado. Evolución Accidentes Graves.....	131
Tabla 112. Edad de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales	131

Tabla 113. Evolución de la Edad de la Persona. Evolución Accidentes Mortales	132
Tabla 114. Promedio Anual según la Edad del Trabajador	132
Tabla 115. Distribución del Promedio Anual según la Edad	133
Tabla 116. Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Leves	134
Tabla 117. Evolución de la Antigüedad de la Persona. Evolución Accidentes Leves .	134
Tabla 118. Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Graves.....	135
Tabla 119. Evolución de la Antigüedad. Evolución Accidentes Graves.....	135
Tabla 120. Antigüedad de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales.....	136
Tabla 121. Evolución de la Antigüedad Lesionada. Evolución Accidentes Mortales .	136
Tabla 122. Promedio Anual según la Antigüedad del Trabajador	136
Tabla 123. Distribución del Promedio Anual según la Antigüedad	137
Tabla 124. Antigüedad en el Puesto. Accidentes Leves.....	137
Tabla 125. Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Leves.....	138
Tabla 126. Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Graves	138
Tabla 127. Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Graves.....	139
Tabla 128. Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales ..	139
Tabla 129. Evolución de la Antigüedad en el Puesto de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales.....	140
Tabla 130. Promedio Anual según la Antigüedad en el Puesto.....	140
Tabla 131. Distribución del Promedio Anual según la Antigüedad en el Puesto.....	141
Tabla 132. Tipo de Contrato. Accidentes Leves	141
Tabla 133. Evolución del Tipo de Contrato. Accidentes Leves	141

Tabla 134. Tipo de Contrato. Accidentes Graves.....	142
Tabla 135. Evolución según el Tipo de Contrato. Accidentes Graves	142
Tabla 136. Tipo de Contrato. Accidentes Mortales.....	143
Tabla 137. Evolución según el Tipo de Contrato. Accidentes Mortales	143
Tabla 138. Promedio Anual según el Tipo de Contrato	143
Tabla 139. Distribución del Promedio Anual según el Tipo de Contrato	144
Tabla 140. Tabla de Personal. Accidentes Leves	144
Tabla 141. Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Leves	145
Tabla 142. Tabla de Personal. Accidentes Graves	145
Tabla 143. Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Graves.....	146
Tabla 144. Tabla de Personal. Accidentes Mortales	146
Tabla 145. Evolución del Tabla de Personal. Evolución Accidentes Mortales.....	147
Tabla 146. Promedio Anual según el Tabla de Personal.....	147
Tabla 147. Distribución del Promedio Anual según el Tabla de Personal	148
Tabla 148. Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Leves	148
Tabla 149. Evolución de los Accidentes Leves por el Sexo del Trabajador	149
Tabla 150. Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Graves	149
Tabla 151. Evolución de los Accidentes Graves por el Sexo del Trabajador	150
Tabla 152. Sexo de la Persona Lesionada. Accidentes Mortales	150
Tabla 153. Evolución de los Accidentes Mortales por el Sexo del Trabajador.....	151
Tabla 154. Promedio Anual por el Sexo del Trabajador	151
Tabla 155. Distribución del Promedio Anual del Sexo de la Persona Lesionada	152
Tabla 156. Accidentes Leves del Sector Pesquero	152

Tabla 157. Accidentes Graves del Sector Pesquero	153
Tabla 158. Evolución Accidentes Mortales del Sector Pesquero	153
Tabla 159. Evolución Accidentes Mortales del Sector Pesquero	153
Tabla 160. Índices de Incidencia (I _i) Pesca Galicia.....	155
Tabla 161. Índices de Incidencia (I _i) de Galicia	156
Tabla 162. Promedio Índices de Incidencia (I _i) de Galicia	156
Tabla 163. Índices de Incidencia (I _i) de La Coruña.....	157
Tabla 164. Índices de Incidencia (I _i) de Lugo	157
Tabla 165. Índices de Incidencia (I _i) de Pontevedra.....	158
Tabla 166. Evolución de los Índices de Incidencia (I _i) de Galicia	160
Tabla 167. Índices de Incidencia (I _i) Construcción Galicia.....	161
Tabla 168. Índices de Incidencia (I _i) de Construcción de Galicia.....	162
Tabla 169. Promedio Índices de Incidencia (I _i) Construcción de Galicia	162
Tabla 170. Índices de Incidencia (I _i) de La Coruña.....	163
Tabla 171. Índices de Incidencia (I _i) de Lugo	163
Tabla 172. Índices de Incidencia (I _i) de Pontevedra.....	164
Tabla 173. Evolución de los Índices de Incidencia (I _i) de Galicia	166
Tabla 174. Índices de Incidencia (I _i) Leves en Galicia.....	167
Tabla 175. Índices de Incidencia (I _i) Graves en Galicia.....	168
Tabla 176. Índices de Incidencia (I _i) Mortales en Galicia.....	168
Tabla 177. Índices de Incidencia (I _i) en Galicia	169
Tabla 178. Índices de Incidencia (I _i) en Galicia	169
Tabla 179. Índices de Incidencia (I _i) Leves en La Coruña	170

Tabla 180. Índices de Incidencia (I _i) Graves en La Coruña	171
Tabla 181. Índices de Incidencia (I _i) Mortales en La Coruña	172
Tabla 182. Índices de Incidencia (I _i) Totales en La Coruña.....	172
Tabla 183. Índices de Incidencia (I _i) en La Coruña.....	174
Tabla 184. Índices de Incidencia (I _i) Leves en Lugo.....	174
Tabla 185. Índices de Incidencia (I _i) Graves en Lugo.....	175
Tabla 186. Índices de Incidencia (I _i) Mortales en Lugo.....	176
Tabla 187. Índices de Incidencia (I _i) Totales en Lugo	177
Tabla 188. Índices de Incidencia (I _i) en Lugo	178
Tabla 189. Índices de Incidencia (I _i) Leves en Pontevedra	179
Tabla 190. Índices de Incidencia (I _i) Graves en Pontevedra	180
Tabla 191. Índices de Incidencia (I _i) Mortales en Pontevedra	181
Tabla 192. Índices de Incidencia (I _i) Totales en Pontevedra.....	182
Tabla 193. Índices de Incidencia (I _i) en Pontevedra.....	183
Tabla 194. Flota Española: Trabajadores vs Buques.....	183
Tabla 195. Flota Española: Trabajadores vs Buques.....	184
Tabla 196. Flota Gallega: Trabajadores vs Buques	185
Tabla 197. Flota Gallega: Trabajadores vs Buques	185
Tabla 198. Flota La Coruña: Trabajadores vs Buques	186
Tabla 199. Flota Lugo: Trabajadores vs Buques.....	187
Tabla 200. Flota Pontevedra: Trabajadores vs Buques	188
Tabla 201. Evolución y Crecimientos de la Flota y Trabajadores.....	189
Tabla 202. Flota Española: Trabajadores vs Accidentes	190

Tabla 203. Flota Española: Trabajadores vs Accidentes.....	190
Tabla 204. Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes	191
Tabla 205. Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes	192
Tabla 206. Flota La Coruña: Trabajadores vs Accidentes.....	193
Tabla 207. Flota Lugo: Trabajadores vs Accidentes	194
Tabla 208. Flota Pontevedra: Trabajadores vs Accidentes.....	195
Tabla 209. Evolución y Crecimientos de los Trabajadores y Accidentes	196
Tabla 210. Flota Española: Accidentes vs Buques.....	196
Tabla 211. Flota Española: Accidentes vs Buques	197
Tabla 212. Flota Gallega: Buques vs Accidentes	198
Tabla 213. Flota Gallega: Buques vs Accidentes	198
Tabla 214. Flota La Coruña: Buques vs Accidentes	199
Tabla 215. Flota Lugo: Buques vs Accidentes	200
Tabla 216. Flota Pontevedra: Buques vs Accidentes	201
Tabla 217. Evolución y Crecimientos de Buques y Accidentes.....	202

Índice de Figuras

<i>Figura 1.</i> Trabajadores en Flotas Española y Gallega.....	18
<i>Figura 2.</i> Evolución de las Capturas en Europa	19
<i>Figura 3.</i> Capturas de la Flota Gallega	21
<i>Figura 4.</i> Variación de la Población Activa	23
<i>Figura 5.</i> Evolución del Empleo en la Flota Gallega	25
<i>Figura 6.</i> Evolución de Trabajadores en el Sector Europeo	29
<i>Figura 7.</i> Trabajadores Flotas Española y Gallega	31
<i>Figura 8.</i> Trabajadores del Sector Pesquero Nacional	35
<i>Figura 9.</i> Trabajadoras del Sector Pesquero Gallego	36
<i>Figura 10.</i> Evolución de Trabajadores en La Flota Española.....	38
<i>Figura 11.</i> Evolución de Trabajadores en La Flota Gallega.....	40
<i>Figura 12.</i> Flotas Gallega y Española.....	41
<i>Figura 13.</i> Flota Provincial Gallega	43
<i>Figura 14.</i> Flota de La Coruña	45
<i>Figura 15.</i> Flota de Lugo.....	46
<i>Figura 16.</i> Flota de Pontevedra	47
<i>Figura 17.</i> Evolución de la Flota Gallega por Tramos de Esloras.....	48
<i>Figura 18.</i> Evolución de la Flota de La Coruña por GT	49
<i>Figura 19.</i> Evolución de la Flota de Lugo por GT.....	50
<i>Figura 20.</i> Evolución de la Flota de Pontevedra por GT	51
<i>Figura 21.</i> Evolución de la Flota de Galicia por GT.....	52

<i>Figura 22.</i> Evolución de la Flota de La Coruña por CV	53
<i>Figura 23.</i> Evolución de la Flota de Lugo por CV	54
<i>Figura 24.</i> Evolución de la Flota de Pontevedra por CV	55
<i>Figura 25.</i> Evolución de la Flota de Galicia por CV.....	56
<i>Figura 26.</i> Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales).....	57
<i>Figura 27.</i> Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales GT)	58
<i>Figura 28.</i> Evolución de la Flota de Galicia (Números Totales CV).....	59
<i>Figura 29.</i> Evolución de la Flota Gallega en Número de Buques	60
<i>Figura 30.</i> Evolución de la Flota Gallega en GT.....	61
<i>Figura 31.</i> Evolución de la Flota Gallega en CV	61
<i>Figura 32.</i> Evolución de las Principales Flotas Europeas	63
<i>Figura 33.</i> Accidentes en el Sector de Pesca de España	93
<i>Figura 34.</i> Evolución de los Accidentes del Sector Pesquero Gallego	96
<i>Figura 35.</i> Evolución de los Accidentes Leves	99
<i>Figura 36.</i> Evolución de los Accidentes Graves	100
<i>Figura 37.</i> Evolución de los Accidentes Mortales	100
<i>Figura 38.</i> Evolución del Promedio Anual Accidentes Leves	108
<i>Figura 39.</i> Evolución del Promedio Anual Accidentes Graves	108
<i>Figura 40.</i> Evolución del Promedio Anual Accidentes Mortales.....	109
<i>Figura 41.</i> Evolución del Promedio Anual Total Accidentes	109
<i>Figura 42.</i> Índices de Incidencia (I _i) Leves	159
<i>Figura 43.</i> Índices de Incidencia (I _i) Graves.....	159
<i>Figura 44.</i> Índices de Incidencia (I _i) Mortales	160

<i>Figura 45.</i> Índices de Incidencia (I _i) Leves	165
<i>Figura 46.</i> Índices de Incidencia (I _i) Graves.....	165
<i>Figura 47.</i> Índices de Incidencia (I _i) Mortales	166
<i>Figura 48.</i> Índices de Incidencia (I _i) Leves en La Coruña	170
<i>Figura 49.</i> Índices de Incidencia (I _i) Graves en La Coruña.....	171
<i>Figura 50.</i> Índices de Incidencia (I _i) Mortales en La Coruña	172
<i>Figura 51.</i> Índices de Incidencia (I _i) Totales en La Coruña	173
<i>Figura 52.</i> Índices de Incidencia (I _i) Leves en Lugo.....	175
<i>Figura 53.</i> Índices de Incidencia (I _i) Graves en Lugo	176
<i>Figura 54.</i> Índices de Incidencia (I _i) Mortales en Lugo.....	177
<i>Figura 55.</i> Índices de Incidencia (I _i) Totales en Lugo.....	178
<i>Figura 56.</i> Índices de Incidencia (I _i) Leves en Pontevedra	179
<i>Figura 57.</i> Índices de Incidencia (I _i) Graves en Pontevedra.....	180
<i>Figura 58.</i> Índices de Incidencia (I _i) Mortales en Pontevedra	181
<i>Figura 59.</i> Índices de Incidencia (I _i) Totales en Pontevedra	182
<i>Figura 60.</i> Flota Española: Trabajadores vs Buques.....	184
<i>Figura 61.</i> Flota Gallega: Trabajadores vs Buques.....	186
<i>Figura 62.</i> Flota La Coruña: Trabajadores vs Buques.....	187
<i>Figura 63.</i> Flota Lugo: Trabajadores vs Buques	188
<i>Figura 64.</i> Flota Pontevedra: Trabajadores vs Buques	189
<i>Figura 65.</i> Flota Española: Trabajadores vs Accidentes.....	191
<i>Figura 66.</i> Flota Gallega: Trabajadores vs Accidentes.....	192
<i>Figura 67.</i> Flota La Coruña: Trabajadores vs Accidentes.....	193

<i>Figura 68.</i> Flota Lugo: Trabajadores vs Buques	194
<i>Figura 69.</i> Flota Pontevedra: Trabajadores vs Accidentes.....	195
<i>Figura 70.</i> Flota Española: Accidentes vs Buques	197
<i>Figura 71.</i> Flota Gallega: Buques vs Accidentes	199
<i>Figura 72.</i> Flota La Coruña: Buques vs Accidentes	200
<i>Figura 73.</i> Flota Lugo: Buques vs Buques	201
<i>Figura 74.</i> Flota Pontevedra: Buques vs Accidentes.....	202