

OS RETOS DO SECTOR PESQUEIRO GALEGO CARA Ó VINDEIRO SÉCULO



CONSELLO GALEGO
DE RELACIÓNS LABORAIS

OS RETOS DO SECTOR PESQUEIRO GALEGO CARA Ó VINDEIRO SÉCULO



Manuel Torres Salazar
Juan Ramón Bress García
Emilio Fernández de Mata
Xosé Manuel Carril Vazquez





AGRADECEMENTOS

- Persoal administrativo do Consello de Relacións Laborais
- Tódalas asociacións empresariais e sindicais, cofradías de pescadores galegas
- Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura
- Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais
- Instituto Social de la Marina
- Asociación de Armadores da Pesca de Barbate (ARPEBAR) pola súa colaboración e asesoramiento en materia de prevención de riscos laborais
- E tódalas institucións que colaboraron neste estudo

COLABORADORA

Mari Carmen Ruíz Ramos

Auxiliar administrativo da Inspección de Traballo e Seguridade Social de Cádiz.
(Elaborou os gráficos do apartado de prevención de riscos laborais)

TRADUCCIÓN Ó GALEGO

Persoal do Consello Galego de Relacións Laborais

Edita:

CONSELLO GALEGO DE RELACIÓNS LABORAIS
Algalia de Abaixo, 24
Tel: 981 541 601
Fax: 981 541 610
teresa.pedrosa.silva@xunta.es
15704 Santiago de Compostela

Realiza:

Difux, S.L.

Depósito Legal: C-430-02

PRESENTACIÓN



O Pleno do Consello Galego de Relacións Laborais, en sesión ordinaria, decidiu elaborar un estudo sobre “Os retos do sector pesqueiro en Galicia”.

O estudo ten por obxecto coñecer en profundidade as relacións laborais nun sector de gran transcendencia económica e social no noso país, xa que Galicia é a comunidade autónoma española na que o seu modelo productivo depende en maior medida da pesca.

A estrutura da flota galega, os tripulantes, as distintas modalidades de contratación utilizadas, o réxime salarial, as relacións coa seguridade social e as condicións de seguridade e saúde, son algúns dos contidos deste traballo.

O Pleno decidiu encargar o estudo a un equipo de autores expertos na materia que procurou achegarse o máis posible á realidade, facendo visitas ós barcos na maioría dos portos galegos, entrevistas ós seus tripulantes, patróns e armadores e comprobando as condicións de vida e traballo dos mariñeiros no mar.

Ó final do traballo o equipo autor extrae unhas conclusións que reflicten os problemas cos que se atopa este sector, conclusións que permitiron ter un mellor coñecemento do mesmo e que esperamos que sexan unha boa ferramenta de traballo para tentar melloralas cousas.

O meu parabén ós autores polo traballo realizado e a miña gratitude a tódalas organizacións empresariais, confrarías, sindicatos e administración e a tódolos que colaboraron para poder ter feito este estudo.

Teresa Pedrosa Silva
Presidenta do Consello Galego de Relacións Laborais

1. INTRODUCCIÓN	11
2. ESTRUCTURA DA FLOTA	15
2.1. Datos xerais de Galicia	16
2.2. Distribución por provincias marítimas	18
2.2.1. Provincia Marítima de Ferrol	18
2.2.2. Provincia Marítima da Coruña	19
2.2.3. Provincia Marítima de Vilagarcía	19
2.2.4. Provincia Marítima de Vigo	19
2.3. Modalidades de pesca	20
2.3.1. Augas nacionais	20
2.3.2. Augas non nacionais (augas de terceiros países e augas libres)	34
2.3.3. Resumen de tódolos caladoiros	37
2.4. Distribución por provincias	38
2.5. Número de tripulantes	42
2.6. Breve referencia á problemática actual	45
2.7. Outros buques galegos	47
2.7.1. Caladoiro Canario Sahariano e Mauritania	47
2.7.2. Caladoiro do Gran Sol	48
2.8. Sociedades mixtas	50
3. AS RELACIÓNS LABORAIS NOS BUQUES DE PESCA GALEGOS	55
3.1. De carácter individual	55
3.1.1. A contratación	55
3.1.2. O réxime salarial	68
3.1.3. O tempo de traballo no mar	73
3.1.4. Formación	75

3.2.	De carácter colectivo	99
3.2.1.	Os sindicatos e as asociacións empresariais do sector	99
3.2.2.	A representación dos pescadores na empresa pesqueira	101
3.2.3.	A negociación colectiva	101
4	AS CONDICIÓNES DE SEGURIDADE E SAÚDE A BORDO DOS BUQUES DE PESCA GALEGOS	105
4.1.	Incidencia económica do sector en Galicia	105
4.2.	Condicións laborais	106
4.3.	Prevención de riscos laborais	109
4.3.1.	Baleiro normativo	110
4.3.2.	Novo enfoque na prevención de riscos laborais	111
4.3.3.	Estudio específico das condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques pesqueiros de Galicia	113
4.3.3.1.	Medios sanitarios	116
4.3.3.2.	Espacios de traballo	126
4.3.3.3.	Riscos eléctricos	137
4.3.3.4.	Recipientes a presión	145
4.3.3.5.	Medios de salvamento	155
4.3.3.6.	Sala de máquinas	165
4.3.3.7.	Prevención de incendios	174
4.3.3.8.	Proteccións individuais	184
4.3.3.9.	Normas específicas según a arte de pesca utilizada	194
4.3.4.	Precariedade no emprego das sociedades mixtas pesqueiras	205
4.3.5.	Pavillóns de conveniencia	216
4.3.6.	Consignatarios	219
5	AS PRESTACIÓNS DE SEGURIDADE SOCIAL DOS TRABALLADORES DO MAR EMBARCADOS NESTES BUQUES DE PESCA E A SÚA PROBLEMÁTICA	221
5.1.	O buque como centro especial de traballo que xustifica a existencia dunha singular protección de seguridade social dos traballadores do mar e condiciona, en ocasións, a súa aplicación	221

5.2. No caso de “mariñeiros” embarcados en buques de nacionalidade española	223
5.2.1. O concepto de accidente de traballo dos traballadores do mar	224
5.2.2. Persistencia do carácter non-universal da protección por desemprego	229
5.2.3. Os coeficientes reductores da idade de xubilación	231
5.3. No caso de «mariñeiros» embarcados en buques de nacionalidade estranxeira	240
5.3.1. A problemática dos emigrantes contratados en buques abandeirados en pavillóns de conveniencia	240
5.3.2. Recepción dos traballos realizados en buques estranxeiros	248
CONCLUSIÓN	255
BIBLIOGRAFÍA	261

Galicia, cun número importante de buques pesqueiros e unha poboación dedicada á pesca no denominado sector primario (extractivo), ocupa un dos primeiros postos polo seu potencial non só dentro de España, senón tamén da Unión Europea.

A evolución da actividade pesqueira galega afonda as súas raíces na noite dos tempos cos primeiros asentamentos dos habitantes desta terra, dedicados fundamentalmente á extracción de moluscos, evolucionando ata os nosos días nos que posúe unha flota que se estende por tódolos mares do mundo, sen que o manifestado deixe de ser un tópico, e na que os homes de mar desenvolveron as súas actividades en tódalas peixerías coñecidas.

O desenvolvemento dos medios de propulsión das embarcacións permitiu ir acadando paulatinamente maiores distancias coa costa, e novos caladoiros e novas especies e por ende novos métodos que foron transformando os sistemas de peixerías.

En todas estas etapas, a configuración xeopolítica do planeta, co nacemento de países independentes, xurdidos fundamentalmente da etapa post-colonial, estableceron novos dereitos dos chamados países ribeiráns en detrimento doutros coma Galicia que tiñan dirixidas as súas actividades fóra das súas costas.

O establecemento destes límites tanto xeográficos, coa creación de novos espazos xurídico marítimos en contra do Principio secular de Liberdade da Mar, como económicos determinando límites en canto ó número de unidades pesqueiras que poden intervir en determinados caladoiros influíu notablemente na propia evolución da actividade pesqueira ata os nosos días, e sen dúbida, será unha das variables que deberá ser conxugada no futuro.

A todo este pequeno esbozo de evolución, debemos engadi-la sobreexplotación na que se atopan inmersas determinadas peixerías (segundo os últimos informes da FAO) que determinou que por unha banda, sexa preciso regula-lo esforzo pesqueiro exercido sobre a mesma e, doutro lado obrigaron á busca de novos caladoiros e novas especies ata o de agora non utilizadas para o consumo humano (v. Fletán negro).

As poboacións de peixes desprázanse libremente seguindo o pulo dos seus instintos naturais nos espazos abertos constituídos polos océanos. Os gobernos acordaron que as Zonas Económicas Exclusivas debíanse ampliar a 200 millas mariñas medidas a partires das súas costas. Este acordo permitiu a explotación dos recursos naturais tales como o petróleo e o gas nos xacementos atopados. Non obstante, dada a natureza dos recursos pesqueiros, a xestión dos caladoiros sempre foi unha cuestión moito máis difícil de resolver.

Os peixes constitúen un recurso natural, biolóxico, móbil e renovable. A súa reprodución non require a intervención humana nin implica custo ningún. Sen



embargo, o seu inconveniente reside no feito de que as poboacións se desprazan sen control e nalgúns casos emigran a longas distancias. Por outra parte, non é posible apoderarse dun peixe se non se capturou previamente e, do mesmo xeito, cada peixe capturado deixa de estar dispoñible para o resto dos pescadores, co que cada peixeiro vese afectado pola actividade dos demais.

Esta dependencia e vulnerabilidade respecto ás actividades dos demais pescadores é inevitable. As poboacións de peixes seguen considerándose un recurso común, que forma parte dun patrimonio común, que debe xestionarse colectivamente.

Para garantir unha pesca compatible co medio ambiente hai que ter en conta non só as cantidades de peixes capturados, senón tamén as súas especies e tamaños e, por suposto, as técnicas de captura utilizadas e as zonas nas que se exerce a pesca.

Por conseguinte, hai que concibir políticas pesqueiras de xeito que regulen o volume de pesca, e os tipos de técnicas e artes de pesca utilizados para a captura dos mesmos.

Estas circunstancias determinaron a necesidade de que os poderes públicos regularan todos estes aspectos; se ben, ata datas recentes España careceu dunha auténtica lexislación en materia de pesca marítima, e unicamente coexistían innumerables disposicións de rango inferior que, se ben regulaban determinados aspectos técnicos de lagoas de peixerías, zonas de pesca, tallas mínimas, etc..., o certo é que ata a recente publicación da Lei 3/2001, do 26 de marzo de pesca marítima do Estado (publicada no BOE nº 75 do 28 de marzo de 2001) non existiu unha auténtica norma de rango de lei na que se concretaran e desenvolveran os principios básicos que debe conter unha norma destas características.

Esta carencia e atraso na súa promulgación, sen embargo, contén aspectos positivos; a saber:

En primeiro lugar, pola propia organización territorial do Estado xurdida da Constitución do 78, coexisten co Estado as comunidades autónomas, as cales asumiron competencias en materias relativas e/ou en conexión co sector pesqueiro concibido no seu conxunto (art. 148.1 e 148.1.11 CE). Esta circunstancia e a existencia de posibles concorrencias de títulos competenciais sobre un mesmo sector determinaron que o Tribunal Constitucional, delimitaran os títulos competenciais que lle corresponden a unha e outra administración, co cal á hora de elaborar unha Lei de Pesca Marítima sábese con exactitude as competencias que debe exercita-lo Estado. Boa proba constitúeo a Lei 14/98, do 1 de xuño sobre réxime de protección de recursos que mantén este criterio.

A adhesión do Reino de España á Comunidade Económica Europea en 1985, actualmente Unión Europea, supuxo unha cesión de soberanía e competencia estatal en materia de pesca marítima, que supón a aplicación das normas emanadas polo Consello, que pasan a formar parte do noso ordenamento interno, e ás que o lexislador nacional ten que se acomodar.

A recentísima lei de pesca marítima do Estado recolle todos estes aspectos e harmoniza, de acordo coa xurisprudencia emanada do Tribunal Constitucional todos e cada un dos títulos competenciais de titularidade estatal e autonómica, que inciden sobre a actividade pesqueira no seu conxunto.

O núcleo da regulación da actividade pesqueira na Lei 3/2001 versa sobre a compatibilidade do réxime de acceso ós recursos pesqueiros e o dereito consagrado na Constitución á liberdade de empresa coa necesidade de limita-lo acceso ós recursos (dada a súa escaseza) por isto, a Lei en aras da salvagarda do fin social dos recursos pesqueiros, adopta medidas de limitación da actividade pesqueira.

A liberdade de pesca ou o dereito a pescar atopa como límite na presente lei a obriga do Estado en delimita e salvagardar este contido do dereito de propiedade en relación ós bens sobre os que recae.

Igualmente, dentro deste espazo competencial, debemos referirnos á lexislación emanada da nosa comunidade autónoma, en virtude do Estatuto de Autonomía que atribúe competencia exclusiva na pesca das rías e demais augas interiores, o marisqueo e a acuicultura (de conformidade co artigo 27.15 do Estatuto) e con competencia no desenvolvemento normativo e de execución da lexislación do Estado en materia de ordenación do sector pesqueiro (art. 28.5 do Estatuto). En execución desta competencia pesqueira a comunidade galega dictou numerosas disposicións, salientando pola súa importancia a Lei 6/91, 11 de maio de Regulación da Pesca Marítima de Galicia, que se ben foi obxecto de recurso de inconstitucionalidade, o Tribunal Constitucional resolveu, en datas recentes, declarar unicamente inconstitucional algúns aspectos deste importante corpo normativo.

Sendo o obxecto deste traballo os retos do sector pesqueiro galego, preséntase como premisa inicial o determinar qué se entende por pesca. Así, podemos definila como *a actividade consistente en capturar recursos naturais, os cales se caracterizan fundamentalmente pola súa mobilidade*. Se ben, e tomando os conceptos utilizados polas distintas lexislacións, podemos defini-la pesca marítima como *a extracción, protección, conservación e mellora en augas exteriores dos recursos pesqueiros, incluída a de crustáceos e moluscos cando se realice de xeito non selectivo senón con artes e aparellos propios da pesca*.

Galicia enfróntase ó novo milenio cun activo moi importante, consustanciado nunha longa tradición de “home de mar” o que os saxóns definen como “Know How”, é dicir, o capital humano dedicado á actividade pesqueira que polos seus coñecementos e dilatada traxectoria, permítenlle afrontar os retos do futuro coa bagaxe da súa propia competencia.

Agora ben, os problemas non son menos importantes, a falta de caladoiros, a escaseza de determinadas peixerías, a lenta pero imparable perda de postos de traballo de nacionais a favor de traballadores de terceiros países, a antigüidade de determinadas unidades pesqueiras, etc...



A todas estas cuestións, os poderes públicos competentes nesta materia deben buscar e arbitrar solucións a fin de que toda esta industria pesqueira poida seguir desenvolvéndose dando riqueza e creando postos de traballo.

A actual organización política de Europa, como institución última en materia pesqueira, foi lexislando neste ámbito cun éxito moi desigual. Pois por unha banda a través da normativa emanada da Dirección Xeral XIV (a dedicada á pesca no ámbito comunitario) estruturáronse os denominados fondos I.F.O.P. (Instrumentos Financeiros de Ordenación da Pesca) que permitiron na última década a modernización e renovación da flota pesqueira mediante a existencia destas medidas de financiamento. Pero no debe, temos que sinala-la ausencia dunha auténtica política pesqueira comunitaria tendente ó establecemento da consolidación dos caladoiros internacionais mediante a subscripción dos acordos correspondentes. Así como, no ámbito interno, a determinación e distribución das cotas e capturas para a flota comunitaria.

Todas estas consideracións fan necesario un traballo como o que agora sae á luz, onde se pretendeu cuantificar o que é realmente o número de unidades que forman a actividade pesqueira galega. Pois só coñecendo exactamente o que se ten, poderán arbitrase solucións ós graves problemas dos que o sector pesqueiro está tan necesitado.

Os datos, cifras, tantos por centos, non se deben entender como unha cuestión exacta e absoluta, senón que deben ser utilizados como unha “ferramenta de traballo” asumindo as imperfeccións que un traballo como o que se presenta, de seguro, adoece, pola propia dinámica do sector.

Estas últimas palabras de introducción queremos dedicárllelas especialmente a aqueles homes de mar, que como tributo obrigado da mar, perderon a súa vida neste medio tan hostil, pero que forma parte da nosa vida.

Á hora de poder determinar cantas unidades de pesca son as que conforman a flota pesqueira galega é preciso delimitar, con carácter previo, cal vai se-lo criterio a seguir á hora de poder cualifica-la unidade de pesca, como adscrita á Comunidade Autónoma Galega.

Relevándose como criterio delimitador o concepto de porto base (aquel no cal o barco de pesca realiza as súas arribadas, así coma onde se desenvolven principalmente as súas labores de avituallamento, equipamento, armamento e onde se realizan as descargas das capturas). De conformidade coa Lei 3/2001, do 26 de marzo, de pesca marítima, defínese porto base no seu artigo 65 distinguíndose os buques de pesca que faenan no caladoiro nacional (augas marítimas baixo soberanía ou xurisdicción española, é dicir, zona económica exclusiva ZEE) e aqueloutros buques que faenan fóra del.

Para os primeiros enténdese por porto base como aquel desde o cal o buque desenvolve a maior parte das súas actividades de inicio das mareas, despacho e comercialización das capturas.

Polo que respecta ós segundos, o porto base será aquel co que se manteña unha vinculación socioeconómica destacable de acordo co que se estableza regulamentariamente.

Así mesmo, en canto á súa cualificación de buque destinado á pesca, debe estar incluído no censo de buques de pesca marítima e estar en posesión dunha autorización administrativa temporal denominada “licencia de pesca”. Este documento administrativo configúrase como inherente ó buque pesqueiro. Igualmente debe contar co chamado permiso especial de pesca, cando o buque se dedique a unha actividade pesqueira situada en augas de terceiros países ou en augas libres (se ben a Lei 3/2001 indícao de xeito negativo ó afirmar que será esixible en todo caso para o exercicio da actividade pesqueira en augas non sometidas á xurisdicción ou soberanía españolas), establecéndose polo tanto o seu carácter potestativo para os buques que operen no caladoiro nacional. A maiores de estar inscrito no rexistro administrativo pertinente (rexistro matrícula de buques) nas capitanías marítimas na terceira lista e que foran despachados polo menos unha vez para a pesca.

Con carácter previo debe indicarse a existencia dos condicionantes que inflúen na actividade pesqueira no seu conxunto; no seu carácter censual e a súa condición de continxenciado.

A primeira delas significa que os buques pesqueiros deben estar incluídos nuns determinados censos, creados “ad hoc” pola administración pesqueira competente co fin de regular e controla-lo acceso ós distintos caladoiros dos buques pesqueiros. Esta inclusión nos censos, condición “sine quanon” da actividade pesqueira, configúrase como unha autorización administrativa.

Polo que respecta ó carácter continxenciado, é unha característica de determinados caladoiros, consistente nunha limitación en relación coas capturas que con posterioridade serán asignadas a cada unha das unidades pesqueiras que desenvolven a súa actividade nese caladoiro.

Con estas premisas básicas, ó abeiro do consignado nos distintos rexistros existentes, tanto públicos (Censo da Flota Pesqueira Operativa, Rexistro Xeral de Buques Galegos) como nos censos privados existentes nas distintas asociacións, podemos realizar os seguintes cálculos:

2.1. Datos xerais de Galicia

Segundo os últimos datos de unidades de pesca, a flota pesqueira galega ascende a 8.615 embarcacións, da cal o primeiro criterio clasificador pódese determinar polo número de Toneladas de Rexistro Bruto de cada unha das Embarcacións. Así teremos:

1. **A flota artesanal**, a máis numerosa, dividida á súa vez en función dos TRB da embarcación, denominando menores ás de menos de 2.5 TRB, e maiores ás de entre 2.5 e 12 TRB.

Flota artesanal MENOR	5.440 embarcacións
Flota artesanal MAIOR	1.636 embarcacións

Esta flota é a máis numerosa, que opera en tódalas augas interiores (as situadas por dentro da liña de bases rectas) ubicada dentro das rías, onde a comunidade autónoma galega ten competencias exclusivas. A flota artesanal emprega numerosas artes menores que soe alternar segundo as épocas do ano. Estas poden ser de enmalle como as denominadas “betas” ou os “trasmallos”; de arrastre como o “bou de vara” ou o “bou de man”. Tamén soen utilizar “rastros” para a captura dos moluscos e bivalvos. Igualmente soen utilizar distintos tipos de cepos, como as nasas de distintos tamaños, dirixidos ós cefalópodos e ós crustáceos.

O número de tripulantes nestas embarcacións é dun ou dous mariñeiros por embarcación.

2. **A Flota de Litoral** que se corresponde con aqueles buques que teñen un TRB entre 12 a 150 TRB.

Flota de Litoral	1.174 embarcacións
------------------	--------------------

Estas embarcacións realizan a súa actividade na plataforma costeira, situada nas augas exteriores. Dentro deste grupo que denominamos Flota de Litoral, podemos

distinguilos á súa vez polas artes utilizadas principalmente: Palangre, Enmalle, Arrastre e Cerco; dedicándose as tres primeiras a unha peixería multiespecífica.

A Flota de Cerco está composta por unhas 321 unidades, con arqueio medio de 25 toneladas de Rexistro Bruto. Diríxense fundamentalmente a especies peláxicas como a sardiña, o xurelo ou a xarda.

- Os denominados **buques de altura**, dos cales a tonelaxe de rexistro bruto oscila entre 150 a 500 TRB.

Buques Arrastreiros	282 embarcacións utilizando artes de palangre, enmalle e arrastre
---------------------	---

As unidades deste segmento son buques de maior porte e máis tecnificados de toda a flota. Reparten a súa actividade en augas de terceiros países ou nalgúns peixerías en augas libres (fóra das 200 millas). Reparten a súa actividade polo Atlántico Suroccidental (en augas de Malvinas, nas augas internacionais adxacentes ou de soberanía Arxentina); o Atlántico Noroccidental (situado nas augas adxacentes a Canadá, pero fóra das 200 millas, regulado pola Organización Internacional Pesqueira NAFO); no caladoiro do Gran Sol (augas comunitarias), Canario Sahariano (Costa Africana Mauritania, Senegal).

- Por último, os denominados **Grandes Conxeladores** que utilizan como artes de pesca o palangre e o arrastre, cunha tonelaxe superior ós 500 TRB.

Grandes Conxeladores	83 embarcacións
----------------------	-----------------

Dentro deste segmento encádrase a flota que opera en campañas de gran duración (de 6 a 8 meses denominadas “mareas”) onde non só se realiza a extracción senón que dentro destes buques se realizan os primeiros traballos de selección, preparación e transformación para a comercialización do peixe. As áreas onde operan atópanse repartidas por todo o mundo, se ben poden indicarse Atlántico Sur (Namibia e Sudáfrica), Pacífico, augas internacionais do Océano Índico e do Atlántico Ecuatorial.

TIPO DE EMBARCACIÓN	NÚMERO
Flota artesanal menor (0 a 2,5 TRB)	5.440 embarcacións
Flota artesanal maior (2,5 a 12 TRB)	1.636 embarcacións
Flota de Litoral (12 a 150 TRB)	1.174 embarcacións
Buques de altura (150 a 500 TRB)	282 embarcacións

TIPO DE EMBARCACIÓN	NÚMERO
Grandes conxeladores (máis de 500 TRB)	83 embarcacións
TOTAL	8.615 embarcacións

Polo que respecta ó número total de toneladas de rexistro bruto que corresponden a cada un dos tipos de embarcacións, o resultado é o seguinte:

RELACIÓN EN TRB	TRB
Flota artesanal MENOR	6.482,67
Flota artesanal MAIOR	10.153,32
Flota de Litoral	50.697,33
Buques arrastreiros	64.880,16
Grandes conxeladores	81.472,79
TOTAL	213.686,47

2.2. Distribución por provincias marítimas

Polo que se refire á súa distribución entre as catro **provincias marítimas**, segundo a división administrativa de acordo co Decreto do 25 de febreiro de 1965, e segundo os portos galegos, a distribución é como segue, tendo en conta que o litoral galego está distribuído en catro provincias; a saber, Vigo, Vilagarcía, A Coruña e Ferrol:

2.2.1. Provincia Marítima de Ferrol

Composta polos distritos de Ribadeo, Viveiro, Santa Marta de Ortigueira e Ferrol; e composta polos seguintes portos, ademais dos xa reseñados: Rinlo, Foz, Burela, San Cibrán, Celeiro, Vicedo, O Barqueiro, Bares, Barallobre e Mugardos.

PROVINCIA MARÍTIMA FERROL	
Nº Barcos: 394	20.631,98 TRB



2.2.2. Provincia Marítima da Coruña

Composta polos seguintes distritos de Sada, A Coruña, Corme, Camariñas, Corcubión e Noia; e composta polos seguintes portos, ademais dos xa reseñados:

- Espasante, Cariño, Cedeira.
- Ares, Pontedeume, Miño, Lorbé, Mera, Santa Cruz, Caión, Suevos.
- Malpica, Corme, Laxe, Camelle, Arou, Camariñas, Muxía, Fisterra.
- Corcubión, O Pindo, Carnota e Lira-Carnota.
- Freixo, Muros, Portosín, Porto do Son e Corrubedo.

PROVINCIA MARÍTIMA A CORUÑA

Nº Barcos 2.314

39.295,24 TRB

2.2.3. Provincia Marítima de Vilagarcía

Composta polos seguintes distritos: Ribeira, Caramiñal, Vilagarcía, Cambados e O Grove; e composta polos seguintes portos ademais dos reseñados.

- Aguiño, Palmeira, Cabo de Cruz, Rianxo, Carril, Vilaxoán, Deiro, Vilanova, Illa de Arousa.

PROVINCIA MARÍTIMA VILAGARCÍA

Nº Barcos 3.607

30.815,98 TRB

2.2.4. Provincia Marítima de Vigo

Composta polos seguintes distritos: Sanxenxo, Marín, Bueu, Cangas, Redondela, Vigo e Tui; e composta polos seguintes portos ademais dos xa reseñados:

- Portonovo, Raxó, Covelo, Combarro, Campelo, Lourido, Pontevedra, Lourizán, Aldán Hío.
- Moaña, Meira, Domaio, Vilaboa, Arcade, Canido, Panxón, Baiona, A Guarda.

PROVINCIA MAR VIGO

Nº Barcos 2.300

122.943,27 TRB

Cadro sinóptico da distribución de buques de pesca segundo a súa adscripción á provincia marítima correspondente:

PROVINCIA MARÍTIMA	EMBARCACIÓNS	TRB
FERROL	394	20.631,98
A CORUÑA	2.314	39.295,24
VILAGARCÍA	3.607	30.815,98
VIGO	2.300	122.943,27
TOTAL	8.615	213.686,47

2.3. Modalidades de pesca

2.3.1. Augas nacionais

Á hora de realiza-la seguinte distribución, tomaranse como criterios os empregados polo Censo da Flota Pesqueira Operativa, segundo Resolución do 15 de setembro de 2000 da Secretaría Xeral de Pesca Marítima, polo que se fan públicos os censos por modalidades de pesca correspondentes ó caladoiro nacional, que se encontran actualizados a quince de setembro de 2000 (BOE N° 272 do 13 de novembro de 2000).

Este censo aglutina a tódalas unidades pesqueiras que se encontran autorizadas a faenar nun caladoiro nacional. A “sensu contrario”, toda embarcación que non estea incluída no censo, non está autorizada para realiza-la pesca extractiva.

A) Caladoiro Nacional Palangre de Superficie

Enténdese por Palangre de superficie unha arte ou aparello de pesca formado por un cabo de fibra denominado nai, de lonxitude variable, do que penden a intervalos outros chamados brazoladas, ós que se empatan os anzois de distinto tamaño, segundo o recurso pesqueiro ó que se apliquen. Nos extremos e ó longo do cabo nai dispóñense os necesarios elementos de fondeo e flotación para mante-lo aparello na superficie ou media auga, sen apoiar ou ter contacto ningún co fondo mariño, segundo o disposto na Orde do 18 de xaneiro de 1984 pola que se regula a pesca con arte de palangre de superficie BOE n° 51, do 29 de febreiro.

No caladoiro Nacional na modalidade de Palangre de Superficie operan 121 unidades pesqueiras, das que 78 son galegas; o que supón ou representa o 64,46% da flota nacional con respecto ó 35,54% que supón un número de 43 unidades.

A flota galega distribúese entre os seguintes portos:

- Vigo: 25 unidades
- A Guarda: 25 unidades
- Burela: 24 unidades
- Santa Uxía de Ribeira: 2 unidades
- San Cibrán: 1 unidade
- Cedeira: 1 unidade

Polo que respecta á relación Toneladas de Rexistro Bruto correspondente a esta peixe-ría, é a seguinte:

	BARCOS	TRB	MEDIA
VIGO	25	3.802,86	152,11TRB
A GUARDA	25	2.501,32	100,05TRB
BURELA	24	2.987,70	124,48TRB
RIBEIRA	2	173,72	—
SAN CIBRÁN	1	176,94	—
CEDEIRA	1	49,20	—
TOTAL	78	9.691,74	124,25TRB

Esta participación en TRB representa o 4,53% do total da flota galega.

B) Rasco. Cantábrico Noroeste

Enténdese por rasco unha arte selectiva de pesca de forma rectangular composta por varias pezas de rede unidas entre si, que se cala fixa ó fondo, onde se suxeitan os extremos con rezóns con chumbos na relinga inferior e cortizas ou boiaríns na superior para mantelo en sentido vertical, diferenciándose da volanta en ter máis amplitude de malla, de conformidade co disposto na Orde do 30 de xullo de 1983 polo que se regula o exercicio da pesca na modalidade de arte de “rasco” dentro do caladoiro nacional no litoral Cantábrico Noroeste BOE nº 191, do 11 de agosto.

No litoral Cantábrico Noroeste operan 78 unidades das que unicamente 8 son galegas, representando o 10,25% do total (fronte ó 89,75% 70 unidades de Asturias, Cantabria e País Vasco).

Esta flota está fondamente dividida nos portos de A Guarda, Laxe, Malpica, Cariño, Burela cunha unidade cada unha e Cedeira con dúas.

	Nº BARCOS	TRB
CEDEIRA	2	20,83 // 8,67
A GUARDA	1	25,83
LAXE	1	17,35
MALPICA	1	9,98
CARIÑO	1	5,04
BURELA	1	3,39
CAMELLE	1	9,09
TOTAL	8	100,18

Apréciase unha redución de dúas unidades desde 1998.

En relación coa súa participación na Tonelaxe total galega, representa unicamente un 0,04%.

C) Arrastre de Fondo. Cantábrico Noroeste

É pesca de arrastre de fondo, a que se exerce por unha ou varias embarcacións que remolcan en contacto co fondo unha arte co obxecto de capturar especies da fauna mariña con destino á alimentación humana ou industrialización. Neste caladoiro será exercida en fondos superiores ós cen metros e os buques que se destinen a esta actividade terán unha tonelaxe mínima de 100 TRB, de conformidade coa Orde do 30 de xullo de 1983 pola que se regula o exercicio da pesca coa arte de arrastre de fondo no litoral Cantábrico Noroeste BOE nº 192, do 12 de agosto.

No litoral Cantábrico Noroeste operan 163 unidades de pesca, das que 132 son galegas que representan o 80,98% fronte ó 19,02% do resto das comunidades deste litoral (Asturias, Cantabria e País Vasco con 31 unidades).

Da distribución por portos, destaca Santa Uxía de Ribeira que conta con case a metade da flota galega 52 unidades.

	UNIDADES	TRB	MEDIA
RIBEIRA	52	7.410,39	142,50
BURELA	19	3.229,87	169,99
CELEIRO	15	2.307,22	153,81
MARÍN	13	1.732,35	133,25
MUROS	13	1.772,73	136,36
A CORUÑA	6	1.033,57	172,26
VIGO	3	606,78	202,26
BUEU	3	244,89	81,63
MUXÍA	3	401,90	133,96
CORCUBIÓN	1	186,30	—
RAXÓ	1	38,62	—
FERROL	1	178,49	—
LAXE	1	107,93	—
CORME	1	185,00	—
TOTAL	132	19.436,04	—

Con relación a esta modalidade de pesca apréciase unha redución moi significativa nos últimos anos, pasando de contar con 152 unidades en 1998, a 134 a primeiros de 2000, para concentrarse nas actuais 132. As causas deste descenso tan apremante son moi variadas, se ben poden apuntarse dúas. Por un lado a sobreexplotación á que está sometido o caladoiro onde faena esta flota, no cal o esforzo pesqueiro é exercido por outras moitas flotas, nas que o custo da actividade é moito menor. De igual forma, a regulación das paradas obrigatorias en cumprimento do Decreto 262/1991, de 12 de xullo da Xunta de Galicia, en concreto segundo o disposto no artigo 84 (coñecido como o descanso da fin de semana) supuxo que en épocas do ano, con condicións climatolóxicas adversas, a flota se encontre amarrada sen posibilidade de faenar, aumentando os días de inactividade, o que repercute negativamente nos custos de explotación destas unidades pesqueiras. Ultimamente, outro dos factores, que se ben inciden na totalidade da flota, polas especiais características desta flota, a súa influencia é moito maior; estámonos

referindo ós custos actuais do gasóleo, que a súa alza nos últimos meses foi espectacular, sen posibilidade de poder repercutir esta suba das vendas, dado o sistema de venda destas peixerías, por medio de poxas.

En relación cos TRB totais da flota galega, o arrastre de fondo representa o 9,09% do total (19.436,04 TRB).

D) Cerco. Cantábrico Noroeste

A pesca con artes de cerco é a que se realiza dentro do caladoiro nacional, excluídas as augas interiores con rede de forma rectangular que envolve por medio de rodeo a pesca, e péchase en forma de bolsa na parte inferior para proceder á súa captura; esta arte termina nos seus extremos en puños, de conformidade co disposto no Real Decreto 2349/1984 do 28 de novembro polo que se regula a pesca de “cerco” no caladoiro nacional BOE nº 5 do 5 de xaneiro.

Das 456 embarcacións que operan ó “cerco” no caladoiro nacional, 234 son galegas, o que significa o 51,31% do total; fronte ó 48,69% que representan as 22 unidades restantes de Asturias, Cantabria e País Vasco.

Sete portos concentran máis do trinta por cento da flota galega,

	UNIDADES	TRB	MEDIA
CAMBADOS	41	769,83	18,77
MALPICA	20	494,88	24,74
REDONDELA	19	304,36	16,01
PORTOŠÍN	17	663,53	39,03
VIGO	17	433,12	25,47
SADA	16	459,06	28,69
PORTONOVO	13	357,34	27,48
PONTEDEUME	8	165,33	20,66
CELEIRO	8	164,96	20,62
CANGAS	7	150,14	21,44
MOAÑA	7	60,42	8,63

	UNIDADES	TRB	MEDIA
CAMARIÑAS	7	231,77	3,11
CARIÑO	6	288,85	48,14
ARES	6	177,31	29,55
FOZ	6	382,86	63,81
CARREIRA-AGUIÑO	6	253,01	42,16
MARÍN	5	58,5	11,7
RIBEIRA	5	231,43	46,28
BUEU	4	43,66	10,91
CAIÓN	3	48,2	16,06
ILLA AROUSA	3	86,24	28,74
RAXÓ	3	102,12	34,04
NOIA	3	24,33	8,11
BURELA	2	40,98	20,49
LAXE	2	57,08	28,54
CEDEIRA	2	32,65	16,32
BARALLOBRE	1	10,57	—
CAMPELO	1	3	—
A CORUÑA	1	19,98	—
CORCUBIÓN	1	36,46	—
RIANXO	1	7,13	—
PORTO DO SON	1	22,85	—
TOTAL	242	6.178,95	—

A súa participación en relación coa tonelaxe de rexistro bruto galego ascende ó 2,89% (6.178,95 TRB).

E) Palangre de Superficie. Cantábrico Noroeste

Das 187 unidades pesqueiras que operan neste caladoiro na modalidade de palangre de superficie, catorce corresponden a Galicia, o que representa un 6,41% fronte ó 93,59% das 175 embarcacións restantes das comunidades de Asturias, Cantabria e País Vasco.

	UNIDADES	TRB	MEDIA
CARIÑO	3	150,81	50,27
RIBEIRA	2	173,72	86,86
CELEIRO	2	52,64	26,32
A CORUÑA	1	11,17	—
SAN CIBRÁN	1	176,94	—
VICEDO	1	3,63	—
CORME	1	4,36	—
CAMARIÑAS	1	3,51	—
STA MARTA ORTIGUEIRA	1	1,98	—
CEDEIRA	1	49,20	—
TOTAL	14	627,96	—

A participación desta peixería en relación coa tonelaxe de rexistro bruto galega ascende ó 0,29% (627,96 TRB).

F) Palangre de Fondo. Cantábrico Noroeste

Enténdese por “palangre de fondo” unha arte ou aparello de pesca formado por un cabo e fibra denominado nai, de lonxitude variable, do que penden a intervalos outros máis finos, chamados brazolas, ós que se empatan os anzois de distintos tamaños. Nos extremos e ó longo do cabo nai van dispostos os necesarios elementos de fondeo e flotación que permiten mante-los anzois a profundidades convenientes, de acordo coa definición establecida no artigo 1º da Orde do 30 de xullo de 1983 pola que se regula o

exercicio da pesca con artes de palangre de fondo dentro do caladoiro nacional, no litoral Cantábrico Noroeste (BOE nº 193, do 13 de agosto)

Das 483 unidades pesqueiras que operan neste caladoiro, 39 pertencen á Comunidade Autónoma Galega, o que representa un 8,07% do total fronte ás 444 unidades que representan o 91,93%.

A distribución por portos:

	UNIDADES	TRB	MEDIA
MUXÍA	12	558,81	46,56
BURELA	7	63,95	9,13
RIBEIRA	5	303,12	60,62
CAMELLE	5	77,15	15,43
A CORUÑA	2	35,04	17,52
SAN CIBRÁN	2	39,76	19,88
FISTERRA	2	36,92	18,46
MALPICA	2	29,96	14,98
CARREIRA-AGUIÑO	1	23,93	—
CEDEIRA	1	13,08	—
TOTAL	39	1.181,72	—

A participación desta peixería en relación coa tonelaxe de rexistro bruto galega ascende ó 0,55% (1.181, 72 TRB).

G) Volantas. Cantábrico Noroeste

Enténdese por volantas unha arte selectiva de pesca de forma rectangular, composta por varias pezas de rede unidas entre si, que se cala fixo ó fondo onde se suxeitan os extremos con rezóns, con chumbos na relinga inferior e cortizas ou boiantes na superior para mantelo en sentido vertical; segundo o disposto na Orde do 30 de xullo de 1983, pola que se regula o exercicio da pesca con arte de “volanta” dentro do caladoiro nacional no litoral Cantábrico Noroeste, BOE nº 191, do 11 de agosto.

No caladoiro do Cantábrico operan 85 unidades pesqueiras dedicadas á volanta, das que 50 son galegas o que representa un 58,82% fronte ó 41,18% que corresponden ás 35 embarcacións das comunidades de Asturias, Cantabria e País Vasco.

	UNIDADES	TRB	MEDIA
CEDEIRA	19	616,93	32,47
FISTERRA	8	236,15	29,51
LAXE	6	107,87	17,97
BURELA	4	197,96	49,49
MALPICA	4	56,28	14,07
RIBADEO	3	86,71	28,90
CAMELLE	2	18,01	9,00
CELEIRO	2	44,11	22,05
CORME	1	30,90	—
VIVEIRO	1	19,88	—
TOTAL	50	1.414,80	—

A participación desta peixería en relación coa tonelaxe de rexistro bruto galega ascende ó 0,66% (1.414,80 TRB).

H) Artes Menores. Cantábrico Noroeste

Baixo esta denominación atópase a flota máis numerosa existente na nosa comunidade autónoma con presenza en tódolos portos do noso litoral. É denominado igualmente como o sector pesqueiro artesanal, que na actualidade se atopa nunha grave crise, que polo número de unidades, a súa incidencia é moi importante.

Aínda que non é obxecto do presente traballo, si cabe apuntar que esta crise débese, por un lado, ó número elevadísimo de embarcacións de madeira e de reducido tamaño e elevada idade, obsoletas, onde as condicións de seguridade e a vida brillan pola súa ausencia.

Por outra banda, a idade desta flota, onde o 41,5% da flota supera os 30 anos, o que imposibilita que se poidan incorporar a estas unidades as novas tecnoloxías en materia de pesca nin en materia de seguridade e hixiene.

Este tipo de peixerías desenvólvese fundamentalmente dentro das augas interiores (rías) e emprega numerosas artes que se alternan segundo as épocas do ano. Estas artes poden ser de enmalle, como as “betas” e os “trasmallos” de arrastre como o “bou de vara” ou o “bou de man”, diferentes tipos de nasas.

Esta flota encóntrase diseminada pola totalidade dos portos galegos de acordo co seguinte cadro:

PORTO BASE	NÚMERO	TRB	CV
A CORUÑA	133	306,59	2.002
ALDÁN-HÍO	49	93,71	775
ARCADE	81	90,03	514
ARES	14	52,96	485
BARALLOBRE	18	27,39	187
BARQUEIRO-BARES	15	44,78	329
BAIONA	126	285,10	3.156
BOUZAS	5	8,07	65
BUEU	158	597,32	7.020
BURELA	54	365,66	2.864
CABO DE CRUZ-BOIRO	167	240,09	2.214
CAMARIÑAS	144	387,39	2.941
CAMBADOS	370	907,82	9.847
CAMELLE	95	150,80	1.261
CAMPELO	35	46,59	427
CANGAS	158	513,25	5.326



PORTO BASE	NÚMERO	TRB	CV
CARAMIÑAL	156	285,83	1.711
CARIÑO	42	158,30	1.215
CARREIRA AGUIÑO	101	149,18	1.074
CARRIL	66	125,29	1.065
CAIÓN	17	47,87	335
CEDEIRA	63	331,79	2.711
CELEIRO	24	197,85	—
COMBARRO	50	100,32	679
CORCUBIÓN	38	161,09	1.023
CORME	22	82,32	595
CORRUBEDO	17	25,29	169
FERROL	57	152,29	1.097
O GROVE	245	780,78	5.649
O PINDO	9	26,26	179
ESPASANTE	23	45,73	335
FISTERRA	96	477,94	3.794
FOZ	8	76,90	707
ILLA DE AROUSA	439	652,67	4.845
A GUARDA	93	330,50	2.655
LAXE	51	273,97	2.066
LIRA-CARNOTA	27	81,05	880
LORBÉ	16	92,67	687



PORTO BASE	NÚMERO	TRB	CV
MALPICA DE BERGANTIÑOS	96	374,34	2.757
MARÍN	55	83,28	659
MEIRA	4	12,86	154
MERA-OLEIROS	15	99,13	891
MIÑO	23	21,63	17
MOAÑA	157	370,07	3.026
MUGARDOS	17	55,29	449
MUXÍA	54	94,45	608
MUROS	108	291,29	1.924
NOIA	543	814,12	2.666
PALMEIRA	29	30,25	138
PANXÓN	7	15,41	134
PONTEVEDRA	62	69,54	440
PORTONOVO	56	183,55	1.728
PORTOSÍN	64	143,76	983
PONTEDEUME	4	10,40	166
PORTO DO SON	110	318,97	2.136
RAXÓ	21	33,54	311
REDONDELA	179	282,38	1.753
RIANXO	470	817,55	5.040
RIBADEO	10	48,04	372
RINLO	1	0,78	2



PORTO BASE	NÚMERO	TRB	CV
SADA	18	64,28	389
SAN ADRIÁN	15	16,60	58
SAN CIBRÁN	12	58,16	404
SANXENXO	30	73,69	451
SANTA UXÍA RIBEIRA	321	622,14	4.080
STA. MARTA ORTIGUEIRA	1	0,45	—
TUI	1	1,58	15
VICEDO	8	29,82	257
VIGO	57	157,95	1.533
VILAGARCÍA	7	17,11	71
VILAXOÁN	41	87,65	446
VILANOVA	215	339,21	2.174
VIVEIRO	2	7,98	62
AROU	3	2,71	—
SUEVOS	9	7,78	—
SANTA CRUZ	1	6,30	—
FREIXO	7	9,25	—
AGUIÑO	170	819,42	—
COVELO	1	1,45	—
DEIRO	2	2,35	—
LOURIDO	56	64,33	—
LOURIZÁN	2	1,88	—

PORTO BASE	NÚMERO	TRB	CV
DOMAIO	5	101,93	—
VILABOA	46	136,32	—
TOTAL	6.492	16.267,92	112.885

Polo tanto, a flota galega que opera dentro das augas baixo soberanía ou xurisdicción nacionais (desde as augas interiores -rías- ata a plataforma continental) acadan o número de 7.055 unidades de pesca, supoñendo un total de TRB de 54.899,31. **CADRO RESUMO CALADOIRO NACIONAL:**

MODALIDADE/ZONA PESCA	Nº BARCOS	TRB	MEDIA
PALANGRE SUPERFICIE CALADOIRO NACIONAL	78	9.691,74	124,25
RASCO. CANTÁBRICO NOROESTE	8	100,18	12,52
ARRASTRE FONDO CANTÁBRICO NOROESTE	132	19.436,04	147,24
CERCO. CANTÁBRICO NOROESTE	242	6.178,95	25,53
PALANGRE SUPERFICIE CANTÁBRICO NOROESTE	14	627,96	44,85
PALANGRE DE FONDO CANTÁBRICO NOROESTE	39	1.181,72	30,30
VOLANTAS CANTÁBRICO NOROESTE	50	1.414,80	28,29
ARTES MENORES CANTÁBRICO NOROESTE	6.492	16.267,92	2,50
TOTAL DE UNIDADES PESQUEIRAS CALADOIRO NACIONAL	7.055	54.899,31	—

AUGAS NACIONAIS	Nº BARCOS	RELACIÓN TRB
RÍAS/MAR TERRITORIAL PLAT. CONTINENTAL	7.055	54.899,31



2.3.2. Augas non nacionais (augas de terceiros países e augas libres)

Os buques de pesca galegos que se encontran faenando en augas libres ou internacionais ou de terceiros países e que teñan o seu porto base en Galicia, ascende a 245 unidades cun volume total de TRB de 68.708,30.

A) ÁREAS de pesca:

1. AUGAS INTERNACIONAIS. Na modalidade de Palangre de Superficie faenan 67 embarcacións e unha soa de arrasteiros conxeladores; Total 68. Esta zona situada en augas libres, é en principio sometida ó Principio de Liberdade de Pesca de acordo co Convenio das Nacións Unidas sobre o Dereito do Mar feito en Montego Bay o 10 de decembro de 1982, (BOE 14.02.97). Este caladoiro encóntrase situado no Atlántico Sur e regulado a través dos organismos rexionais, formados polos países ribeiráns e polos países que mantiveron dereitos históricos das súas flotas nesas augas (como v. gr. España).

Nesta peixería constituíuse a organización rexional denominada Convención Internacional para a Conservación do Atún Atlántico (I.C.C.A.T).

2. Zona CIEM I e II B (Svalbard): actúan 10 bacallaeiros (que forman parellas).
3. Zona CIEM VB, VI, VII, VIII ABD actúan na modalidade de arrastre 70 barcos e na modalidade de palangre de fondo 66 embarcacións. Total 136. Este é o caladoiro denominado “Gran Sole” situado fronte ás costas de Irlanda e do Reino Unido.
4. NAFO este caladoiro encóntrase situado no Atlántico Noroccidental, ó Norte do Cabo Hatteras, cara ó Norte e a costa occidental de Groenlandia. Este caladoiro encóntrase igualmente en augas libres (fóra das 200 millas) se ben, créanse organismos rexionais formados polos países ribeiráns e os países con presenza neses caladoiros para regular e controlar as súas capturas. No presente caso este organismo é a NAFO.

Existe presenza galega por medio de 25 barcos na modalidade de arrastre.

5. NAMIBIA, este caladoiro encóntrase situado no banco Atlántico Sudoriental no caladoiro de África Austral. Atópanse 23 Arrasteiros conxeladores.
6. Zona CIEM IX A (PORTUGAL) actúan 15 barcos arrasteiros. De acordo coa resolución do 10 de febreiro de 1999 da Secretaría Xeral de Pesca Marítima, os buques autorizados a faenar en augas baixo soberanía ou xurisdicción portuguesa (subzona IX do Consello Internacional para a Exploración do Mar CIEM).



B) Distribución por Portos

1. A CORUÑA

- 1º Augas Internacionais na modalidade de palangre de superficie 2 barcos, cun TRB de 591,28 e unha potencia CV de 1.800.
- 2º Zona CIEM I e II B (Svalbard) catro bacallaeiros cun TRB de 2.659,94 e unha potencia de 10.220.
- 3º Zona CIEM VB, VI, VII, VIII ABD actúan 17 arrastreiros cun TRB de 4.161,70 e unha potencia de 16.366 e oito unidades na modalidade de palangre de fondo cun TRB de 1.533,33 e unha potencia de 6.310.

Total: 31 barcos de pesca, TRB 8.945,95 e Potencia 34.696.

2. BAIONA

- 1º Augas Internacionais na modalidade de palangre de superficie un barco con 96,88 TRB e unha potencia de 470.

3. BURELA

- 1º Augas Internacionais na modalidade de palangre de superficie operan 3 barcos cun TRB de 514,35 cunha potencia de 1.844.
- 2º Zona CIEM VB, VI, VII, VIII ABD na modalidade de arrastre 1 cun TRB de 230,69 e unha potencia de 800 , e na modalidade de palangre de fondo 16 unidades cun TRB total de 3.112,72 e unha potencia de 11.278.
- 3º Zona CIEM VIII ABD na modalidade de palangre de fondo 2 unidades cun TRB total de 174,56 e unha potencia de 835.

Total: 22 embarcacións con TRB de 4.032,32 e unha potencia de 14.757.

4. CANGAS

- 1º NAFO con 2 arrastreiros de fondo cun TRB total de 660,41 e unha potencia de 2.362.

5. CARIÑO

- 1º Augas Internacionais cunha unidade na modalidade de palangre de superficie cun TRB 121,49 e unha potencia de 290.



- 2º Zona CIEM VIII ABD na modalidade de palangre de fondo operan 4 embarcacións cun TRB total de 294,92 e unha potencia de 1.334.

Total, 5 unidades cun TRB 416,41 e unha potencia de 1.624.

6. CELEIRO

- 1º Augas Internacionais cunha unidade na modalidade de palangre de superficie cun TRB 138 e unha potencia de 425.
- 2º Zona CIEM VB, VI, VII, VIII ABD na modalidade de arrastre 3 unidades pesqueiras cun TRB de 538, 12 e unha potencia de 1.368 e na modalidade de palangre de fondo 28 unidades cun TRB total de 5.414, 26 e unha potencia de 18.392.

Total: 32 embarcacións cun TRB de 6.090, 38 e unha potencia de 20.185.

7. A GUARDA

- 1º Augas Internacionais faenan na modalidade de palangre de superficie 33 unidades cun TRB total de 3.425,71 e unha potencia de 14.163.

8. MARÍN

- 1º Augas Internacionais faenan na modalidade de palangre de superficie 2 unidades cun TRB de 607,69 e unha potencia de 1.405.
- 2º NAFO faenan na modalidade de arrastre de Fondo 5 barcos cun TRB e total de 3.532,99 e unha potencia de 8.865.
- 3º NAMIBIA neste caladoiro faenan 7 arrastreiros conxeladores cun TRB total de 4.063,10 e unha potencia de 9.944.
- 4º Zona CIEM IX A (Portugal) neste caladoiro faenan na modalidade de arrastre 15 embarcacións cun TRB total de 2.175,36 e unha potencia de 6.017.
- 5º Zona CIEM V B, VI, VII, VIII ABD faenan na modalidade de arrastre 11 unidades cun TRB total de 2.012,64 cunha potencia de 5.661.

Total: 40 embarcacións cun TRB total de 12.391,78 e unha potencia de 31.892.

8. RIBEIRA

- 1º Augas Internacionais, na modalidade de palangre de superficie faenan 5 embarcacións cun TRB total de 952,99 e unha potencia de 3.102.



- 2º Zona CIEM VB, VI, VII, VIII ABD faenan na modalidade de palangre de fondo 4 unidades cun TRB total de 720,99 e unha potencia de 2.878.

Total: 9 barcos cun TRB de 1.673,94 e unha potencia de 6.000.

10. VIGO

- 1º Augas Internacionais, faenan na modalidade de palangre de superficie 19 unidades cun TRB total de 3.885,34 e unha potencia de 13.485 e un Arrastreiro Conxelador de 383,96 TRB e unha potencia de 1.100.
- 2º NAFO faenan na modalidade de arrastre de fondo 18 unidades cun TRB de 12.325,32 e unha potencia de 27.054.
- 3º NAMIBIA faenan Arrastreiros Conxeladores nun número de 16 cun TRB de 8.644,96 e unha potencia de 26.863.
- 4º Zona CIEM I e II B (Svalbard) faenan 6 bacallaeiros cun TRB total de 3.929,68 e unha potencia de 10.810.
- 5º Zona CIEM VB, VI, VII, VIIIABD faenan na modalidade de arrastre 37 unidades cun TRB de 6.864,29 e unha potencia de 19.964 e na modalidade de Palangre de Fondo faenan 2 unidades cun TRB total de 410,39 e unha potencia de 1.450.

Total: 99 unidades cun TRB de 36.444,14 e unha potencia de 100.726.

11. VIVEIRO

- 1º Zona CIEM VB, VI, VII, VIIIABD faenan na modalidade de arrastre 1 barco con 169,52 TRB e unha potencia de 660 e na modalidade de Palangre de fondo 2 cun TRB de 451,24 e unha potencia de 1.213.

Total: 3 barcos cun TRB de 620,76 e unha potencia de 1.873.

2.3.3. Resumen de tódolos caladoiros

A estas unidades computadas haberá que aumentarlle a flota cada vez máis numerosa na nosa comunidade autónoma, dedicada á acuicultura que de conformidade co disposto no Real Decreto 1027/1989, sobre abandeiramento, matriculación de buques e rexistro marítimo, establece no seu artigo 2º que se inscribirán na Lista Cuarta as embarcacións auxiliares da pesca, auxiliares das explotacións da acuicultura e artefactos dedicados ó cultivo ou estabulación de especies mariñas, cando os buques de pesca se inscriben na Lista Terceira. Estes buques auxiliares ou dedicados á acuicultura ascenden a un número de 1.119 barcos.

Por último, e para o establecemento dun censo é necesario ter en conta a existencia de embarcacións que, se ben se encontren inscritas na lista terceira, ó non contar con autorizacións administrativas de pesca preceptivas, encóntranse en situación de sen actividade, podendo reactivarse en calquera momento, previo cumprimento dos requisitos administrativos pertinentes. Esta flota, encadrada dentro das embarcacións da flota artesanal menor son na actualidade de 245 unidades.

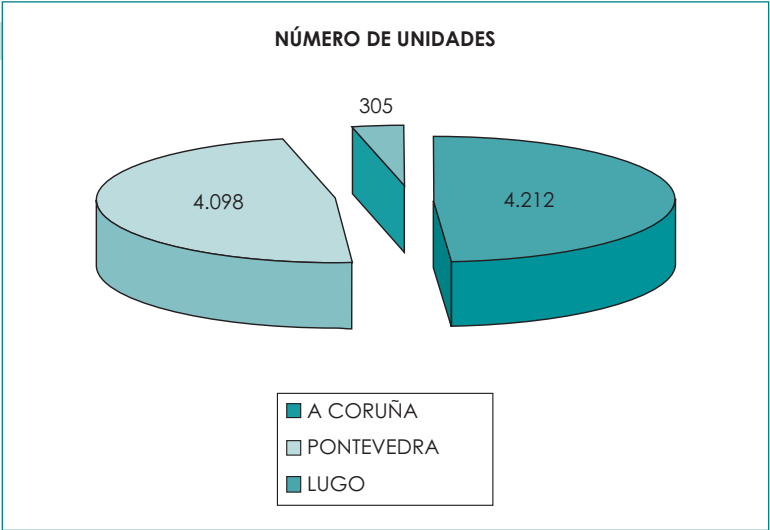
Polo tanto, tendo en conta estas premisas podemos establece-lo seguinte Censo de Buques de Pesca Galego.

ZONAS PESCA/MODALIDADE	Nº BARCOS	TRB	MEDIA
CAL. NAC. PALANGRE SUPERFICIE	78	9.691,74	124,25
CANT. NOROESTE RASCO	8	100,18	12,52
CANT NOROESTE ARRASTRE FONDO	132	19.436,04	147,24
CANT. NOROESTE CERCO	242	6.178,95	25,53
PALANGRE SUPERFICIE. C.N.	14	627,96	44,85
CANT. NOROESTE PALANGRE FONDO	39	1.181,72	30,30
VOLANTAS	50	1.414,80	28,29
ACUICULTURA	6.492	16.267,92	2,50
SEN ACTIVIDADE (A. MEN)	1.119	56.342,73	50,35
AUGAS 3º PAÍSES E AUGAS LIBRES	275	81.472,79	296,26
TOTAL	8.615	213.686,47	—

2.4. Distribución por provincias

Das tres provincias marítimas galegas costeiras (Atlántico e Cantábrico), o número da flota divídese a partes iguais entre A Coruña e Pontevedra, quedando Lugo nun número moi reducido. Non obstante, esta presunta paridade entre as dúas provincias con maior número de unidades pesqueiras non se axusta á realidade, pois na relación co número total de Toneladas de Rexistro Bruto, Pontevedra duplica ó da Coruña e multiplica por seis a Lugo.

Polo que respecta ó número total de unidades, do total 8.615, a distribución é a seguinte:



Como se pode apreciar no cadro 1, a provincia da Coruña conta con 4.212 unidades de pesca, que supoñen o 48,89%, Pontevedra conta con 4.098 unidades de pesca cunha porcentaxe do 47,56% e por último a provincia de Lugo con 305 unidades que representan un 3,54%.

No tocante ás características das unidades que conforman cada unha delas é a seguinte:

A CORUÑA		
FLOTA ARTESANAL (-2,5 TRB)	2.790	—
FLOTA ARTESANAL MAIOR (2,5 A 12 TRB)	800	—
FLOTA DE LITORAL (12 A 150 TRB)	538	—
BUQUES ARRASTREIROS (150 A 500 TRB)	69	—
GRANDES CONXELADORES (+ 500 TRB)	15	—
TOTAL	4.212	48,89%

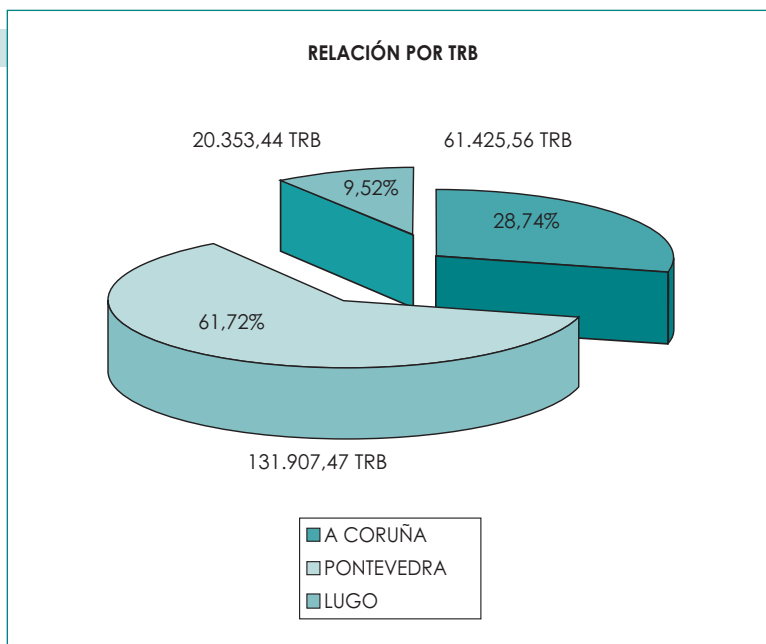
PONTEVEDRA		
Flota Artesanal Menor (-2,5 TRB)	2.592	—
Flota Artesanal Maior (2,5 A 12 TRB)	740	—
Flota Litoral (12 A 150 TRB)	553	—
Buques Arrastreiros (150 A 500 TRB)	145	—
Grandes Conxeladores (+ 500 TRB)	68	—
TOTAL	4.098	47,56%

LUGO		
Flota Artesanal Menor (-2,5 TRB)	58	—
Flota Artesanal Maior (2,5 A 12 TRB)	96	—
Flota Litoral (12 A 120 TRB)	83	—
Buques Arrastreiros (150 A 500 TRB)	68	—
Grandes Conxeladores (+ 500 TRB)	—	—
TOTAL	305	9,52%

Dos tres cadros pódese apreciar que nos tres primeiros segmentos do cadro (flota artesanal menor, maior e flota de litoral) a paridade entre ámbalas provincias (A Coruña e Pontevedra) é case coincidente. Denotándose unha diferenza en canto as grandes unidades pesqueiras (arrastreiros, arrastreiros conxeladores e grandes conxeladores) onde a flota pontevedresa case triplica á da Coruña (213 unidades fronte a 84).

Polo que respecta á provincia de Lugo a mesma é a menos numerosa, carecendo de flota de grandes conxeladores; se ben, e como se apreciará no seguinte cadro (relativo ó volume total de Toneladas de Rexistro Bruto), a mesma triplica a súa porcentaxe en relación coas outras dúas provincias

Relación por Toneladas de Rexistro Bruto TRB



A CORUÑA	UNIDADES	TRB	%
Flota Artesanal Menor (-2,5 TRB)	2.790	3.220,78	—
Flota Artesanal Maior (2,5 A 12 TRB)	800	4.883,37	—
Flota Litoral (12 A 150 TRB)	538	23.211,24	—
Buques Arrastreiros (150 A 500 TRB)	69	14.728,84	—
Grandes Conxeladores (+ 500 TRB)	15	15.381,33	—
TOTAL	4.212	61.425,56	28,74%

PONTEVEDRA	UNIDADES	TRB	%
Flota Artesanal Menor (-2,5 TRB)	2.592	3.167,16	—
Flota Artesanal Maior (2,5 A 12 TRB)	740	4.712,06	—
Flota Litoral (12 A 150 TRB)	553	21.307,86	—
Buques Arrastreiros (150 A 500 TRB)	145	36.628,93	—
Grandes Conxeladores (+ 500 TRB)	68	66.091,46	—
TOTAL	4.098	131.907,47	61,72%

LUGO	UNIDADES	TRB	%
Flota Artesanal Menor (-2,5 TRB)	58	94,93	—
Flota Artesanal Maior (2,5 A 12 TRB)	96	557,89	—
Flota Litoral (12 A 150 TRB)	83	6.178,23	—
Buques Arrastreiros (150 A 500 TRB)	68	13.522,39	—
Grandes Conxeladores (+ 500 TRB)	—	—	—
TOTAL	305	20.353,44	9,52%

Como se pode apreciar, a provincia de Pontevedra debido ó número de flota de altura e de gran altura ten o dobre de toneladas e máis de seis veces o correspondente a Lugo. Agora ben, a provincia que ten un maior aumento, en relación coas unidades que forman a súa flota, é a de Lugo que se en número de unidades representa só o 3,54%, ascende ata o 9,52% en canto á súa tonelaxe. Iso é debido, entre outros factores, á existencia dunha flota de buques arrastreiros en número moi parello cos da provincia da Coruña.

2.5. Número de tripulantes

A flota pesqueira galega xera a creación de postos de traballo directos, se ben, o seu número depende segundo cal sexa a orixe da fonte utilizada (Ministerio de Traballo

ou os datos existentes en cada unha das organizacións sindicais, pois, tal e como indicamos no principio deste traballo, o número de mariñeiros deben estar adscritos ós buques que teñan porto base en Galicia). Sen prexuízo da súa cuantificación, un dos aspectos máis importantes estriba no efecto multiplicador deste sector extractivo, que como sector primario, e auténtico subsector económico produce, por cada posto de traballo a bordo dos buques, catro en terra, dedicada á industria de transformación, e apoio ó sector.

O número de tripulantes ascende a 26.532 distribuídos entre as tres provincias do seguinte xeito:

Nº TRIPULANTES	
A CORUÑA	11.282
LUGO	2.049
PONTEVEDRA	13.201
TOTAL	26.532

Á vista do presente cadro pode apreciarse unha redución de trescentos setenta e nove traballadores con relación á fonte estatística do Instituto social da Mariña correspondente ó segundo semestre de 1999 que os cifraba en 26.911 traballadores.

En canto ás flotas destinatarias destas tripulacións, a distribución é como segue:

DISTRIBUCIÓN FLOTAS	Nº UNIDADES	Nº TRIPULANTES
Flota Artesanal Menor	5.440	10.880
Flota Artesanal Maior	1.636	4.908
Flota de Litoral	1.174	7.044
Arrastreiros	282	2.538
Grandes Conxeladores	83	1.162
TOTAL		26.532

Con relación ó número de tripulantes que se encontran no sector, débese distinguir, en primeiro lugar a flota artesanal do resto de flotas. Neste tipo de empresa

pesqueira o grupo de acción que conforma as tripulacións recrútase normalmente no seo da unidade familiar, polo que as relacións laborais están mediatizadas polos estreitos vínculos familiares existentes. O cargo de patrón exerceo o cabeza de familia, quen decide os caladoiros obxecto de explotación, o número de lances, o tempo de calamento da arte, a orientación comercial e destino das capturas, así como a distribución do traballo. De calquera xeito, non existe un posto fixo para a realización dunha tarefa concreta, xa que todos desempeñan practicamente a mesma función e idéntico traballo. A muller ten un papel decisivo na empresa, pois é a que se ocupa de levar a cabo os despachos do buque, a confección dos recibos salarios, a cotización á Seguridade Social, etc.

A medida que se aumenta o tamaño e grao de mecanización da empresa pesqueira, é evidente que o compoñente demográfico das unidades domésticas non satisfán a necesidade do emprego preciso para executa-lo proceso extractivo, polo que a empresa armadora vese obrigada a contratar traballadores fóra do seo da unidade familiar, o que, sen dúbida ningunha, impón un novo tipo de relacións laborais. Por outra parte, a estrutura productiva e o grao de desenvolvemento da empresa pesqueira comportan a necesidade de dispoñer a bordo de técnicos, que realizan unha serie de operacións propias do seu oficio e claramente diferenciadas das que executa o resto da tripulación. Esta especialización profesional terá a súa tradución no nivel de retribución.

A diferenza da industrial, neste tipo de empresa familiar non hai un soldo fixo para a tripulación das embarcacións. O mariñeiro percibe “partes” do produto da pesca, variables segundo o tipo de empresa, e os usos e costumes de cada porto. Nas pequenas explotacións de tipo artesanal, onde o emprego se reduce frecuentemente a un patrón e a un ou dous mariñeiros, que resultan ser o cabeza de familia e os fillos, a tripulación non percibe uns ingresos derivados do valor da pesca, por canto se está traballando para unha entidade comunitaria e cunhas medias de produción que son tamén propiedade común.

Nas unidades productivas de rango superior, tecnicamente mellor equipadas e cun maior volume de emprego, as ganancias do mariñeiro están en función directa do beneficio obtido na venda do produto de cada marea, unha vez deducidas unha serie de partidas que varían segundo o tamaño e tipo de empresa.

Mentres que nas embarcacións menores non é frecuente deixar “parte” para o barco, a medida que vai aumentado o tamaño da empresa, e, por conseguinte, é maior a inversión no apartado productivo, a participación dos medios de produción chega a alcanzar unha elevada porcentaxe dos ingresos procedentes das vendas das capturas. Neste tipo de empresas de maior dimensión, a especialización profesional implica un desigual reparto do produto da pesca entre a tripulación, posto que os técnicos perciben “partes” do produto máis elevadas respecto ó resto da tripulación.

De acordo co exposto, é evidente que o chamado sistema “á parte” é perfectamente integrable dentro dun esquema productivo industrial pois mide a intensidade e a calidade do traballo realizado con precisión, mantén o esquema de participación en beneficios, e distribúe o risco da explotación ás tripulacións.



Por outra parte, o carácter aleatorio da actividade extractiva e a fluctuación das cotizacións das especies pesqueiras no mercado constitúen un factor de inestabilidade na empresa pesqueira, o que leva ó patrón armador a mante-lo sistema “á parte”, facendo ós pescadores responsables e copartícipes dos resultados de explotación, o que explica a inestabilidade dos ingresos.

2.6. Breve referencia á problemática actual

Polo que respecta ó sector pesqueiro artesanal encóntrase na actualidade inserto nunha crise preocupante:

- Por unha parte, a existencia de numerosas embarcacións de madeira, de reducido tamaño e elevada idade media, obsoletas, implica unha difícil situación nas condicións de seguridade física das flotas e en consecuencia da vida humana.
- O proceso de envellecemento da flota é evidente, o 41'5% da flota supera os 30 anos. As razóns para unha estrutura de flota tan avellentada son as de sempre: un buque vello ben mantido pode ser rendible. Sen embargo, todos sabemos que este tipo de embarcacións non poden incorporar con facilidade as últimas innovacións tecnolóxicas, nin en materia de pesca nin en materia de hixiene e seguridade.

Detéctase que o proceso de envellecemento da flota dáse de maneira especial na de baixura. O feito reviste unha certa gravidade, pois evidencia a falta de capitalización deste sector.

- Por outra parte, a intensificación do esforzo pesqueiro, por parte das empresas semiindustriais que se modernizaron, provocou un paulatino depauperamento do recurso pesqueiro.
- Finalmente, os baixos rendementos técnicos do sector extractivo pola sobre-explotación do caladoiro, e o descenso das cotizacións dalgunhas especies no mercado como resultado dunha deficiente comercialización, están condicionando a viabilidade económica das unidades de explotación.

É obvio que as fluctuacións temporais e/ou a caída do nivel de capturas da flota, ó igual que as oscilacións do seu valor, condicionan o normal desenvolvemento económico das empresas pesqueiras extractivas que reciben os seus ingresos das vendas das especies desembarcadas. Esta diminución dos rendementos do sector, e, polo tanto, das rendas dos pescadores, incide fortemente nas flotas especializadas nun proceso de traballo específico e/ou na captura dunha determinada especie -casos da sardiña no cerco e a pescada no palangre de fondo-, o que forza ó armador a adoitar estratexias de



producción alternativas, co custo económico conseguinte, que non tódalas empresas están en condicións de afrontar.

- O resultado económico das explotacións pesqueiras está, así mesmo, fortemente condicionado polas oscilacións do valor das capturas da flota postas a disposición do mercado. Como é ben sabido, as condicións de presentación do peixe nas lonxas para a súa comercialización non son as máis óptimas. A deficiente manipulación e almacenamento das capturas a bordo por parte dunha tripulación que carece de bagaxe técnica axeitada, e a insuficiencia de equipos de frío nas embarcacións e nos portos, condicionan, sen dúbida, os parámetros de frescura e polo tanto a calidade das capturas, o que se traduce nun baixo prezo.
- O pescador segue poñendo a disposición do mercado unha oferta atomizada e dispersa sen atender a criterios de selección por tallas, especies e frescura, o que favorece claramente ó comprador do peixe no intercambio mercantil.

Polo que se refire ó resto dos sectores, de carácter industrial ou cuasi industrial, con traballadores por conta allea e desprovisto de calquera vínculo de carácter familiar, a situación actual concéntrase na falta de man de obra necesaria para cubri-los cadros mínimos de tripulación, regulados pola Orde do 14 de xullo de 1964, se ben modificada polo RD 2596/74 do 9 de agosto sobre títulos profesionais de mariña mercante e pesca, RD 2061/1981 do 4 de setembro sobre títulos profesionais de mariña mercante; RD 2611/1987 do 23 de decembro sobre aumento de atribucións de mecánicos navais; Orde do 20 de maio de 1988 sobre titulacións menores para pesca: RD 662/1997 do 12 de maio que crea os títulos de Patrón Costeiro Polivalente e Patrón Local de Pesca; RD 930/98 do 14 de maio de establecemento de novas titulacións para mariña mercante e pesca; e o RD 2062/1999 do 30 de decembro polo que se regula o nivel mínimo. Actualmente encóntrase en fase de estudo un borrador dunha orde ministerial pola que se pretende fixa-lo cadro indicador de tripulación mínima de Seguridade para os buques e embarcacións matriculados en España por parte da Dirección Xeral de Mariña Mercante.

Esta carencia de persoal produciu o auxe da contratación de membros de terceiros países, fundamentalmente do África Subsahariana (provenientes de Senegal, Marrocos, Ghana, Guinea, etc.). Este tipo de contratacións adoecen en moitos casos da documentación necesaria a fin de realizar administrativamente unha correcta contratación. As razóns son moitas, aínda que pode apuntarse como unha delas o aumento dos salarios en terra e a dificultade do medio onde se realizan estes traballos.

Outra das circunstancias vén determinada pola existencia de acordos de pesca con terceiros países denominados de segunda xeración mediante a creación de vínculos económicos con países ribeiráns (fronte ós de primeira xeración baseados unicamente en contrapartidas económicas). Nestes acordos, por parte dos estados ribeiráns imponse como unha contrapartida máis ó obxecto de ter acceso ós recursos ó levar enrolado a bordo a un número determinado dos seus nacionais, o que produce obviamente que estes postos de traballo non poidan ser ocupados polos novos nacionais. Exemplo desta

situación é o anterior Convenio Unión Europea Reino de Marrocos que establecía un número de tripulantes magrebís en función das características técnicas dos buques pesqueiros. O próximo convenio, de existir, mantería esta consideración.

2.7. Outros buques galegos

A configuración dun censo de buques galegos non pode obvia-la existencia de buques, que se ben non teñen o seu porto base en Galicia e polo tanto non foron incluídos nas relacións precedentes, pola existencia de vínculos económicos e humanos con Galicia deben cualificarse como galegos a tódolos efectos. Estámonos referindo a buques os cales os seus traballadores son galegos, operan en empresas de capital galego maioritariamente e que os centros de dirección dos mesmos radican en Galicia.

Estes buques, que non forman parte “strictu sensu” do censo galego das 8.615 unidades, deben non obstante computarse ós efectos dun mellor coñecemento do sector.

A continuación referirémonos ós caladoiros con presenza galega máis importante pola súa significación tanto económica como dos postos de traballo que xera.

2.7.1. Caladoiro Canario Sahariano e Mauritania

Esta flota eminentemente galega, das comarcas do Morrazo, Ribeira e a Guarda, fundamentalmente, teñen establecido o seu porto base en Gran Canaria, concretamente no porto das Palmas por razóns de carácter técnico principalmente (a súa proximidade co caladoiro).

Dos 120 buques (do tipo arrastreiro conxelador) que operan en augas de Marrocos e Mauritania, 90 embarcacións son “galegas”, mentres que unicamente seis destas unidades manteñen o seu porto base en Galicia.

Esta participación supón o 75% da flota que opera neste caladoiro, fronte ó 5% que mantén o seu porto base en Galicia.

Como consecuencia da non renovación do acordo pesqueiro entre a Unión Europea e o Reino de Marrocos, esta flota tivo que recolocarse provisionalmente en augas de Mauritania (ata que non se produza a renovación deste acordo coa República de Mauritania) nun número de 41 unidades, seis se recolocaron en campañas experimentais e 73 unidades atópanse inactivas, soportando os gastos de armadores e tripulacións a través das axudas outorgadas polo Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación mediante as ordes do 29 de novembro de 1999 e do 3 de maio de 2000.

Polo que respecta á flota do palangre de superficie, emprazada fundamentalmente na Península do Barbanza (Ribeira) das 47 unidades pesqueiras, 19 barcos que representan 1.499,35 TRB forman parte deste epígrafe por carecer de porto base en Galicia.

Desta flota, 12 unidades se recolocaron en Mauritania, 5 atópanse emprazadas en campañas experimentais, unha unidade pesqueira atópase reubicada no caladoiro nacional e o resto, 29 atópanse inactivas, gozando do mesmo réxime de axudas que no indicado nos parágrafos anteriores.

2.7.2. Caladoiro do Gran Sol

Este caladoiro histórico de Galicia atópase situado na zona CIEM VB, VI, VII, VII ABD. Por isto, dos 198 buques que operan neste caladoiro, nun número de 100 atópanse abandeirados nestes países, se ben tanto o capital coma as tripulación son galegas.

O continxente humano ten a 2750 mariñeiros, se ben se constatou a existencia duns 700 tripulantes de orixe extracomunitario.

Neste caladoiro se produciu un cambio de abandeiramento dos buques, en cumprimento da Merchant Shipping Act, pola cal armadores galegos tiveron que constituír empresas británicas a fin de cumprilos requisitos de vinculación económica esixidas pola lexislación dos países titulares dos caladoiros (Reino Unido e Irlanda).

A circunstancia máis acuciante deste caladoiro é a súa alta sinistrabilidade, producíndose nos últimos anos numerosos sinistros que afectaron a buques como o Pescalanza, Arousa, Erimo, Pembroke, Zorrozaurre e outros.

Esto é debido principalmente á falta de renovación e modernización destas unidades pesqueiras, o que produciu un envellecemento paulatino desta flota.

A normativa comunitaria, en concreto o regulamento (CE) n° 2792/1999 do Consello, do 17 de decembro de 1999, establece no seu Título II (Aplicación dos programas de orientación plurianuais para as flotas pesqueiras) que cada estado Membro presentará á Comisión, para a súa aprobación, un réxime permanente de control da renovación e modernización da flota.

Neste sentido, os Estados Membros demostrarán que as entradas e saídas da flota se xestionarán de tal xeito que a capacidade non supere os obxectivos anuais fixados nos programas de orientación plurianuais.

Establece ademais que os Estados membros poderán presentar solicitudes para aumentar de maneira claramente determinada e cuantificada os obxectivos de capacidade mediante medidas destinadas a mellora-la *seguridade, a navegación marítima, a hixiene, a calidade da produción e as condicións de traballo*.

A meirande parte dos buques que desexan proceder á renovación, son embarcacións de máis de 30 anos, tendo unha estrutura denominada “aberta”, isto quere dicir, ó contrario das novas construcións, que as zonas onde os traballadores elaboran o peixe están abertas, aínda cando teñan algún tipo de estrutura que as protexa, traballando os tripulantes expostos ó vento, á chuvia, ó mar, en resumidas contas ás inclemencias do



tempo, cunhas moi malas condicións de seguridade no traballo. Estes centros de traballo atópanse sometidos ás circunstancias propias do mar, o que expón a unha serie de riscos laborais adicionais. Na cuberta destes buques é onde se sofren de xeito máis directo os avatares climatolóxicos. Por todo isto, pódese afirmar que o estado de saúde e incluso a vida dos traballadores depende directamente do estado e condicións da embarcación na que se encontran. É un feito innegable que o deseño, a construción, o mantemento e o manexo dos buques pesqueiros, inciden de xeito directo na saúde e seguridade dos traballadores.

A maiores, neste tipo de buques pesqueiros o calado do aparello e o arrastre do mesmo realízanse por popa e a súa recollida polo costado, onde os riscos máis frecuentes ós que se encontran expostos durante as operacións rutinarias son as caídas ó mar ou o atrapamento contra a borda polas artes de pesca.

Ámbalas circunstancias veríanse reducidas coas novas embarcacións onde a manobra se realiza a través do arrastre por popa con rampla, sendo o sistema máis moderno e un dos máis seguros. Pois o calado realízase suspendendo o corpo fóra da rampla por medio dunha pluma e largándoo ó mar para que polo seu peso arrastre o resto da arte. Durante a execución destas operacións non é necesaria a presenza dos mariñeiros nin na rampla nin nas zonas onde deben pasa-los cables do aparello. A redución de sinistros e accidentes é considerable.

As novas construcións susceptibles de substituír a estes buques teñen unha estrutura pechada, é dicir, baixo cuberta hai unha sala denominada parque de pesca, onde cae o peixe desde a cuberta e os mariñeiros traballan o mesmo a salvo das inclemencias do tempo, cunhas condicións de seguridade infinitamente mellores que nos barcos abertos, eliminándose os riscos derivados das estruturas abertas. Igualmente, modificaríase a disposición do aparello, pasando dun costado para unha rampla situada na popa.

Pois tódalas modificacións e melloras previstas nos novos buques teñen como finalidade primordial, non a eliminación que será imposible, pero si a redución de sinistralidade destes buques a unhas marxes tolerables ou polo menos comprensibles tendo en conta o hábitat no que deben desenvolver-la súa actividade. De acordo co establecido pola Organización Mundial da Saúde, que define saúde como o estado de benestar físico, mental e social completo e non simplemente a ausencia de dano ou enfermidade.

No apartado das habilitacións, nos barcos antigos soen ir situadas baixo cuberta a proa, pois é o oco que queda na estrutura do buque e desta maneira reciben tódolos ruídos dos golpes do mar contra o casco, reciben olores das bodegas e en caso de colisión son os primeiros en recibirlo golpe e a saída cara cuberta é enormemente complicada, así mesmo, os camarotes, aseos, cocinas, etc., que traen como consecuencia o que se provoca multitude de accidentes. Nas novas construcións que se pretenden levar a cabo, as habilitacións van situadas por riba de cuberta, sobre da superestructura, eliminándose desta maneira tódolos ruídos derivados de golpes no casco, cheiros de bodegas, e en caso de colisión esta parte do buque non se ve afectada directamente e a saída a cuberta é sinxela; igualmente levan camarotes revestidos, de dous a tres tripulantes; cuartos de baño



maís amplos e acondicionados e cociñas de maior tamaño e seguras, mellorándose en gran medida as condicións de vida a bordo e a seguridade.

Por outra parte, como consecuencia do anterior, nos barcos novos o peixe depositase primeiro nun pantano situado na cuberta do buque, e de aí pasa ó parque de pesca onde se elabora cunhas condicións de hixiene idóneas, que redundan na calidade do produto que chega ó consumidor, mentres que nos buques vellos o peixe depositase e procésase na mesma cuberta de madeira, co que a calidade do produto acadada unha vez procesado non é a óptima. É, polo tanto, necesario aumenta-lo tamaño das cubertas para favorece-la mellora da calidade dos produtos capturados.

Os tres apartados mencionados melloran as condicións de seguridade e hixiene, de vida a bordo dos buques e a calidade dos produtos, pero, aínda que incrementen o GT do novo buque, non supoñen maior capacidade pesqueira e, polo tanto, non incrementa-lo esforzo de pesca. Creamos, por isto, que debería buscarse unha fórmula para que dentro do espírito que pretende a nova normativa comunitaria se puidese incrementar adecuadamente o arqueo bruto do novo buque en apartados do mesmo que poidan mellora-la seguridade, a hixiene, as condicións de vida a bordo e a calidade dos produtos, mantendo as GTs daqueles apartados que puideran incrementa-la capacidade pesqueira do buque e con isto o esforzo pesqueiro.

Do contrario, ós armadores lles quedarían dúas opcións, ou ben buscar un novo deseño de buques abertos (algo enormemente complexo segundo técnicos consultados), co cal as novas construcións non mellorarían as condicións de seguridade dos buques ós que substitúen, ou ben de facer buques pechados ó “gastar” GTs do buque vello en apartados non productivos quedarían outras partes do buque tan reducidas, que a súa capacidade productiva veríase reducida enormemente e polo tanto non sería rendible renovar. Por todo isto, sendo estas opcións sumamente complicadas, o proceso de renovación de flota veríase paralizado e moitas unidades abocadas ó desape.

Porque das razóns expostas, a necesidade de aumenta-las condicións de habitabilidade e mellorar con isto as condicións de traballo nas novas unidades que se pretenden construír, substituirán a unidades que pola súa antigüidade e o seu “modus operandi” son de imposible cumprimento.

A alta taxa de sinistralidade destes buques pesqueiros nos últimos tempos, apremaron aínda máis se cabe a imperiosa necesidade de realizar unha profunda renovación destas unidades pesqueiras, adaptándoas ás novas tecnoloxías, que reverterán nunha maior habitabilidade e seguridade destes centros de traballo.

2.8. Sociedades mixtas

A formación de sociedades mixtas de pesca en países terceiros foron unha das fórmulas utilizadas polas empresas pesqueiras españolas para dar resposta ás dificultades

xurdidas como consecuencia da ampliación xeneralizada das Zonas Económicas Exclusivas ata as 200 millas, cara finais dos anos setenta.

A dificultade de poder especifica-la existencia de buques galegos ou de capital social galego obríganos á determinación da realidade existente a nivel nacional e comunitario.

O número de buques pesqueiros españois adscritos a sociedades mixtas en terceiros países é de 350. Estas empresas manteñen fortes vínculos co tecido industrial nacional a través do abastecemento do mercado, o aprovisionamento da industria de transformación, as súas relacións coa industria auxiliar naval así como o emprego directo que xeran.

Desde a Administración Central desenvolveuse unha política tendente a favorecer-la formación de novas sociedades mixtas e a consolida-las xa existentes, recoñecendo o papel que desempeñan no conxunto do sector pesqueiro español.

A continuación indicaremos-las seguintes disposicións que afectan a esta materia:

- a) Real Decreto 601/1999, do 16 de abril polo que se regula o Rexistro Oficial de Empresas Pesqueiras en Países Terceiros, publicado no BOE do 30 de abril de 1999. Neste RD véñse recoller un profundo baleiro legal ata o de agora existente, pois non só se recollen e regulan as sociedades mixtas obxecto de axuda, senón todas aquelas existentes con capital nacional que vén subministrando a Europa produtos da pesca con carácter preferente.

Regúlase a información a subministrar cada seis meses, así como os requisitos necesarios para a inscrición destas sociedades no relativo a mínimo capital español necesario, número de tripulantes de carácter nacional a bordo e requisitos de abastecemento ó mercado europeo.

Inscribíronse no rexistro 150 sociedades mixtas con 337 buques pesqueiros.

- b) Orde do 13 de abril de 1998, sobre constitución e réxime de axudas ás sociedades mixtas (BOE 16 de abril de 1998). Regula todos aqueles requisitos imprescindibles para que se poidan outorgar axudas comunitarias, para a creación de sociedades mixtas en países terceiros, de acordo co Regulamento do Consello 3699/1993 e o Real Decreto 798/1995.

Nos últimos anos (período 1996/1999) desenvolvéronse 85 proxectos de sociedades mixtas en vinte países, primándose cunhas subvencións nacionais e comunitarias por un importe de 25.000 millóns de pesetas. O número de buques transferidos foi de 129 representando unha tonelaxe de 56.000 GT.

A importancia desta fórmula xurídica para dar saída a determinados buques que operan en augas de terceiros países quedou plasmada na Lei 3/2001, do 26 de marzo de pesca marítima do Estado que establece no seu artigo 64 que coa finalidade de ter acce-



so a recursos en augas baixo soberanía ou xurisdicción de países terceiros e mellora-lo grao de abastecemento do mercado comunitario o goberno adoptará as medidas necesarias para o fomento destas sociedades mixtas.

Este fomento por parte da administración dará preferencia ó mantemento de postos de traballo comunitarios. Crearase ó efecto un rexistro público de empresas mixtas.

Esta figura xurídica atopa os seus escollos na normativa interna dos países terceiros onde se van constituír, por canto a inseguridade xurídica existente en moitos dos países onde deben constituírse (maioritariamente en vías de desenvolvemento) veda unha maior expansión.

O corpo normativo está constituído polo Regulamento CEE 2792/1999, do Consello de 17 de decembro polo que se definen as modalidades e condicións das intervencións con finalidade estrutural no sector da pesca, establece no seu artigo 8 a posibilidade de que os estados membros da Unión Europea poidan adoptar outras medidas para fomenta-la creación de sociedades mixtas con axudas económicas.

Á súa vez, para o seu desenvolvemento no ámbito estatal se dictou a seguinte normativa; o Real Decreto 3448/2000 de 22 de decembro de 2000 (BOE nº 307 do 23 de decembro de 2000) e a Orde de 13 de marzo de 2000 (BOE nº 69 do 21 de marzo de 2000).

Requisitos para a súa constitución

Os efectos deste Real Decreto 3448/2000 segundo o seu artigo 20 entenderase por Sociedade Mixta toda a sociedade mercantil con un ou varios socios nacionais e do terceiro país no que estea rexistrado o buque. Establecéndose os seguintes requisitos:

- 1º. A creación e rexistro con arranxo ás leis do terceiro país dunha sociedade mercantil ou participación no capital social dunha sociedade xa rexistrada que o seu fin sexa unha actividade comercial no sector da pesca en augas baixo soberanía ou xurisdicción do terceiro país.

A participación do socio español deberase axustar ó que establece o art. 2.1 parágrafos b e d do Real Decreto 601/99 do 16 de abril (RCL 1999/1089) polo que se regula o Rexistro Oficial de Empresas Pesqueiras en Países Terceiros que establece a participación española no capital social da empresa pesqueira en país terceiro, debe ser como mínimo do 34%.

- 2º. O proxecto de sociedade mixta estará acompañada do traspaso definitivo dun ou varios buques ó país terceiro correspondente, sen posibilidade de volver a augas comunitarias.
- 3º. A propiedade do buque deberá transferirse á sociedade mixta no terceiro país. Durante un período de cinco anos o buque non poderá ser utilizado para actividades pesqueiras que non sexan as autorizadas competentes do terceiro país, non por outros armadores.

- 4º. Que existan garantías de que non se vai vulnera-lo Dereito Internacional en materia de conservación e xestión dos recursos pesqueiros.
- 5º. Que o terceiro país non sexa un candidato á adhesión e que cumpra os requisitos establecidos no artigo 2.1 parágrafo e do Real Decreto 601/99 que dispón que as empresas pesqueiras radicadas nun Estado que non coopere na conservación dos recursos pesqueiros, directamente ou a través dos organismos rexionais de pesca competentes e que mediante a súa actitude están prexudicando a eficacia das medidas internacionais de conservación e xestión aprobadas por ditas organizacións, ou que o citado estado non dispoña na súa Zona Económica Exclusiva con recursos pesqueiros economicamente explotables, non poderán inscribirse no rexistro regulado neste real decreto. Igual tratamento aplicaraselle ós buques que enarboren pavillón de dito estado.
- 6º. Que o traspaso supoña unha redución do esforzo pesqueiro respecto dos recursos previamente explotados polo buque traspasado.
- 7º. O buque obxecto de transferencia debe cumprir unha serie de condicións técnicas: as unidades pesqueiras que se aporten deben estar incluídas no CENSO DA FLOTA PESQUEIRA OPERATIVA, ter entre 10 ou 29 anos de antigüidade, e tonelaxe non inferior a 20 TRB ou 22 GT, e deberán ter exercido unha actividade pesqueira durante polo menos 75 días de mar en cada un dos períodos de 12 meses anteriores á data da solicitude da axuda; ou ben se é o caso, unha actividade pesqueira durante polo menos o 80% do número de días de mar autorizados pola normativa nacional para o buque de que se trate.
- 8º. A xustificación política de tales medidas, articuladas a través dos Fondos IFOP, vertebrarase sobre o argumento da necesidade de abastecer ó mercado comunitario.
- 9º. A tripulación dos buques incluídos na sociedade mixta suporá polo menos o 25% de nacionalidade española.

A nova Lei 3/2001, do 26 de marzo de Pesca Marítima do Estado establece na súa exposición de motivos a necesidade de fomenta-la creación destas sociedades mixtas. Crea igualmente o Rexistro de Empresas pesqueiras de países terceiros que inclúe tanto ás sociedades mixtas como a empresas radicadas en terceiros países sempre que cumpran determinados requisitos de número de traballadores españois e a participación no capital social de conformidade coa normativa anteriormente exposta.

Por último indicar, que de tódalas posibles solucións a fin de proceder a unha redución da flota como son o abanderamento provisional ou incluso o arrendamento do buque (en tódalas súas variadas formas xurídicas), a solución adoptada de constitución de sociedades mixtas é a peor, pois na práctica pérdese polos nosos armadores, a propiedade e o control do buque, os traballadores dependerán da lexislación dun terceiro país en materia de condicións de traballo, e coa propia inseguridade xurídica existente neses terceiros países (en vías de desenvolvemento).

[3] As relacións laborais nos buques de pesca galegos

55

3.1. De carácter individual

3.1.1. A contratación

A) O ingreso ó traballo a través dos servizos públicos e privados de colocación

Ó igual que o resto de traballadores do mar embarcados¹, a contratación de pescadores² para traballar en barcos de pesca³ pode realizarse aproveitando os servizos que en tal sentido prestan as oficinas de emprego marítimo, as axencias de colocación e as consignatarias ou axencias de embarque.

En efecto, dado que lle corresponde ó Instituto Social da Mariña “promover, en colaboración co Instituto Nacional de Emprego, as accións que competen a este cando se refiran ós traballadores do mar”⁴, a contratación de pescadores pódese realizar recoñecendo, en primeiro lugar, ás oficinas de emprego marítimo, que acostuman a atoparse repartidas entre os principais portos das tres provincias marítimas de Galicia⁵.

[1] En especial, os que prestan servizos na actividade da mariña mercante e que xeneralmente aparecen englobados baixo a expresión “xente do mar” nos convenios e recomendacións da OIT.

[2] Segundo o art. 2 do convenio da OIT número 114, relativo ó contrato de enrolamento dos pescadores, ratificado por España en 1961 (“BOE” do 24 abril 1962), o termo “pescadores” comprende, en esencia, “tódalas persoas empregadas ou contratadas a bordo de calquera barco de pesca, en calquera calidade, que figuren no rol da tripulación, con excepción dos prácticos, os alumnos de buques-escola, os aprendices suxeitos a un contrato especial de aprendizaxe, os tripulantes da flota de guerra e demais persoas ó servizo permanente do Estado”.

[3] Ós efectos do convenio da OIT número 114, a expresión “barco de pesca” comprende “tódalas embarcacións, buques e barcos matriculados ou provistos de documentos de a bordo, calquera que sexa a súa clase, de propiedade pública ou privada, que se dediquen á pesca marítima en auga salgada” (cfr. seu art. 1.1).

[4] Cfr. art. 2.6 g) do RD 1414/1981, do 3 xullo (“BOE” do 16 xullo), polo que se reestrutura o Instituto Social da Mariña. Concretamente, parece que é a súa Subdirección Xeral de Acción Social Marítima a que desempeña “as competencias e funcións en materia de... emprego e desemprego” (cfr. art. 3 do RD 2358/1982, do 27 agosto [“BOE” do 23 setembro]), polo que se determina a estrutura orgánica do Instituto Social da Mariña), no seu organigrama figura precisamente un “Servicio de Emprego... [con] funcións atribuídas... en materia de emprego e desemprego” (cfr. art. 1.5.2 da OM do 10 xullo 1984 [“BOE” do 7 agosto]), pola que se desenvolve a estrutura orgánica dos servizos centrais do Instituto Social da Mariña.

[5] Cabe sinalar, neste sentido, a existencia de: 1º) 13 oficinas de emprego marítimo na provincia da Coruña, que son as da Coruña, Malpica, Camariñas, Fisterra, Noia, Muros, Cariño, Ferrol, Pontedeume, Rianxo, Boiro, Pobra do Caramiñal, e Santa Uxía de Ribeira; 2º) 3 na provincia de Lugo, concretamente en Lugo, Celeiro e Burela; e 3º) 13 na provincia de Pontevedra, situadas en Pontevedra, Vigo, Baiona, Vilagarcía de Arousa, Cambados, A Guarda, Redondela, Marín, Bueu, Cangas do Morrazo, Moaña, Portonovo e O Grove.

De igual modo, pódese recorrer para a contratación desta específica clase traballadores do mar embarcados ás axencias de colocación, pois, carecendo necesariamente de fins lucrativos⁶ concíbense, segundo o RD 735/1995, do 5 de maio⁷, polo que se regulan as axencias de colocación sen fins lucrativos e os servizos integrados para o emprego, “como entidades que colaboran co Instituto Nacional de Emprego na intermediación no mercado de traballo e teñen como finalidade axudar ós traballadores a atopar un emprego e ós empregadores á contratación dos traballadores apropiados para satisfacer as súas necesidades”.⁸

En fin, pese ós problemas que acostuman a presentarse⁹, non convén pasar por alto o papel que, tamén neste concreto apartado, veñen desempeñando as consignatarias de buques, igualmente denominadas “axencias de embarque” e “axencias marítimas”. É e que, concibida como a “persoa física ou xurídica que actúa en nome e representación do naval ou propietario do buque”¹⁰, trátase, en efecto, dunha figura que moi frecuentemente intervéñ na contratación de traballadores do mar embarcados -para formar parte, en moitas ocasións, da dotación de buques que navegan con pavillón estranxeiro- e dos que o estudo se debe encadrar no marco de actuación do “colaborador ou auxiliar” do naval¹¹, que, como calquera empresario, necesita a colaboración doutras persoas para o exercicio da súa complexa actividade.

[6] O art. 16.2 do ET “prohibe a existencia de axencias de colocación con fins lucrativos”, se ben, tamén declara “poderase autorizar, nas condicións que se determinen no correspondente convenio de colaboración e previo informe do Consello Xeral do Instituto Nacional de Emprego, a existencia de axencias de colocación sen fins lucrativos, sempre que a remuneración que reciban do empresario ou do traballador se limite exclusivamente ós gastos ocasionados polos servizos prestados” e sempre que, ademais, garantan, “no seu ámbito de actuación, o principio de igualdade no acceso ó emprego, non podendo establecer discriminación ningunha baseada en motivos de raza, sexo, idade, estado civil, relixión, opinión política, afiliación sindical, orixe, condición social e lingua do Estado”

[7] “BOE” do 8 maio. Desenvolvendo “o citado artigo 16.2 do Estatuto dos Traballadores... [esta norma]... persegue, entre outros obxectivos, optimiza-las posibilidades de colocación existentes, primando a eficacia sobre as cargas burocráticas, e garanti-la igualdade de oportunidades no dereito de acceso ó traballo” (cfr. pár. 2º da súa exposición de motivos). Todo isto, segundo esta mesma norma, “desde o convencemento de que os servizos públicos de emprego non poden abarcar-la totalidade das cada vez máis complexas e diversificadas ofertas de emprego, das que a resposta adecuada require a máxima especialización e proximidade ás fontes de emprego” (ibidem).

[8] Cfr. seu art. 1, pár. 1º.

[9] Ó aparecer en numerosas ocasións como empresarios condenados nos preitos que, fronte a elas, e con lexitimación pasiva simple ou en posición litisconsorcial pasiva, sobre cuestións laborais ou de seguridade social, acostuman a presenta-los traballadores do mar emigrantes ante os tribunais laborais españois.

[10] Cfr. art. 2 (co título de “Definicións”), letra g) da OM do 18 xaneiro 2000 (“BOE” do 2 febreiro), pola que se aproba o regulamento sobre despacho de buques. Segundo esta mesma OM, empresa naval é a “persoa física ou xurídica que, utilizando buques propios ou alleos, se dedique á súa explotación, mesmo cando isto non constitúa a súa actividade principal, baixo calquera modalidade admitida polos usos internacionais” (cfr. o seu art. 2, letra f).

[11] Cfr. HILL, C., “O axente consignatario de buques e a problemática presentada ante a ausencia dunha regulación específica aplicable”, en Estudios xurídicos en homenaxe ó Profesor Aurelio Menéndez, t. III, Civitas (Madrid, 1996), pág. 3829.

B) A capacidade para contratar

Ademais da observancia do establecido polo ET sobre idade¹² e capacidade¹³ das partes, a validez do contrato de embarco que permite ó traballador formar parte da tripulación dun barco pesqueiro condiciónase, segundo se desprende da lexislación e a negociación colectiva específicas deste sector, ó cumprimento dunha serie de requisitos.

1. Do traballador

Tres parecen ser, en esencia, as condicións que todo pescador precisa reunir para enrolarse.

A primeira delas refírese ó tema da nacionalidade destes traballadores do mar, que ten unha especial importancia dado que o “requisito da nacionalidade española para formar parte da dotación dos buques... veu constituíndo unha práctica habitual”¹⁴, aínda que, na actualidade, parece resultar soamente esixible ós que, como capitáns e patróns, van prestar servizos en empregos que implican o exercicio de funcións públicas¹⁵.

Trátase, en efecto, dunha condición que foi atopando certas “restricións”¹⁶, se se ten en conta que: 1º) na Unión Europea e Países do Espacio Económico Europeo, quizais por aplicación da libre circulación de traballadores¹⁷, “esta

[12] Vid., neste sentido, o establecido polo Convenio da OIT número 112, relativo á idade mínima de admisión ó traballo dos pescadores, ratificado por España en 1961 (“BOE” do 15 abril 1962) e polo art 6 do ET, sobre “traballo dos menores”

[13] Vid. art. 7 do ET, sobre a “capacidade para contratar”

[14] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, Consello Económico e Social (Madrid, 2000), pág. 66.

[15] Incidindo no establecido polo art. 609 do Código de Comercio (“Os capitáns e patróns deberán ser españois....”), o art. 77.2 da Lei 27/1992, do 24 novembro (“BOE” do 25 novembro), de portos do Estado e da Mariña Mercante, declara que “se determinarán regulamentariamente as condicións de nacionalidade das dotacións dos buques, se ben os cidadáns de Estados membros da Comunidade Europea poderán acceder... ós empregos nas dotacións dos buques que non impliquen o exercicio, aínda que só de maneira ocasional, de funcións públicas, que quedará reservado a cidadáns españois”. Segundo Rexistro...

[16] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., pág. 66.

[17] Posto que, aparte do establecido no art. 48 do Tratado Constitutivo da Comunidade Europea do 25 marzo 1957, o art. 28 do Acordo sobre o Espacio Económico Europeo do 2 maio 1992 (“BOE” do 25 xaneiro 1994), declara que a libre circulación de traballadores, aplicable “entre os Estados membros das CE e os Estados da AELC” (cfr. O seu apartado 1º), supón “a abolición de toda discriminación por razón de nacionalidade entre os traballadores dos Estados membros das CE e dos Estados da AELC con respecto ó emprego, a retribución e as demais condicións de traballo” (cfr. art. o seu apartado 2º), e, en concreto, o dereito a “residir nun dos Estados membros das CE ou nun Estado da AELC con obxecto de exercer nel un emprego, de conformidade coas disposicións legais, regulamentarias e administrativas aplicables ó emprego dos traballadores nacionais” (cfr. O seu apartado 3º, c)).

reserva”¹⁸, que non presenta problemas cando se estableza respecto de “nacionais da Comunidade”¹⁹, está prohibida se se refire só ós nacionais dun estado membro²⁰; e 2º) fóra da Unión Europea e dos Países do Espacio Económico Europeo, resulta habitual incluír nos acordos de pesca con países de ricas peixerías, sempre co fin de faenar nas súas augas, certas cláusulas sobre a proporción mínima de traballadores nacionais destes países que deben reuni-las tripulacións dos barcos españois que van a faenar nestas augas²¹.

[18] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 66.

[19] E é que, como puxo de relevo a STXCEE do 19 xaneiro 1988, (caso 223/86 [“Pesca Valentia Limited contra Ministro de Pesca e Bosques de Irlanda e o Attorney General”], dictada en preito promovido pola empresa Pesca Valentia Limited como consecuencia do apresamento do buque da súa propiedade “Monte Marín” por aplicación da “Fisheries Amendment Act” de 1983, norma aprobada pola República de Irlanda e en virtude da cal a utilización, dentro ou fóra dos límites exclusivos de pesca do país, dun barco de pesca matriculado en Irlanda, está subordinada á concesión dunha licenza, podendo incluírse nesta última, ademais, a condición de que alomenos o 75 por 100 do barco estea composto por nacionais da CEE), non está prohibido que un estado membro condicione a concesión de licencias para pescar nas súas augas a “que as tripulacións dos barcos matriculados nos seus rexistros e dos que a actividade pesqueira se exerza dentro das zonas de pesca exclusivas dese mesmo estado, estean compostas nunha proporción mínima por nacionais da Comunidade” (cfr. punto 15 da Sentencia do Tribunal de Xustiza”). En igual sentido, e tamén sobre proporción mínima de nacionais da comunidade na composición das tripulacións como condición para a matriculación de buques nun determinado estado membro, vid. STXCEE do 14 decembro 1989 (caso 3/87 [“The Queen contra Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte Agegate Ltd”]), do que a orixe se atopa na demanda presentada ante a High Court of Justice de Inglaterra e País de Gales pola empresa Agegate Ltd -Sociedade constituída no Reino Unido en 1981, con domicilio social localizado no mesmo e sendo o seu capital español nun 95 por 100 e británico nun 5 por 100- contra a decisión, ó seu parecer, contraria ó Dereito Comunitario, das Autoridades Británicas de condicionarlo abandeiramento de buques de pesca nos seus rexistros -e, polo tanto, as licencias para faenar nas súas augas- ó cumprimento dunha serie de requisitos (entre eles, o da proporción mínima de nacionais da Comunidade) que a propia sentenza se ocupa de detallar.

[20] Vid., declarando a ilegalidade do art. 3 do Code du Travail Maritime francés (sobre o requisito de que a tripulación dos buques fose de nacionalidade francesa), SSTXCEE do 4 abril 1974 (caso 167/73 [Comisión das Comunidades Europeas contra República Francesa]) e 7 marzo de 1996 (caso 334/94 [Comisión das Comunidades Europeas contra República Francesa])

[21] Este é o caso, por exemplo, do: 1º) punto b) (“Contratación de mariñeiros”) do anexo (“Condições para o exercicio da pesca nas augas de Mozambique polos barcos da comunidade”) que se inclúe no Acordo entre a Comunidade Europea e o Goberno da República Popular de Mozambique sobre relacións pesqueiras do 11 decembro 1986 (“DOCE” L 98 10 abril 1987); 2º) punto h) (“Embarque de tripulantes”) do anexo II (“Condições para a constitución e acceso ós recursos das asociacións temporais de empresas en Arxentina”) do Acordo sobre as relacións en materia de pesca marítima entre a Comunidade Económica Europea e a República Arxentina do 30 novembro 1992 (“DOCE” L 318 do 20 decembro 1993); 3º) punto h) (“Embarquement de marins-pêcheurs”) do Anexo I (“Conditions d’exercice de l’activité de pêche des navires de la Communauté dans la zone de pêche du Maroc”) del Accord de Coopération en matière de pêches maritimes entre la Communauté européenne et le Royaume du Maroc do 13 novembro 1995 (“DOCE” L 306, do 19 decembro 1995); e 4º) punto d) (“Embarco de mariños”) do Anexo 1 (“Condições que deberán cumprir para faenar na zona de pesca senegalesa os buques que enarboren pavillón dos estados membros da Comunidade

Precisamente polo feito de que non pode contratarse sen autorización para traballar en España a nacionais de países non comunitarios ou partes no Acordo sobre o Espacio Económico Europeo²², convén apuntar que estes pescadores non comunitarios deben estar en posesión do correspondente permiso de traballo²³, se ben, no caso de tripulantes estranxeiros en buques españois en virtude de acordos internacionais de pesca, concédese “validez como permiso de traballo ó duplicado da notificación de embarque ou renovación do contrato”²⁴.

Tendo en conta que as diversas artes de pesca empregadas e a manipulación das capturas obtidas con elas parecen demandar certos niveis de experiencia e formación, a segunda das condicións de ingreso destes pescadores alude a súa competencia profesional. Trátase dun concreto requisito que, incidindo na “necesidade de protexelo conxunto de intereses implicados na navegación marítima”²⁵, pon de relevo que a “profesión de pescador non é libre”²⁶, posto que o exercicio da actividade pesqueira, tanto por conta allea como por conta propia, require estar en posesión de documentación que acredite “uns determinados coñecementos académicos e técnicos e unha experiencia profesional”²⁷.

Europea, a excepción dos arrasteiros de pesca peláxica”) e do punto f) (“Embarco de mariños”) do Anexo II (“Condicións que deberán cumpri-los arrasteiros conxeladores de pesca peláxica que enarboren pavillón dos estados membros da Comunidade Europea para faenar na zona de pesca senegalesa”) do Acordo en forma de Cambio de Notas sobre a aplicación provisional do Protocolo polo que se fixan as posibilidades de pesca e a compensación financeira estipuladas no Acordo entre a Comunidade Económica Europea e o Goberno da República do Senegal referente á pesca en alta mar da costa senegalesa para o período comprendido entre o 1 de maio 1997 e o 30 de abril 2001 (“DOCE” L 302, do 5 novembro 1997).

[22] Como se sabe, tralas modificacións operadas no RD 766/1992, do 26 xuño (“BOE” do 30 xuño), sobre entrada e permanencia en España de nacionais de Estados membros das Comunidades Europeas polo RD 737/1995, do 5 maio (“BOE” do 5 xuño), os nacionais de Estados membros da Unión Europea e outros estados partes no Acordo sobre o Espacio Económico Europeo “teñen dereito a acceder a calquera actividade, tanto por conta allea como por conta propia, nas mesmas condicións que os nacionais españois, sen prexuízo da limitación establecida no apartado 4 do artigo 48 do Tratado CEE, no que fai referencia ós empregos na Administración Pública” (cfr. art. 4.2 del RD 766/1992, do 26 xuño).

[23] Así o establece, despois das modificacións operadas pola Lei Orgánica 8/2000, do 22 decembro (“BOE” do 23 decembro), o art. 36.1 da Lei Orgánica 4/2000, do 11 xaneiro, sobre dereitos e liberdades dos estranxeiros en España e a súa integración social, cando declara que os “estranxeiros maiores de dezaseis anos para exercer calquera actividade lucrativa, laboral ou profesional, deberán obter, ademais do permiso de residencia ou autorización de estancia, unha autorización administrativa para traballar”.

[24] Cfr. apartado primeiro da Resolución do 3 maio 1990 (“BOE” do 23 maio), sobre validez do duplicado da notificación de embarque ou renovación de tripulantes estranxeiros en buques españois, en virtude de acordos internacionais de pesca, como permiso de traballo.

[25] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 68.

[26] Cfr. SÁNCHEZ LAMELAS, A., A Ordenación Xurídica da Pesca Marítima, Aranzadi Editorial (Pamplona, 2000), páx. 153.

[27] Ibidem.

En efecto, estes profesionais do mar, en primeiro lugar, deben figurar dados de alta na inscrición marítima á que alude unha OM do 3 de outubro de 1972²⁸. Trátase dun “requisito indispensable” para o exercicio das industrias pesqueiras²⁹ que pode concibirse, en esencia, como “un rexistro profesional... que serve de referencia do caderno de inscrición marítimo e dos demais trámites administrativos necesarios para formar parte dunha tripulación”³⁰, na medida en que o seu cumprimento dá lugar á obtención do citado caderno de inscrición, servirá para anota-las vicisitudes da súa vida profesional e demais datos requiridos en dito documento”³¹.

E, en segundo lugar, tamén se lles esixe para o exercicio da súa actividade certos títulos profesionais, que poden agruparse, precisamente atendendo ós distintos traballos que conforman a actividade pesqueira, en tres grandes apartados, relativos a: 1º) os certificados de competencia, entre os que destacan os certificados de competencia de “mariñeiro-pescador (Pescamar)” e de “mariñeiro”³², de “mariñeiro electricista”³³ e de “mariñeiro cociñeiro”³⁴; 2º) as titulacións menores para o mando de buques pesqueiros³⁵, que son as de “patrón local de pesca” e “patrón costeiro polivalente”³⁶; e 3º) as titulacións

[28] “BOE” do 28 de outubro.

[29] Cfr. art. 1, pár. 1º, desta OM do 3 de outubro de 1973.

[30] Cfr. SÁNCHEZ LAMELAS, A., *La Ordenación Jurídica de la Pesca Marítima*, cit., páx. 151 e 152. O art. 3 da OM do 3 de outubro declara, neste sentido, que en “cada Rexistro levarase un “Libro de Inscrición Marítima”, foliado, no que se fará constar en relación con cada persoa os datos que a continuación se indican, reservándose un espazo para anota-las vicisitudes do interesado durante o exercicio da súa profesión: a) Nome, apelidos, lugar e data de nacemento e enderezo [:] b) Profesión e categoría profesional [:] c) Nome dos seus pais [:] d) Número do seu documento nacional de identidade [:] e) Número asignado polo Rexistro”.

[31] Cfr. art. 9, letra a) da OM do 3 de outubro 1972.

[32] Ambos regulados por Decreto 2843/1966, do 10 setembro (“BOE” do 26 outubro). Segundo esta norma, o certificado de “Mariñeiro-Peixer (Pescamar)” acredita a capacitación profesional como mariñeiro especialista para “os servizos de cuberta e máquinas de buques pesqueiros” (cfr. o seu art. 3), e o de “Mariñeiro” acredita “a capacitación profesional como tripulante subalterno do segundo grupo [mariñeiros] para calquera servizo dos buques mercantes e de pesca” (cfr. seu art. 2).

[33] Regulado por OM do 7 xuño 1971 (“BOE” do 22 de xuño), pola que se crea o certificado de mariñeiro electricista.

[34] Regulado por OM do 6 de outubro de 1972 (“BOE” do 23 de novembro), pola que se crea o certificado de competencia de mariñeiro cociñeiro.

[35] Os requisitos para a súa obtención aparecen detallados no RD 662/1997, do 12 maio (“BOE” do 30 maio).

[36] De acordo co anexo II do RD 662/1997, do 12 maio, o título de “patrón local de pesca” capacita para o mando “de buques de pesca e auxiliares de acuicultura de ata 12 metros de eslora entre perpendiculares e 100 kw de potencia e a unha distancia da costa de 12 millas por fóra das liñas de base definidas de acordo coa Lei 10/1977, do 4 de xaneiro,... sobre mar territorial e a delimitación das liñas de base rectas establecidas no Real Decreto 2510/1977, do 5 de agosto..., dentro da provincia marítima para a cal se examina, podendo desprazarse ós portos das provincias limítrofes” (cfr. o seu punto 1º). Pola súa banda, o de “patrón costeiro polivalente” habilita para: 1º) o mando “de buques pesqueiros de ata 20 metros de eslora entre perpendiculares e 300 kw de potencia efectiva da máquina, dedicado á pesca costeira, de litoral ou auxiliar de acuicultura e a unha distancia de ata 60 millas da costa por fóra

profesionais³⁷, destacando, respecto ós cargos de mando, as de “capitán de pesca”³⁸, “patrón de altura en buques de pesca”³⁹ e patrón de litoral en barcos de pesca”⁴⁰, e, en relación co persoal de máquinas, as de “mecánico naval maior”⁴¹, e “mecánico naval”⁴².

En fin, a terceira das condicións a cumprimentar refírese ó exame médico ó que, con carácter previo ó seu embarque en buques pesqueiros, deben someterse estes traballadores do mar, co fin, entre outras cousas⁴³, de “acreditar unhas condicións físicas e estado de saúde acordes coas (duras) esixencias do traballo a bordo”⁴⁴. A súa regula-

das liñas de base definidas de acordo coa Lei 10/1977, do 4 de xaneiro, sobre mar territorial e a delimitación das liñas de base rectas establecida no Real Decreto 2510/1977, do 5 de agosto” (cfr. o seu punto 2.a), 2º) enrolarse “como Oficial encargado da garda de navegación en buques dedicados á pesca de litoral” (cfr. o seu punto 2b) e 3º) exercer “de Segundo de máquinas en buques pesqueiros dos cales a xefatura corresponda a mecánico naval de segunda clase” (cfr. o seu punto 2c).

[37] Tradicionalmente contempladas no Decreto 2596/1974, do 9 agosto (“BOE” do 16 setembro), do que o art. 3.4 (sobre a titulación profesional de “Patrón de Segunda Clase de Pesca Litoral”) foi expresamente derogado pola letra a) da disposición derogatoria única do Real Decreto 662/1997, do 12 maio atópanse reguladas na actualidade polo RD 930/1998, do 14 maio 1998 (“BOE” do 26 de maio), polo que se regulan, segundo indica o seu art. 1, pár. 1º, “os títulos profesionais de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Maior Naval e Mecánico Naval”, e polo que se deroga, entre outras disposicións normativas, o citado “Decreto 2596/1974, do 9 de agosto...”, excepto o artigo 1 apartado 2, no relativo ó Capitán de Pesca, e o artigo 3, apartado 1” (cfr. a súa Disposición Derrogatoria Única, letra c).

[38] Segundo o art. 3.1 do Decreto 2596/1974, do 9 agosto, pode: 1º) ter o mando “de buques pesqueiros dedicados a calquera clase de pesca, sen limitación de tonelaxe nin distancia á costa” (cfr. o seu punto A) a); e 2º) enrolarse “como Patrón Subalterno en buques pesqueiros dedicados a calquera clase de pesca” (cfr. o seu punto A) b).

[39] De conformidade co art. 3 do RD 930/1998, do 14 de maio, no que se establecen os “requisitos esixibles” para a súa obtención, este título permite, entre outras atribucións, exercer “como patrón en buques de pesca cunha eslora non superior a 50 metros, ou de primeiro oficial de ponte sen limitación ningunha”.

[40] O art. 5 do RD 930/1998, do 14 de maio, no que se detallan as condicións para a súa obtención establece como atribucións as de: 1º) exercer “como oficial de ponte en buques de pesca cunha eslora non superior a 50 metros”; e 2º) exercer “de patrón en buques de pesca de eslora non superior a 30 metros, dentro da zona comprendida entre os paralelos 52º norte e 10º norte e os meridianos 32º oeste e 30º este, ou de primeiro oficial de ponte en buques de pesca de eslora non superior a 50 metros”.

[41] Os requisitos para a súa obtención aparecen detallados no art. 4 do RD 930/1998, do 14 de maio, no que tamén se especifican as atribucións que este título concede.

[42] Os requisitos para a súa obtención e as súas atribucións veñen regulados concretamente no art. 6 do RD 930/1998, do 14 de maio.

[43] Pénsese, tamén, é o seu carácter marcadamente preventivo, pois con este recoñecemento pretenden detectarse “patoloxías que impidan o enrole do tripulante ou [que] supoña posibilidade de empeora-la saúde do traballador ou dos seus compañeiros no caso de enfermidades infecto-contaxiosas” (cfr. CANOSA RODRIGO, M., “Competencias e funcións do Instituto Social da Mariña”, en TS, número 49 [1995], páx. 60).

[44] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 71.

ción actual atópase nunha OM do 1 marzo 1973⁴⁵, que detalla un por un os pasos que deben seguir estes pescadores para efectua-lo seu recoñecemento médico e obter con isto o correspondente certificado de aptitude -ou a súa periódica actualización-, ó efecto de poder enrolarse en barcos de pesca ou mercantes⁴⁶.

A obtención e correspondente actualización deste certificado médico constitúen elementos obrigatorios e, por conseguinte, consubstanciais á contratación destes traballadores do mar, dado que os mesmos, ademais de ser indispensables para que as "Autoridades de Mariña ou Consulares... [autoricen] o enrolamento do persoal marítimo-pesqueiro"⁴⁷, poden ser motivo, mesmo, de despido procedente, como puxo de relevo unha STS do 9 xuño 1987⁴⁸, se resultan incumplidos.

En efecto, nun preito no que o "tema nuclear... presentado... [recondúcese] a se... cabe, ou non, que un membro da tripulación se enrole para unha travesía, máis ou menos longa, sen ter ó día o recoñecemento médico que debe figurar no seu caderno de inscrición marítima"⁴⁹, esta STS confirmou a procedencia do despido declarada pola sentenzia de instancia, apoiándose para isto en que as "normas sectoriais deste orden, cuns ou outros termos, pero sempre con carácter imperativo, dispoñen que non deberá ser

[45] "BOE" do 6 marzo. Trátase dunha norma que intenta harmoniza-las previsións legais contidas na LXSSTM de 1969 (cando, en materia de afiliación dos traballadores do mar, declaraba que, tratándose de persoal embarcado, "os datos relativos á afiliación faranse constar no Caderno de Inscrición Marítima, ou no historial para os titulados, e os referentes ás súas de carácter sanitario consignaranse no documento destinado a tal fin" [cfr. o seu art. 10.3] e no RGSSTM de 1970 (o seu art. 16.4, par. 2º, establece que os "datos referentes ás circunstancias de carácter sanitario do persoal embarcado consignaranse no documento destinado a tal fin").

[46] O traballador que desexa embarcar debe acudir ós "Servicios Sanitarios do Instituto Social da Mariña" (cfr. art. 1 da OM do 1 de marzo de 1973), debendo presentar o seu correspondente "Caderno de Inscrición Marítima" (cfr. art. 3 da OM do 1 de marzo de 1973). Unha vez efectuado o exame médico, prestado sempre "gratuitamente" (ibidem), os devanditos servizos sanitarios fan constar na sección relativa ó "Historial Sanitario" do citado caderno (cfr. art. 2 da OM do 1 de marzo de 1973) tódolos "datos relativos ó seu titular, respecto a recoñecementos médicos periódicos, vacinacións e revacunacións, sensibilidade medicamentosa e terapéutica serolóxica e consultas médicas no estranxeiro" (ibidem). Suposto o bo estado de saúde do peixeiro, expídese o correspondente certificado, que o seu período de vixencia -cuestión non aclarada na citada OM- determínase polo facultativo encargado, en función do grao de saúde física e mental do recoñecido, da súa idade e da clase de traballo que deba efectuar, cuns topes de duración máxima de dous anos, se o recoñecido é maior de idade, ou de un, se é menor de 18 anos ou maior de 50 (vid., tendo en conta o disposto polo art. 4 do Convenio da OIT número 113, relativo ó exame médico dos pescadores ["BOE" do 24 de abril de 1962], a instrución oitava, par. 2º, da Circular 12/1993, do 9 de xuño, da Dirección Xeral do Instituto Social da Mariña, sobre recoñecemento médico dos traballadores do mar preceptivo para o seu embarque, e que se cita por fotocopia do orixinal), aínda que, se a súa vixencia expírase atopándose o traballador en alta mar, excepcionalmente seguirá sendo válido ata o regreso do buque a porto (vid. art. 4.3 do citado Convenio da OIT número 113).

[47] Cfr. art. 4 da OM do 1 de marzo de 1973. Para o que "comprobarán que no Caderno de Inscrición Marítima figuran os datos de tipo sanitario esixidos" (ibidem).

[48] Ar. 4315.

[49] Cfr. o seu FD 4º, par.. 1º.

admitido ningún tripulante se non presenta ó enrolarse unha acreditación médica declarándoo apto para o traballo a que se vai a dedicar e que posúe as debidas condicións visuais para o cometido que se lle vai a confiar"⁵⁰, de tal xeito que o recoñecemento médico debe ser tido "como requisito indispensable para esta relación laboral no momento mesmo de iniciar, ou de proseguir, a prestación de servicios concertados nun barco"⁵¹. É esta argumentación a que permite concluír que corresponde ó "propio interesado, mentres está en terra,... manter ó día este requisito, máxime cando lle é anunciado un próximo embarque, nestes momentos debe extremar o coidado preciso e poñer en práctica as medidas necesarias para que tal requisito estea debidamente cuberto"⁵², dado que, proceder doutra forma, supón "un incumprimento laboral grave e culpable -artigo 54.1 do Estatuto dos Traballadores-..., en canto [que] o traballador debe ser coidadoso sempre de que as súas accións ou omisións non determinen incumprimento das esixencias imperativas, que debe asumir na área das súas obrigas concretas"⁵³.

2. Do empresario do mar

Establecida co fin de garanti-la seguridade da navegación e da embarcación⁵⁴, unha das principais esixencias que debe cumprilo empresario do mar alude ó número mínimo de traballadores que debe contratar para forma-la tripulación dos seus barcos. A regulación actual deste concreto límite "á liberdade empresarial de contratación"⁵⁵ atópase nunha OM do 14 xullo 1964⁵⁶, que foi dictada precisamente co fin de establecer "un... cadro indicador do persoal mínimo que debe tripular os buques mercantes e de pesca españois"⁵⁷.

[50] Cfr. o seu FD 4º, par.. 2º.

[51] Cfr. o seu FD 4º, par.. 4º.

[52] Ibidem.

[53] Cfr. o seu FD 4º, par.. 5º. Precisamente, resulta obrigado "cualificar de axustada a dereito a extinción laboral acordada pola empresa, en canto o traballador, por omisión culpable e grave, non tiña un requisito indispensable para estar en condicións legais de poder reasumir a prestación a que o seu contrato lle obrigaba" (cfr. o seu FD 5º, par.. 1º).

[54] O art. 77.1 da Lei 27/1992, do 24 novembro, de Portos do Estado e da Mariña Mercante, declara, neste sentido, que o "número de membros da dotación dos buques e as súas condicións de capacitación profesional deben ser as adecuadas para garantir en todo momento a seguridade da navegación e do buque, tendo en conta as súas características técnicas e de explotación". Sobre o tema, vid. SÁNCHEZ LAMELAS, A., A Ordenación Xurídica da Pesca Marítima, cit., páx. 167.

[55] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 76. Limitación dado que, en certo modo, "impide ó empresario decidir sobre a conveniencia de ter un número de tripulantes inferior ó número regulado" (cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, Consello Económico e Social (Madrid, 1997), páx. 122).

[56] "BOE" do 16 de xullo.

[57] Cfr. par. 2º da súa exposición de motivos.

Trátase, en concreto, dunha norma que establece⁵⁸ “o tipo e número de tripulantes que debe ter cada buque, en función da súa tonelaxe e da actividade pesqueira á que se dedique, para ser autorizado[...] a practicala pesca”⁵⁹. E é que as autoridades marítimas, “tendo en conta que o número e as categorías profesionais dos tripulantes que se fixan para cada caso son os mínimos [obrigatorios] que deben leva-los buques para que a navegación se realice nas debidas condicións de seguridade”⁶⁰, non poden despachar, en principio⁶¹, “ningún buque que non leve completa a súa tripulación mínima”⁶².

C) Formalización

Se ben é certo que o ET -que xa “non considera contrato especial ó de embarco”⁶³- establece, salvo certas excepcións⁶⁴, que o “contrato de traballo poderase celebrar por escrito ou de palabra”⁶⁵, tal vez non conveña pasar por alto o disposto en tal sentido tanto polo convenio da OIT número 114, relativo ó contrato de enrolamento dos pescadores, ratificado por España en 1961⁶⁶, como pola negociación colectiva no sector, na medida en que esta liberdade de forma parece atopar certas limitacións no caso concreto do contrato de embarco.

En efecto, o citado convenio da OIT número 114, ó igual que o disposto no convenio da OIT número 22, relativo ó contrato de enrolamento da xente de mar, ratificado

[58] Vid., neste sentido, os seus arts. 5 (sobre o “persoal titulado de ponte co que deban contar, como mínimo, os buques de pesca”), 6 (sobre o “persoal titulado de máquinas co que deban contar, como mínimo, tanto os buques mercantes como de pesca, en relación co seu equipo propulsor”), 7 (sobre o “persoal do Servicio radioeléctrico mínimo co que deben conta-los buques de pasaxe, carga ou pesca”), 8 (sobre o “persoal de Maestranza e Subalterno de cuberta mínimo co que deban conta-los buques de carga e de pesca”), 9 (sobre o “persoal de taller e Subalterno de máquinas mínimo co que deban conta-los buques mercantes e de pesca”).

[59] Cfr. SÁNCHEZ LAMELAS, A., *A Ordenación Xurídica da Pesca Marítima*, cit., pág. 167.

[60] Cfr. o seu art. 1.

[61] Hai que indicar, neste sentido, que o número mínimo de tripulantes establecido pode excepcionalmente non seguirse, dado que se poden: 1º) “autorizar... modificacións... procedentes no número de tripulantes de cada buque, segundo o grao especial de automatización dos seus servizos ou as particularidades do tráfico a que se dedique” (cfr. art. 2 da OM do 14 de xullo de 1964); e 2) cando “a falta de persoal titulado o faga necesario..., cubri-las prazas con persoal que posúa o título inmediatamente inferior ó sinalado no rol” (cfr. art. 15 da OM do 14 de xullo de 1964).

[62] Cfr. o seu art. 3.

[63] Cfr. MONTÓYA MELGAR, A., *Dereito do Traballo*, 20ª ed., Tecnos (Madrid, 1999), pág. 523. En efecto, a diferenza da Lei 16/1976, do 18 de abril (“BOE” do 21 de abril), de Relacións Laborais, que consideraba como especial o “traballo no mar” (cfr. o seu art. 3 d), o ET non o inclúe nas relacións laborais de carácter especial que lista o seu art. 2 (sobre “Relacións laborais de carácter especial”).

[64] Relativas, en esencia, á necesidade de que se formalice por escrito o contrato de traballo e que se conteñen no seu art. 8.2.

[65] Cfr. o seu art. 8.1.

[66] “BOE” do 24 abril de 1962.

por España 1931⁶⁷, establece “un contrato moi formalizado”⁶⁸, dando a entender que o mesmo tense que celebrar por escrito, tal e como parece desprenderse do feito de que: 1º) teña que ser “asinado polo armador do barco de pesca ou o seu representante autorizado e polo pescador”⁶⁹; 2º) deba “indicar claramente as obrigas e os dereitos respectivos de cada unha das partes”⁷⁰; e 3º) conteña necesariamente certos datos persoais e profesionais do pescador⁷¹, salvo que a súa “inclusión... sexa innecesaria en virtude de que tal cuestión estea xa regulada doutra maneira pola lexislación nacional”⁷².

En termos moi semellantes tamén se expresa a negociación colectiva no concreto sector da pesca galega, na que, ó igual que as regulamentacións e ordenanzas laborais pesqueiras, resulta frecuente incluír apartados relativos a: 1º) a “esixencia” do contrato de embarco, debendo figurar nestes as condicións de traballo do tripulante enrolado, con indicación dos seus dereitos e obrigas⁷³; 2º) a necesaria inclusión de certas

[67] “Gaceta” do 11 de marzo.

[68] Cfr. MONTOLYA MELGAR, A., Dereito do Traballo, 20ª ed., cit., pág. 523.

[69] Cfr. o seu art. 3.1.

[70] Cfr. o seu art. 6.2.

[71] Segundo o seu art. 6.3, os devanditos “datos” son: 1º) “os nomes e apelidos do peixero, a data de nacemento ou a idade, así como o lugar do nacemento” (cfr. a súa letra a); 2º) “o lugar e a celebración do contrato” (cfr. a súa letra b); 3º) “o nome do barco ou dos barcos de pesca a bordo do cal ou dos cales se comprometa a servi-lo interesado” (cfr. a súa letra c); 4º) “a viaxe ou as viaxes que deba emprender, se iso se pode determinar ó celebrarse o contrato” (cfr. a súa letra d); 5º) “o servizo que vai desempeña-lo interesado” (cfr. a súa letra e); 6º) “se é posible, o lugar e a data na que o interesado estea obrigado a presentarse a bordo para comeza-lo seu servizo” (cfr. a súa letra f); 7º) “os víveres que se subministrarán ó peixero, agás o caso no que a lexislación nacional preveña un réxime diferente” (cfr. a súa letra g); 8º) “o importe do salario do peixero ou, se fose remunerado á parte, o importe da súa participación e o método adoptado para o cálculo desta; ou o importe do seu salario e da súa participación e o método adoptado para o cálculo da participación se fose remunerado mediante unha combinación destes dous métodos, así como o salario mínimo que se puidera adoptar” (cfr. a súa letra h); 9º) tendo en conta as súas distintas modalidades, “a terminación do contrato...por duración definida...[.] por unha viaxe...[e] por duración indefinida” (cfr. a súa letra i); e 10) “tódolos demais datos que a lexislación nacional poida esixir” (cfr. a súa letra j).

[72] Cfr. o seu art. 6.3

[73] Vid., baixo o concreto título de “Contrato de embarco. Esixencia deste”, arts. 17 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, do 14 de xuño de 1996 (“BOE” do 8 xullo e IL 1996/3059); 18 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra, do 11 de agosto de 1997 (“BOP” do 3 de outubro e IL 1997/4245); 20 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, do 6 de agosto de 1997 (“BOE” do 27 de agosto e IL 1997/3777); 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL (“DOG” do 4 de outubro de 2000); 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e Outros, CB (“DOG” do 6 de outubro de 2000); 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL (buques arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (“DOG” do 15 de novembro de 2000); 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (“DOG” do 17 de novembro 2000); 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (“DOG” do 17 de novembro 2000), e 15, par. 1º, do convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (“DOG” do 28 de novembro 2000).

“cláusulas” persoais e profesionais nos contratos de embarque⁷⁴; e 3º) a formalización por quintuplicado destes contratos, asinando o tripulante e o armador do buque de pesca ou o seu representante legal⁷⁵.

D) Modalidades contractuais

En canto ás concretas modalidades contractuais a que poden acollerse armador e traballador do mar para formalizar a súa relación laboral, convén indicar que, como “na actualidade non existe no ordenamento xurídico español ningunha modalidade específica de contrato de traballo destinado á actividade pesqueira”⁷⁶, é posible recorrer a case tódalas existentes. En efecto, pese a que o art. 6.1 do convenio da OIT número 114 contempla, ademais do “indefinido”, a posibilidade de celebra-lo contrato de enrolamento por “unha viaxe”⁷⁷, esta ausencia permite que ambas partes poidan acordar o seu contrato de traballo “por tempo indefinido ou por unha duración determinada”⁷⁸, dado que, aquí tamén, resulta de aplicación “o disposto con carácter xeral na normativa laboral vixente”⁷⁹.

[74] Vid., coa rúbrica “Contrato de embarco. Cláusulas”, arts. 18 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, do 14 de xuño de 1996; 21 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, do 6 de agosto de 1997; 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL (“DOG” do 4 de outubro de 2000); 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e Outros, CB (“DOG” do 6 de outubro de 2000); 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL (buques arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (“DOG” do 15 de novembro de 2000); 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) e 15, par. 2º, do convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste).

[75] Vid., titulados “Contrato de embarco. Requisitos formais”, arts. 22 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, do 6 de agosto de 1997; 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e Outros, CB; 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL (buques arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) e 15, par. 2º letra h), do convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste).

[76] Cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., pág. 118.

[77] Ó declarar expresamente que o “contrato de enrolamento poderá celebrarse por duración definida, ou por unha viaxe, ou, se a lexislación nacional o permite, por duración indefinida”.

[78] Cfr. art. 15.1, par. 1º, do ET.

[79] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., pág. 78.

Precisamente, esta circunstancia -criticada polos empresarios do mar⁸⁰- determinou que sexa o contrato de obra ou servizo determinados a que alude o art. 15.1 a) do ET⁸¹ o máis frecuentemente empregado para facer fronte ás consecuencias que se derivan da "incidencia de parámetros temporais como a marea ou a campaña na organización da actividade pesqueira"⁸². Agora ben, este contrato non deixa de presentar certos problemas, provocados, en esencia, polo feito de "ser utilizado indebidamente para establecer unha relación laboral que... [comeza] e... [finaliza] á saída e entrada das embarcacións en porto, co conseguinte prexuízo para os traballadores"⁸³, cando, en realidade, "o buque continúa na mesma actividade, reiniciando esta ó iniciarse outra campaña, ou marea, ou ben despois dunha parada biolóxica..."⁸⁴.

Non pode estrañar por isto que se recorrea, como rexistra a xurisprudencia laboral, á inclusión de certos acordos nos propios contratos de traballo, sempre co fin de atenuar no posible as consecuencias desta problemática. Así, resulta frecuente: 1º) no caso de traballadores estranxeiros contratados ó amparo de acordos internacionais de pesca celebrados cos seus respectivos países de orixe, incluír -ó amparo do art. 49.1 b) do ET⁸⁵- cláusulas en virtude das cales as partes acordan a extinción do contrato pola perda da licenza da pesca que ostenta o buque ó amparo do acordo de pesca, e que son totalmente válidas para extinguir-lo contrato, posto que constituiría "un contrasentido que unha

[80] Sobre a base de que "avogan pola regulación dun contrato específico... que cabería cualificar como 'contrato de marea', entendendo esta como o período de tempo transcorrido desde a saída de porto da embarcación para pescar ata a entrada en porto para descargar" -dado que iso axudaría a aqueles que non poidan "desenvolve-la súa actividade libremente durante todo o ano e se... [ven] obrigados a realizar unha marea, por exemplo, cunha duración de tres meses"-, as súas críticas atopan a súa causa no feito de que "non poden realizar un 'contrato de marea' porque non existe, o que [lles] provoca grandes problemas de contratación" (cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., páx. 119).

[81] E que aparece polo miúdo regulado, como se sabe, no RD 2720/1998, do 18 de decembro ("BOE" do 8 de xaneiro), polo que se desenvolve o art. 15 do ET, en materia de contratos de duración determinada.

[82] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 78.

[83] Cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., páxs. 118 e 119. Afirmouse, neste sentido, que este "contrato, ó ser por mareas, sume ó traballador nunha situación de desamparo e clandestinidade, xa que ó volver do mar [dá igual que sexa por descanso obrigatorio, vacacións ou ... [incapacidade temporal]]... daráselle de baixa por fin de obra, pasando, en moitos casos [...] ó desemprego e defraudando deste xeito ós cotizantes e á finalidade social desta prestación...[, obrigándoo] a procurar unha vida laboral máis estable e 'legal' en terra" (cfr. ALBOR, E., "O emprego no sector pesqueiro", en Actas da Xornada sobre "O emprego no sector pesqueiro", organizada polo Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación-Secretaría Xeral de Pesca Marítima e celebrada o 16 de outubro de 2000 en Cádiz, páx. 2).

[84] Cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., páxs. 118.

[85] Que, como se sabe, declara que o contrato de traballo extinguírase «polas causas consignadas validamente no contrato agás que estas constitúan abuso de dereito manifesto por parte do empresario».

vez expirado o Acordo, a flota española tivese que seguir cargando con estes mariñeiros, que foron impostos de forma obrigatoria polo mesmo⁸⁶; 2º) entender finalizada a obra ou servizo obxecto do contrato co fin da licenza de pesca, que tamén resulta admisible, dado que, sobre a base de “que as empresas pesqueiras suxeitas ó réxime de licenza de pesca... atópanse en condicións substancialmente análogas ás das empresas titulares de concesións ou contratas, respecto das cales a xurisprudencia -así a STS do 15 de xaneiro de 1997...- admite a modalidade contractual ‘ex’ art. 15.1 a) ET..., a... licenza... constitúe título habilitante para a realización da actividade e, ó tempo, atribución da facultade de explotación dos recursos pesqueiros do país estranxeiro, sen a cal a actividade non pode ser ‘naturalmente’ realizada, ó non existir outros caladoiros⁸⁷; e 3º) incorporar, precisamente para reafirmala temporalidade do embarque por unha campaña pesqueira, cláusulas polas que se establece a prórroga “ata que o buque chegue a porto⁸⁸ daqueles contratos dos cales a extinción se produza en alta mar⁸⁹”.

3.1.2. O réxime salarial

Aínda que tradicionalmente a actividade pesqueira realizada por conta dun empresario do mar se remuneraba a través de “dúas formas básicas⁹⁰”, relativas ós salarios por “unidade de tempo⁹¹ e “á parte⁹²”, na actualidade, segundo se aprecia na

[86] Cfr. FD 4º dunha STSX de Canarias/Sala do Social das Palmas do 9 de xullo de 1996. No mesmo sentido, con cita literal desta e da STSX de Canarias/Sala do Social das Palmas do 4 de xuño de 1996 (recurso de suplicación número 535/1996), vid. FD 4º dunha STSX de Canarias/Sala do Social do 17 de decembro de 1996. (Ar. 4105).

[87] Cfr. FD único, par.. 2º, dunha STSX de Andalucía/Sala do Social de Sevilla do 28 de maio de 1999 (Ar. 2694).

[88] Cfr. FD único, par.. 5º, dunha STSX de Galicia do 19 de novembro de 1998 (Ar. 6731), dictada nun preito no que se debatía sobre a duración, temporal ou indefinida, do contrato de traballo para os efectos da determinación da situación legal de desemprego de traballador para o cobro de prestación contributiva por desemprego.

[89] Neste caso, no que “non se indica[ba] data ou límite de finalización do contrato” (cfr. AH, par. 2º, desta sentenza), chégase a afirmar polo tribunal que con esta cláusula “implicitamente se está aludindo a unha duración temporal, a expresión empregada [nesta] carecería de sentido se o que as partes estivesen concertando fose un contrato por tempo indefinido, pois este non tería nunca data de terminación establecida, por iso a presunción que se deduce do contido da devandita cláusula é a xa sinalada de temporalidade do contrato, máis en concreto o de embarque por unha campaña pesqueira” (cfr. o seu FD único, par. 5º).

[90] Cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., páxs. 121.

[91] Tamén denominado “a soldo”, é o aboado atendendo, segundo o art. 114.1 da regulamentación nacional de traballo para a pesca de arrastre do 16 de xaneiro de 1961 (“BOE” do 28) “principalmente para a súa determinación á duración da xornada, sen prexuízo do mínimo rendemento esixible nela”. No mesmo sentido, vid. art. 126.1 da regulamentación nacional de traballo na industria da pesca de cerco e outras artes do 26 de xullo de 1963 (“BOE” do 7 de agosto).

[92] De acordo co art. 114.2 da regulamentación nacional de traballo para a industria da pesca de arrastre, é aquela concreta forma de remuneración na que se “asigna ó traballador unha fracción

negociación colectiva, parece ir predominando o xogo de “sistemas salariais... mixtos [...] na medida en que combinan unha parte do salario calculada por unidade de tempo con outra calculada en función dos resultados obtidos (pesca capturada)”⁹³, ós que se unen concretos complementos salariais e outras percepcións económicas que non sempre poden cualificarse en sentido estrito de salario.

En efecto, empeza a resultar habitual en numerosos convenios colectivos a substitución dos sistemas tradicionais de retribución “á parte”⁹⁴ por outros nos que, configurándose a participación das capturas como específico complemento de produtividade, prima “a partida salarial fixa ou básica”⁹⁵. Concretamente, acostuma a establecerse, neste sentido, que o sistema retributivo estará formado por un salario base -do que a determinación pode realizarse aplicando unha porcentaxe ó salario mínimo interprofesional vixente en cada momento⁹⁶ ou establecendo directamente unha cantidade a tanto alzado⁹⁷- e un complemento de produtividade ou participación sobre o importe bruto da pesca nas contías e porcentaxes que os convenios colectivos ou os contratos de traballo, en defecto destes, determinan⁹⁸, pero sempre garantindo, en caso de que a suma total

determinada sobre o importe da pesca capturada”. En idéntico sentido, vid. art. 126.2 da regulamentación nacional de traballo na industria da pesca de cerco e outras artes.

[93] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 131.

[94] De acordo coas distintas regulamentacións e ordenanzas laborais do mar, os devanditos tres sistemas son os seguintes: 1º) o sistema clásico ou tradicional, no que se deducen do monte maior (importe bruto da pesca capturada) determinados gastos ou custos de produción, participando o armador e a tripulación no monte menor (a diferenza restante); 2º) o sistema de participación sobre o importe líquido da pesca, no que se aboan con cargo ó monte maior tódolos gastos e custos de produción, participando no excedente a dotación en porcentaxe determinado e sufragándose o resto dos gastos tamén con este fondo común; e 3º) o sistema de participación sobre o importe bruto da pesca, polo cal constitúe monte menor un tanto por cento sobre o importe bruto da pesca, correndo a cargo do armador a totalidade dos gastos, mesmo os que xeralmente adoitan corresponder ó monte menor.

[95] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 134.

[96] O art. 41 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996 establece, neste sentido, que o “persoal ten dereito a un salario base mensual, para tódalas categorías profesionais, equivalente ó 70 por cento do salario mínimo interprofesional vixente en cada momento”.

[97] Vid. Anexos (“Táboa salarial”) dos convenios colectivos para a pesca de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 12 de maio 1993 e 11 de agosto de 1997, e art. 34, par. derradeiro, do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA.

[98] Vid. arts. 40 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco; 25 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco en Gran Sol de Pontevedra; 34 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco; 33 do convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; 33 do convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e Outros; 33 do convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 33 do convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 33 do convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); e 33 do convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste).

destas cantidades non alcance a do salario mínimo interprofesional, un salario mensual ou anual garantido⁹⁹.

Aparte do relativo ó de produtividade, existen outros complementos salariais, tales como: 1º) o de "antigüidade"¹⁰⁰, co que se quere premia-la "vinculación [do traballador] á empresa"¹⁰¹; 2º) o de "traballos primados", polo que se compensa economicamente ó pescador pola realización de traballos extraordinarios e distintos dos que lle corresponden por contrato¹⁰², e 3º) o de "partes mortas"¹⁰³, que paga o esforzo polo traballo adicional que debe realiza-la dotación do barco por baixa ou ausencia dalgún dos seus membros¹⁰⁴.

[99] Vid. arts. 48 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xullo de 1996; 58 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do marisco do 6 de agosto de 1997; 30 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra; 4 e 5 do convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; 4 e 5 do convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e Outros, CB; 34 do convenio colectivo da empresa Peixerías León marco, SA; 33. 4 e 5 do convenio da empresa Marina Nalda, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 33. 4 e 5 do convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 33. 4 e 5 do convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste); 33.4 e 5 do convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ó fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste).

[100] Vid. arts. 19 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de xullo de 1990; 19 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 19 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; 44 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996; 54 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco canario-sahariano do 6 de agosto de 1997; 19 do convenio colectivo para a flota de arrastre ó fresco no Gran Sol da Coruña do 10 de xuño de 1998; e 36 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA.

[101] Cfr. o apartado "complemento de antigüidade" do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco de Pontevedra do 12 de maio de 1993 e o art. 26 do convenio colectivo das empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco no Gran Sol do 11 de agosto de 1997.

[102] O art. 60 ("Traballos primados") do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997 establece, neste sentido, que, cando "algún tripulante efectúe fóra das súas horas de traballo regulamentadas algunha faena ou servizo dos considerados alleos á súa obriga laboral e categoría profesional..., o armador retribuirá o traballo realizado de acordo co habitual no seu porto". No mesmo sentido, pronúncianse os arts. 35 ("Pintado e rascado no interior do buque") do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997, e 18 ("Traballos sucios, penosos e perigosos") do convenio colectivo da empresa Aluflet, SA e o seu persoal de flota do buque Xove. Sobre ditos traballos, vid. GÓMEZ MUÑOZ, J.M., *Las Jornadas Especiales de Trabajo*, Aranzadi Editorial (Pamplona, 1999), páx. 218 e ss.

[103] Cfr. arts. 49 do convenio interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996 e 59 do convenio colectivo interprovincial para flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997.

[104] Vid. arts. 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 4 de marzo de 1986; 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 14 de abril de 1987; 12 do convenio colectivo para

En fin, o estudio da negociación colectiva deste concreto sector productivo tamén pon de relevo a existencia doutras percepcións económicas, que, a pesar de aboarse por razón do traballo, non constitúen, en realidade, salario. En efecto, tendo en conta que o ET declara que non “terán a consideración de salario as cantidades percibidas polo traballador en concepto de indemnizacións ou suplidos polos gastos realizados como consecuencia da súa actividade laboral, as prestacións e indemnizacións da Seguridade Social e as indemnizacións correspondentes a traslados, suspensións ou despedimentos”¹⁰⁵, non son salario aquelas percepcións económicas percibidas polo traballador incluídas nalgún dos dous seguintes apartados.

En primeiro lugar, non poden cualificarse de salario as cantidades aboadas en concepto de indemnizacións ou suplidos de gastos, que parece se-lo caso de: 1º) as “dietas” por viaxes e desprazamentos que se teñan que realizar con motivo de comisións de servizo¹⁰⁶; 2º) as distintas cantidades que, cos cualificativos de “rancho”¹⁰⁷, “manutención”¹⁰⁸, “dieta alimenticia”¹⁰⁹ e “alimentación a bordo”¹¹⁰, aluden “á obrigación empre-

as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 29 de abril de 1988; 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 28 de xuño de 1989; 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de xullo de 1990; 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; e 12 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco no Gran Sol da Coruña do 10 de xuño de 1998.

[105] Cfr. o seu art. 26.2.

[106] Vid. arts. 57 e 58 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996; 67 e 68 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997; 40 do convenio colectivo para a pesca de arrastre no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997; 40 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA; e 12 do convenio colectivo da empresa Aluflet, SA e o seu persoal de flota do buque Xove.

[107] Vid. arts. 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 4 de marzo de 1986; 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña 14 de abril de 1987; 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 29 de abril de 1988; 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 28 de xuño de 1989; apartado “rancho a bordo” do convenio colectivo para a pesca marítima de buques de arrastre ó fresco de Pontevedra do 12 de maio de 1993; e 37 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997.

[108] Vid. arts. 16 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de xullo de 1990; 16 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 16 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; 52 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996; 16 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol da Coruña do 10 de xuño de 1998; e 13 do convenio colectivo da empresa Aluflet, SA, e o seu persoal de flota do buque Xove.

[109] Vid. art. 62 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997.

[110] Vid. art. 42 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA.

sarial de facerse cargo da alimentación da tripulación”¹¹¹; 3º) a entrega de “roupa de traballo” e, precisamente pola necesidade de ter que pasa-la noite no barco, de “cama”¹¹²; 4º) a cantidade aboada por “perda de equipaxe” da dotación do buque por naufraxio, incendio ou calquera outra causa non imputable ó prexudicado¹¹³; e 5º) a “participación no seguro da pesca”, aboable ó traballador en caso de apresamento, avaría ou calquera outra circunstancia que dea lugar á perda total ou parcial da pesca capturada polo buque e sempre que o armador tivera póliza de seguros que cubrira tal risco¹¹⁴.

E, en segundo lugar, tampouco constitúen salario as indemnizacións a tanto alzado en que -como melloras directas- poden consisti-las melloras colectivas voluntarias¹¹⁵, e que son froito da contratación empresarial de pólizas de seguros coas que facer

[111] Cfr. CORREA CARRASCO, M., A Ordenación das Relacións Laborais no Sector Marítimo-Pesqueiro, cit., páx. 165.

[112] Vid. arts. 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 4 de marzo de 1986; 15 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 28 de xuño de 1987; 17 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña 13 de xullo de 1990; 17 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 17 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; apartado “roupa de traballo e cama” do convenio colectivo para a pesca marítima de buques de arrastre ó fresco de Pontevedra do 12 de maio de 1993; arts. 73 e 74 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996; 83 e 84 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco canario-sahariano do 6 de agosto de 1997; 38 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997; 17 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco no Gran Sol da Coruña do 10 de xuño de 1998; e 43 e 44 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA.

[113] Vid. arts. 21 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de xullo de 1990; 21 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 21 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; apartado “perda da equipaxe” do convenio colectivo para a pesca marítima de buques de arrastre ó fresco de Pontevedra do 12 de maio de 1993; arts. 59 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996; 69 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco canario-sahariano do 6 de agosto de 1997; 39 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997; 21 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol do 10 de xuño de 1998; 41 do convenio colectivo da empresa Peixerías León Marco, SA; e 21 do convenio colectivo da empresa Aluflet, SA e o seu persoal de flota do buque Xove.

[114] Vid. arts. 55 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco do 14 de xuño de 1996 e 65 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997.

[115] Sobre o tema, vid. CASAS BAAMONDE, M^a. E., Autonomía colectiva e seguridade social (un estudio sobre a contratación colectiva en materias de seguridade social e conexas), Instituto de Estudios Fiscais (Madrid, 1977), páxs. 245 e ss.; e BARREIRO GONZÁLEZ, G., “A responsabilidade respecto das melloras por riscos profesionais introducidos por convenio colectivo. O aseguramento mercantil e a súa omisión”, en REDT, número 60 (1993), páxs. 497 e ss.

fronte ó pago das prestacións derivadas de accidentes ou outros riscos nos propios convenios especificados¹¹⁶.

3.1.3. O tempo de traballo no mar

A ordenación do tempo durante o cal teñen que prestar servicios estes traballadores do mar contense no RD 1561/1995, do 21 setembro¹¹⁷, sobre xornadas especiais de traballo, que é, xunto co establecido sobre o tema polas normas sectoriais, “unha das poucas normas existentes que regula[...] especificamente o traballo no mar”¹¹⁸. Trátase dunha norma que, cualificando precisamente de especial ó tempo empregado para a realización da actividade pesqueira, contén especialidades na xornada de traballo dos pescadores¹¹⁹, e que aluden, en esencia, á posibilidade da súa ampliación, coa conseguinte redución do descanso a que aqueles teñen dereito.

A) A xornada de traballo

Na determinación do cómputo da xornada de traballo, esta disposición normativa distingue entre “tempo de traballo efectivo”, que é “aquel no que o traballador se atope a disposición do empresario e no exercicio da súa actividade”¹²⁰, e “tempo de presenza”, entendendo por tal “aquel no que o traballador se atope a disposición do empresario sen prestar traballo efectivo, por razóns de espera, expectativas, servicios de garda,

[116] Vid. arts. 22 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 4 de marzo de 1986; 22 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 14 de abril de 1987; 22 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 29 de abril de 1988; 22 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 28 de xuño de 1989; 20 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 xullo de 1990; 20 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 22 de xullo de 1991; 20 do convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ó fresco do porto da Coruña do 13 de outubro de 1992; 87 do convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano do 6 de agosto de 1997; 41 do convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ó fresco no Gran Sol de Pontevedra do 11 de agosto de 1997; 20 do convenio colectivo para a flota de arrastre ó fresco no Gran Sol da Coruña do 10 de xuño de 1998; e 20 do convenio colectivo da empresa Aluflet, SA e o seu persoal de flota do buque Xove.

[117] “BOE” do 26 de setembro.

[118] Cfr. Informe 7/1996, do Consello Económico e Social, do 27 de novembro, sobre Análise Socioeconómica do Sector Pesqueiro, cit., páxs. 120.

[119] O art. 15 do RD 1561/1995, do 21 de setembro (sobre “Ámbito de aplicación persoal do ´rexi-me de xornada”), declara, respecto do traballo no mar, que “non quedarán sometidos ás normas sobre xornadas previstas neste Real Decreto: a) O persoal de inspección... [:] b) O capitán, piloto ou patrón de cabotaxe que exerza o mando da nave, o xefe do departamento de máquinas, sobrecargo ou comisario, mordomo e oficiais que estean a cargo dun servicio, sempre que non veñan obrigados a montar garda”... [e] c) O médico”. A propósito do alcance destas exclusións, vid. GÓMEZ MUÑOZ, J.M., *Las Jornadas Especiales de Trabajo*, cit., páxs. 205 e ss.

[120] Cfr. o seu art. 8.1, par. 2º.

viaxes sen servizo, avarías, comidas en ruta ou outras similares”¹²¹, que os convenios colectivos poden determinar¹²² e que non computan “a efectos da duración máxima da xornada ordinaria de traballo, nin para o límite máximo das horas extraordinarias”¹²³, pero coa importante matización de que estes tempos de presenza “non poderán exceder en ningún caso de vinte horas semanais de termo medio nun período de referencia dun mes...[distribuíndose] con amaño a... [o] que se pacte[...] colectivamente e respectando os períodos de descanso entre xornadas e semanal propios de cada actividade”¹²⁴.

Tendo presente o que se acaba de indicar, a xornada total diaria que os traballadores realizarán non poderá ser, como regra xeral, “superior a doce horas, incluídas, no seu caso, as horas extraordinarias, tanto si o buque se atopa no porto coma no mar”¹²⁵, aínda que, excepcionalmente, poderase exceder “nos casos de forza maior en que perigue a seguridade do buque ou da carga ou cando se trate de prover ó buque de víveres, combustible ou material lubricante en casos de aprémante necesidade, da descarga urxente por deterioro da mercancía transportada ou da atención debida por manobras de entrada e saída a porto, atraque, desatraque e fondeo”¹²⁶. Estas concretas horas de exceso sobre a xornada ordinaria compénsanse ou abóanse, no caso das embarcacións pesqueiras, segundo o acordado entre o armador e a tripulación para a liquidación das horas extraordinarias, a salvo sempre do pactado en convenio colectivo”¹²⁷.

B) Descansos entre xornadas e semanal

O tempo de descanso -que é aquel no que “o persoal estea libre de todo servizo”¹²⁸- entre a terminación dunha xornada e o comezo da seguinte no mar é, a diferenza das “oito... na mariña mercante”¹²⁹, de “seis horas na pesca”¹³⁰, compensándose as diferenzas entre esta xornada e as doce establecidas con carácter xeral “en períodos de ata catro semanas”¹³¹.

Pola súa parte, o descanso semanal será de “día e medio”¹³² e, tendo en conta o feito de que, en ocasións, se está en alta mar e non se goza, poderá compensarse por períodos tamén “de ata catro semanas”¹³³, pero debendo ter en conta sempre tres regras:

[121] Cfr. o seu art. 8.1, par. 3º.

[122] Cfr. o seu art. 8.1, par. 4º.

[123] Cfr. o seu art. 8.3, par. 2º.

[124] Cfr. o seu art. 8.3, par. 1º

[125] Cfr. o seu art. 16.1.

[126] *Ibidem*.

[127] Cfr. o seu art. 16.2, par. 2º.

[128] Cfr. o seu art. 17.1, par. 1º.

[129] *Ibidem*.

[130] *Ibidem*.

[131] Cfr., por remisión do art. 17.3, o seu art. 9.

[132] Cfr. o seu art. 18, par. 1º.

[133] Cfr., por remisión do art. 18, par. 1º, o seu art. 9.

1ª) o “descanso será obrigatorio para a totalidade do persoal”¹³⁴; 2ª) acumularanse os días de descanso non aproveitados ó rematar o embarque para ser aproveitados “cando o buque teña que efectuar unha permanencia prolongada no porto, por reparación ou outras causas, ou para o seu aproveitamento unido ó período de vacacións, de acordo co que se pacte en convenio colectivo”¹³⁵; e 3ª) non obstante isto, os interesados, se así se acordara en convenio colectivo, “poderán optar pola compensación en metálico, como horas extraordinarias, de ata un máximo da metade dos días de descanso non disfrutados”¹³⁶.

3.1.4. Formación

A formación profesional no ámbito marítimo pesqueiro presenta unha serie de singularidades en relación con outros sectores de actividade tanto no tocante a unha ampla diversidade de titulacións e estudos, centros onde se poden impartir, convivencia de distintos organismos que emiten as titulacións dependentes ademais de distintas administracións, como a Autonómica e Estatal, peculiar estrutura dos centros formativos onde se imparten as ensinanzas, incidencia en tales centros de distintos programas formativos, de formación regrada, ocupacional, continua, etc.

A formación presenta, pois, un panorama en certo modo confuso. Para que a súa exposición resulte, seguindo a liña do presente traballo, sinxela e clara, pensouse que podería resultar conveniente analiza-los diferentes títulos profesionais que desembocan no desempeño das categorías profesionais existentes no sector, e partindo de aí, sinalar cales son as titulacións académicas e profesionais esixibles, as condicións de embarque, as atribucións e competencias, os certificados profesionais e os centros de formación onde se poden obter as titulacións, así como os distintos programas formativos onde se inclúen.

A) Formación profesional

Titulacións profesionais

A normativa aplicable actualmente vén constituída polo Decreto 428/1993, do 17 de decembro que refunde a normativa sobre a formación náutico pesqueira da Comunidade Autónoma de Galicia e regula os aspectos básicos sobre esta materia; o Real Decreto 662/1997, do 12 de maio que crea as tarxetas de identidade profesional náutico pesqueira correspondente ás novas titulacións menores de patrón local de pesca e patrón costeiro polivalente en substitución das de patrón de pesca local, mecánico de litoral e patrón de 2ª clase de pesca litoral; Orde do 8 de setembro de 1998, pola que se regula o procedemento para a obtención de títulos de competencia de mariñeiro, mariñeiro cociñeiro, radiotelefonista naval restrinxido, patrón local de pesca e patrón costeiro polivalente na Comunidade Autónoma de Galicia.

[134] Cfr. o seu art. 18, letra a).

[135] Cfr. o seu art. 18, letra b).

[136] Cfr. o seu art. 18, letra c).

- **Non regradas:**

A) Mariñeiro

- **Titulación.-** Non se require estar en posesión dunha titulación académica de formación profesional regrada. Requírese estar en posesión do certificado profesional de competencia mariñeira expedido pola Secretaría Xeral de Pesca Marítima. A formación desenvólvese nos Programas de Garantía Social ou nos Plans de Formación Profesional Ocupacional/Continua. A duración do curso é de 60 horas lectivas. Deberá tamén supera-lo recoñecemento médico previo ó embarque efectuado polos servicios de Sanidade Marítima do Instituto Social da Mariña.
- **Atribucións.-** Permite exercer como mariñeiro en buques de pesca, sempre que se conte coa idade mínima de 16 anos.
- **Centro de formación.-** O certificado de competencia de mariñeiro, pódese obter nos seguintes centros, tomando como referencia o ano 1999:
 - Cursos xestionados directamente pola Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura impartidos no Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueiro do Atlántico; Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ferrol; Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ribeira; Instituto Galego de Formación en Acuicultura na Illa de Arousa.
 - Cursos impartidos nas Confrarías de Pescadores, tales como A Guarda, Baiona, Cangas, Marín, Moaña, Portonovo, Aldán, Malpica, Burela, etc.
 - Cursos autorizados para a súa impartición polo Instituto Social da Mariña, que se desenvolveron no ano 1999 na Delegación de Vilagarcía de Arousa e da Coruña.

B) Mariñeiro especialista

- **Titulación.-** Certificado de competencia de mariñeiro acreditando un período mínimo de servizo no mar de 36 meses como mariñeiro de cuberta ou máquinas. Ou ben, co certificado de Competencia de Mariñeiro-Mecánico (MECAMAR), e un período de embarque do 24 meses. Este certificado é expedido pola Secretaría Xeral de Pesca Marítima. Así mesmo deberá supera-lo recoñecemento médico previo ó embarque.
- **Atribucións.-** Permite a titulación referida de MECAMAR exercer como mariñeiro especialista en buques de pesca nos servicios de cuberta ou de máquinas.
- **Centros de formación.-** No ano 1999 impartíronse tales cursos en:

- Instituto Politécnico Marítimo-Pesqueiro do Atlántico; Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ferrol e Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ribeira.
- Cursos autorizados do Instituto Social da Mariña, impartíndose na Delegación da Coruña.

C) Patrón local de pesca

- **Titulación.-** O título profesional de patrón local de pesca, debendo acreditar 18 meses de período de embarque, con polo menos 6 meses de garda a máquinas e 6 meses de garda ó ponte. Igualmente deberá supera-lo recoñecemento médico previo ó embarque do ISM
- **Atribucións.-** Exerce-lo mando de buques de pesca de ata 12 metros de eslora e 100 Kw de potencia, e a unha distancia de ata 12 millas da costa, dentro da provincia marítima para a cal se examina. A duración mínima do curso é de 250 horas, distribuídas en 90 na sección de ponte, 40 na sección común de ponte-máquinas e 120 na sección de máquinas.
- **Centros de formación.-** No ano 1999 ofertáronse os seguintes cursos:
 - Nas tres Escolas ou Institutos de Formación Profesional Marítimo-Pesqueira da Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura da Comunidade Autónoma de Galicia.
 - Confrarías de Pescadores.
 - Instituto Social da Mariña nas súas Delegacións de Vilagarcía de Arousa e A Coruña.
- **Certificados profesionais de seguridade.-** Co obxecto de completar ou perfecciona-la formación dos profesionais en determinados temas relativos á seguridade, a Dirección Xeral da Mariña Mercante emite certificados profesionais de seguridade de carácter obrigatorio, que requiren ter completado unha formación en centros homologados por esa mesma dirección xeral. No caso dos patróns locais de pesca, esíxelles estar en posesión do título de loita contra incendios nivel I nos buques de pesca maiores de 20 TRB, efectuando o curso correspondente cunha duración de 24 horas lectivas, 6 de teoría e 18 de prácticas; loita contra incendios nivel II nos buques de pesca de máis de 75 TRB, cun mínimo de 24 horas lectivas, 14 de teoría e 10 de prácticas; supervivencia no mar, nivel I, obrigatorio para toda a oficialidade en buques pesqueiros maiores de 35 TRB, consta de 24 horas lectivas, 6 de teoría e 18 horas prácticas; supervivencia no mar, nivel II, en embarcacións de pesca que superen as 75 TRB, consta de 24 horas lectivas, 14 de teoría e 10 horas prácticas.



Estes cursos pódense realizar na Escola Oficial Náutico-Pesqueira de Ferrol ou no Centro de Formación Marítima de Bamio, neste último os cursos de supervivencia no mar.

D) Patrón costeiro polivalente

- **Titulación.-** A titulación profesional de patrón pesqueiro polivalente obtense logo de superar un curso de 600 horas, distribuídas do seguinte xeito: sección ponte 290 horas; sección común ponte-máquinas 60; e 250 na sección de máquinas. Para acceder deberase estar en posesión de graduado escolar ou do certificado de Ensinanza Secundaria Obrigatoria ou te-lo curso de patrón local de pesca. Ademais requírese un período de embarque de 24 meses unha vez superado o exame do curso, 12 meses en máquinas e 12 meses na sección de ponte. Por último deberá supera-lo recoñecemento médico previo ó embarque nos servicios de Sanidade Marítima do ISM
- **Atribucións.-** Permite exercer-lo mando de buques de pesca de ata 20 metros de eslora e 300 Kw de potencia, dedicados á pesca costeira, de litoral ou auxiliar de acuicultura, e a unha distancia de ata 60 millas da costa, tamén permite enrolarse como oficial encargado da garda de navegación en buques dedicados á pesca de litoral e exercer de 2º de máquinas en buques pesqueiros que a súa xefatura corresponda a un mecánico naval de 2ª clase.
- **Centros de formación.-** Actualmente, e referíndonos ó ano 1999, estes cursos impartíronse nas Escolas e Institutos de Formación Marítimo Pesqueira da Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura.

Os certificados de seguridade serán os mesmos que os mencionados para os patróns locais de pesca.

Ata aquí analizamos a formación das categorías profesionais no ámbito pesqueiro de conformidade coa lexislación vixente, que entran dentro do ámbito da formación ocupacional e continua, e que está destinada á obtención de titulacións profesionais que non requiren estar en posesión de títulos académicos da formación profesional regrada.

• Regradas:

Pasamos agora a analizar aquelas titulacións profesionais que requiren unha titulación académica de ciclo medio e superior que están establecidas polo Ministerio de Educación e Cultura. O conxunto dos títulos académicos da familia de actividades marítimo pesqueiras do MEC pretende cubri-las necesidades de formación correspondentes a niveis de cualificación profesional necesarios para o desenvolvemento de profesións técnicas situadas nos procesos productivos de pesca. En Galicia a competencia para expedirlos títulos académicos e profesionais compete á Comunidade Autónoma e os centros de estudio só serán as escolas ou institutos de Formación Marítimo Pesqueiras da propia comunidade. Así distinguiremos:

A) Mecánico naval

- **Titulación.-** Para acceder ó título profesional de mecánico naval é preciso estar en posesión do título académico de Técnico en Operación, Control e Mantemento de Máquinas e instalacións do buque, ter cumpridos 18 anos de idade, ter superado o recoñecemento médico previo ó embarque realizado polo ISM e ter realizado un período do 12 meses de embarque en buques civís en calidade de mariñeiro, realizando polo menos 6 en actividades de garda de máquinas.
- **Atribucións.-** Exercer como oficial de máquinas en buques de potencia propulsora non superior a 3000 Kw. Exerce-la Xefatura de máquinas en buques cunha potencia propulsora non superior a 1400 Kw. Para o exercicio da devandita xefatura realizará un período de embarque non inferior a 24 meses, dos cales 12, cando menos, sendo xa competente para desempeñar funcións de primeiro oficial de máquinas. Os certificados de seguridade esixibles son, como no resto dos casos os que se indicaron ó trata-la titulación profesional de patrón local de pesca.

B) Mecánico maior naval

- **Titulación.-** Debe estar en posesión do título académico de Técnico Superior en Supervisión e Control de Máquinas e Instalacións do Buque, ter cumpridos 20 anos de idade, ter superado o recoñecemento médico e ter realizado un período de embarque de 12 meses en buques civís en calidade de mariñeiro, realizando polo menos seis meses en actividades de garda da cámara de máquinas.
- **Atribucións.-** Exercer como oficial de máquinas ou ben de primeiro oficial de máquinas en buques de potencia propulsora non superior a 3000 Kw en buques con potencia superior deberá realizar un período de embarque non inferior a 12 meses como oficial de máquinas en buques con potencia entre 500 e 3000 Kw. Tamén poderá exercer-la xefatura de máquinas en buques cunha potencia propulsora non superior a 3000 Kw. Para o exercicio da xefatura deberá realizar ademais un período de embarque non inferior a 24 meses, dos cales 12 meses polo menos os cúmpra desempeñando funcións de primeiro oficial de máquinas.

C) Patrón de litoral

- **Titulación.-** Estar en posesión do título académico Técnico en Pesca e Transporte Marítimo, ter 18 anos de idade, ter superado o recoñecemento médico e ter realizado un período de embarque de 12 meses como oficial de ponte en buques de pesca de eslora non inferior a 12 metros.
- **Atribucións.-** Exercer como oficial de ponte en buques de pesca cunha eslora non superior a 50 metros, así como exercer como patrón en buques

de pesca de eslora non superior a 30 metros, dentro da zona abranguida entre os paralelos 52° N e 10° N e os meridianos 32° W e 30° E, ou de primeiro oficial de ponte en buques de pesca de eslora non superior a 50 metros.

D) Patrón de altura

- **Titulación.-** Estar en posesión do título académico Técnico Superior en Navegación, Pesca e Transporte Marítimo, ter cumpridos 20 anos, ter superado o recoñecemento médico previo ó embarque e debe realizar un período de embarque non inferior a 12 meses como oficial de ponte en buques de pesca de eslora non inferior a 18 metros.
- **Atribucións.-** Exercer como patrón en buque de pesca cunha eslora non superior a 50 m. ou de primeiro oficial de ponte sen ningunha limitación.

O panorama formativo ofrecido, axústase ó recollido na actual normativa. Non obstante, o Real Decreto 930/98 establece que a expedición dos títulos que proveñen da antiga formación profesional teñen unha vixencia limitada ata dous anos despois da implantación xeneralizada da Formación Profesional específica, de grao medio e superior, derivada da LOXSE, e que estes titulados profesionais continuarán no uso das atribucións conferidas pola normativa vixente.

• Certificados profesionais

Por outra parte, o devandito panorama debe completarse cos certificados profesionais de especialidade marítima creados co obxecto de completa-la formación dos profesionais en determinados temas relativos que hai que habilitar para exercer determinadas funcións ou especialidades en buques civís, e que son de aplicación ás titulacións profesionais indicadas con anterioridade. As devanditas certificacións son expedidas pola Dirección Xeral da Mariña Mercante, e a formación dispénsase nas Escolas e Institutos de Formación Marítima Pesqueira da Comunidade Autónoma de Galicia e no centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio fundamentalmente, ademais das Organizacións Profesionais e Sociais que poden impartir cursos de salvamento e loita contra incendios nivel 1 para o persoal de flota de pesca, promovidos por sindicatos, empresas de construción naval, empresas armadoras e de servizos portuarios, o mesmo que cursos de formación ocupacional, reciclaxe e especialización de traballadores do sector.

Estámonos referindo ós seguintes:

- Socorrismo marítimo
- Operador Xeral do SMSSM
- Operador restrinxido do SMSSM
- Observador de Radar de Punteo Automático (APRA ou ARPA)
- Compensador de agullas náuticas
- Radiotelefonista naval restrinxido.

Igualmente resaltaremos a formación de alta especialización dispensada no Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, que se constitúe como un centro de orientación para a elección da formación máis axeitada ós intereses e necesidades persoais e profesionais dos traballadores do mar, efectuando programacións semestrais, que poden ser modificadas en atención a esas necesidades. Desta forma, no segundo semestre de 2000, estanse impartindo cursos tales como:

Formación sanitaria. Nivel 3	40 horas
Inglés básico marítimo	150 horas
Electrónica dixital	180 horas
Sistemas RADAR	120 horas
Automatismos para instalacións eléctricas	180 horas
SIMATIC-S5	90 horas
Instalador de antenas	240 horas
DOMOTICA	306 horas
Introducción á informática	90 horas
Redes locais	90 horas
Administrador de redes locais	90 horas
Servidores de INTERNET	126 horas
Programador de aplicacións	90 horas
Desenvolvemento de aplicacións	90 horas
Creación de aplicacións multimedia	156 horas
Equipos autónomos de climatización	150 horas
Sistemas de aire acondicionado	360 horas
Camareiro	216 horas

E entre os cursos programados para procurar unha formación para a recolocación en terra, destacamos, tamén no segundo semestre de 2000:

Automatización para procesos de acuicultura	300 horas
Compensador de agullas náuticas	30 horas
Formación sanitaria para actividades subacuáticas	40 horas
Espec. Medic. Subacuática laboral e Medic. Hiperbárica	200 horas
Formador de teleformadores	8 semanas
Tubeiro industrial	200 horas
Caldereiro naval	506 horas
Instalador de enerxías alternativas.-	180 horas
Espec.en manexo de torno e fresadora por control numérico	480 horas

En canto ás referidas formacións profesionais ocupacional e continua, debemos face-las seguintes consideracións:

Formación profesional ocupacional

Esta formación ten por destinatarios os mozos procedentes do sistema educativo, demandantes dun emprego; e os traballadores sen emprego, cando a súa situación de desemprego fose causada por circunstancias diferentes á perda do seu emprego durante a asistencia a unha acción formativa ou por un expediente de regulación de emprego.

A súa planificación e xestión é responsabilidade das administracións públicas laborais, correspondendo ó Instituto Social da Mariña o seu exercicio no ámbito estatal para o sector marítimo.

Para o seu desenvolvemento o ISM conta con infraestrutura ó longo de todo o litoral español, integrada polo equipamento formativo existente nas Casas do Mar, as Escolas de Formación Náutico Pesqueira, que compaxinan a súa acción en materia regrada co cumprimento dos fins e cometidos do Plan, e as unidades móbiles, completada coa existencia do Centro de Formación Marítima de Bamio.

A finalidade do Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima é favorecer-lo melloramento humano, profesional e económico-social dos traballadores afiliados ó Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar.

O seu obxectivo é mellora-las posicións de emprego dos afiliados ó REM e daqueles que desexen incorporarse a este por medio de accións que dean resposta ás demandas legislativas, ós retos da incorporación de novas tecnoloxías e ás competencias profesionais requiridas polos empresarios do sector ou doutros sectores productivos en ocupacións en expansión.

Formación profesional continua

A Formación Profesional Continua dos traballadores ocupados desenvolveuse no marco de dous Acordos:

- **Acordo Nacional de Formación Continua (ANFC)**

Este Acordo foi adoptado en 1992 polas organizacións empresariais e sindicais máis representativas a nivel nacional, como consecuencia dunha serie de negociacións impulsadas con esa finalidade polo goberno e as organizacións asinantes, e como consecuencia diso créase a Fundación para a Formación Continua (FORCEM), como o ente paritario de ámbito nacional encargado da organización, xestión, apoio técnico e seguimento das accións formativas.

Os obxectivos que se marcaban eran mellora-la competitividade das empresas para contribuír á eficacia económica, promove-lo desenvolvemento persoal e profesional de empresas e traballadores, adaptarse ós cambios tecnolóxicos e a novas formas de organización de traballo e desenvolver novas actividades económicas.

Considérase formación continua o conxunto de accións formativas que desenvolven as empresas, os traballadores ou as súas respectivas organizacións, a través das modalidades previstas, dirixidas tanto á mellora das competencias e cualificacións como á recualificación dos traballadores ocupados, que permita compatibiliza-la maior competitividade das empresas coa formación individual do traballador.

O I ANFC entrou en vigor o 1 de xaneiro de 1993 e finalizou o 31 de decembro de 1996, asinouse o II ANFC en xaneiro de 1997 e extinguíranse no ano 2000.

O ámbito persoal de aplicación constitúeno traballadores con contrato a tempo parcial, fixos discontinuos; traballadores que perdan o seu emprego durante a asistencia a unha acción formativa; traballadores afectados por un expediente de regulación de emprego; e traballadores autónomos.

O ANFC establece dúas modalidades a través das que se deben levar a cabo estas accións formativas:

– **Plans de formación**

Baixo esta modalidade agruparanse as accións formativas que teñan por destinatarios a un conxunto de traballadores ocupados, que poderán ser sectoriais ou plurisectoriais.

– **Permisos individuais**

Para poder levar a cabo accións de formación continua mediante a concesión de permisos individuais a un traballador ocupado deberán cumprirse as seguintes condicións: o traballador terá unha antigüidade mínima dun ano dentro do mesmo sector productivo, ou de 6 meses na empresa, a formación permitirá a obtención dun título oficial, etc. A duración do curso terá o límite de 200 horas de xornada laboral e durante o goce do permiso, o traballador recibirá unha retribución equivalente o seu salario.

• **Acordo tripartito en materia de formación continua para os traballadores ocupados**

Acadando o I ANFC, que tiña carácter bilateral, o proceso de concertación desembocou na conclusión dun novo Acordo entre o Goberno e as organizacións asinantes, no que se concretan as obrigas que asumen as partes nos seus respectivos ámbitos de competencia:

Compromisos de financiamento sobre unha porcentaxe da cota de formación profesional que sumada ás contribucións de empresarios e traballadores poidan facer viable o ANFC

Creación dos entes paritarios que sexan precisos para a xestión e impartición das accións ó considerar que a formación destes traballadores é responsabilidade principal de empresarios e traballadores.

O Goberno colaborará en aspectos tales como: a utilización dos centros públicos de formación profesional; estudos sectoriais e do Observatorio Permanente de Evolución de Ocupacións do INEM; e o recoñecemento ou validación da formación.

No sector pesqueiro, ata 1998 non se constituíu a Comisión Paritaria Sectorial de Pesca, polo que tódolos plans específicos do sector presentábanse habitualmente á Comisión Paritaria Territorial correspondente. Na convocatoria de 1999 presentáronse a FORCEM 29 plans de formación agrupados adscritos á Comisión Paritaria de Pesca. O número de participantes nestes plans foi de 5691. As accións formativas máis solicitadas foron as seguintes:

- Loita contra incendios
 - Supervivencia no mar
 - Normativa marítima
 - Manipulación e procesamento de peixe
 - Patrón costeiro polivalente
 - Patrón local de pesca
 - Formación sanitaria
 - Seguridade e hixiene
 - Frío industrial
 - Xestión medioambiental
 - Informática
 - Redeiro
 - Xestión empresarial
- **Cadros representativos de cursos e número de alumnos de ensinanzas de formación marítimo pesqueira**

A continuación ofrécese a oferta formativa do curso 1999 referida tanto ás ensinanzas regradas como ás non regradas, reflectindo o número de alumnos asistente a cada unha delas:

- **Ensinanzas regradas**

NÚMERO DE ALUMNOS MATRICULADOS NOS CENTROS EN CURSOS ANTERIORES

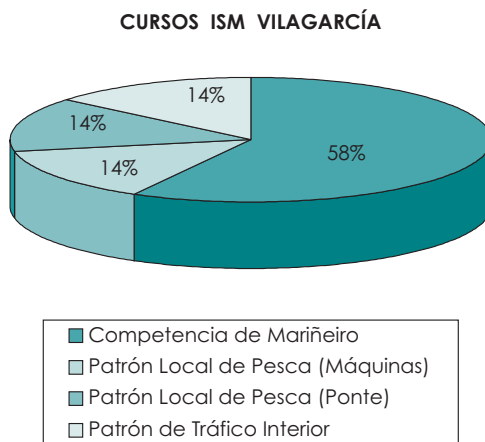
CENTRO: ESCOLA OFICIAL NÁUTICO-PESQUEIRA DE RIBEIRA						
ENSINANZAS IMPARTIDAS		Nº DE ALUMNOS/CURSO				
	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
F. PROFESIONAL 2º GRAO MÁQUINAS	89	99	83	90	81	73
PATRÓN 1º CLASE PESCA DE LITORAL	46	30	30	32	41	40
PATRÓN DE CABOTAXE	—	—	—	2	4	3
MECÁNICO NAVAL 2º CLASE	37	34	39	32	40	51
SUPERVISIÓN E CONTROL DE MÁQUINAS E INSTALACIÓNS DO BUQUE	—	—	—	—	—	18
TOTAL	172	163	152	156	166	185

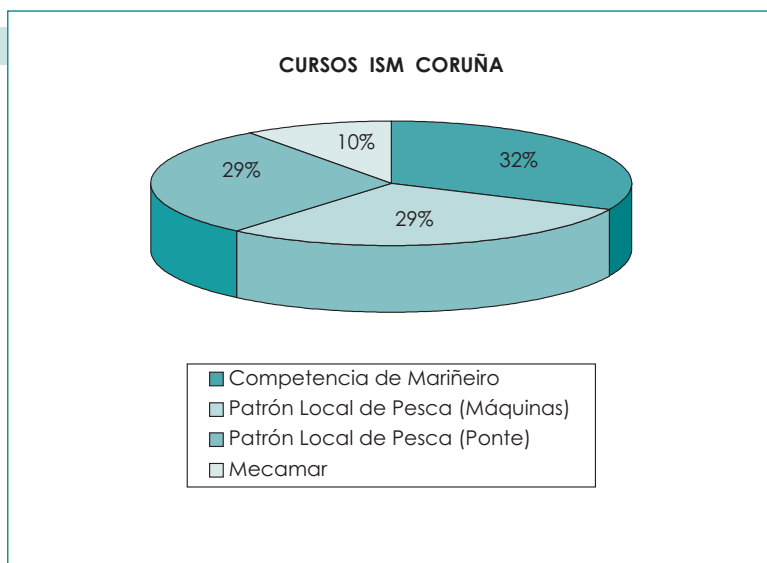
CENTRO: ESCOLA OFICIAL NÁUTICO-PESQUEIRA DE FERROL						
ENSINANZAS IMPARTIDAS		Nº DE ALUMNOS/CURSO				
	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
PATRÓN PESCA DE ALTURA	28	24	24	23	20	24
PATRÓN 1ª CLASE P.L.	19	35	14	38	34	35
PATRÓN DE CABOTAXE	9	6	3	5	3	2
PATRÓN MAIOR DE CABOTAXE	—	—	—	—	—	8
M. NAVAL 1ª CLASE	29	32	22	28	22	31
M. NAVAL 2ª CLASE	40	28	25	25	36	32
TOTAL	125	125	88	119	115	132

CENTRO: INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO-PESQUEIRO DE VIGO						
ENSINANZAS IMPARTIDAS		Nº DE ALUMNOS/CURSO				
	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
2º CICLO DA ESO	56	98	120	133	119	89
FP 1º GRAO	—	—	—	—	—	20
FP 2º GRAO PESCA	70	45	41	32	30	20
FP 2º GRAO MECÁNICO	82	82	59	53	46	47
FP 2º GRAO NAV. CABOTAXE	3	3	3	4	5	5
CAPITÁN DE PESCA	26	32	27	29	35	55
PATRÓN PESCA DE ALTURA	20	15	16	23	15	32
PATRÓN 1ª CLASE PESCA LITORAL	23	23	16	31	38	42
PATRÓN DE CABOTAXE	7	2	11	1	14	14

CENTRO: INSTITUTO POLITÉCNICO MARÍTIMO-PESQUEIRO DE VIGO						
ENSINANZAS IMPARTIDAS		Nº DE ALUMNOS/CURSO				
	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
MECÁNICO NAVAL MAIOR	12	7	10	12	14	24
MECÁNICO NAVAL 1º CLASE	14	27	14	24	18	30
MECÁNICO NAVAL 2º CLASE	30	35	35	41	40	58
TOTAL	363	369	352	383	374	416

- Formación profesional ocupacional e continua:
CURSOS AUTORIZADOS Ó ISM AÑO 1999





RESUMO DE CURSOS, ANO 1999 - ISM

[illegible]

	Competencia		Mecamar		Plp Ponte		Plp. Maq.		P. Tráfico Int.		Totais	
	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.
O GROVE	1	13	—	—	—	—	—	—	1	10	2	23
PORTO DO SON	1	13	1	18	1	12	1	13	—	—	4	56
RIANXO	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	1	15
TOTAIS	11	171	2	34	7	111	7	113	1	10	28	439

CURSOS IMPARTIDOS POR ENTIDADES. 1999 (Certificados Profesionais de Pesca)

	Competencia Marineiro		Radiotelefonista Naval Restringido		PLP Ponte		PLP Máquinas		PCP Ponte		PCP Máquinas		Totais	
	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.
A GUARDA	1	17	—	—	1	13	1	10	1	16	1	17	5	73
ALDAN-HIO	1	16	1	19	1	13	1	15	—	—	—	—	4	63
ARCADE	—	—	1	21	1	20	2	38	—	—	—	—	4	77
BAIONA	2	32	—	—	2	29	1	21	—	—	—	—	5	82
BARALLOBRE	—	—	—	—	4	62	2	32	—	—	—	—	6	94
BURELA	1	20	1	19	1	20	—	—	2	23	—	—	5	82
CABO DE CRUZ	1	10	—	—	1	14	1	14	—	—	—	—	3	38
CAMARIÑAS	1	15	1	16	1	13	1	12	—	—	—	—	4	56
CANGAS	2	27	1	13	1	9	1	14	—	—	—	—	5	63
CARIÑO	1	19	1	22	1	13	1	13	1	10	1	13	6	90
CEDEIRA	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	—	—	1	7
CORME	—	—	—	—	—	—	1	12	—	—	—	—	1	12

	Competencia Mariñeiro		Radiotelefonista Naval Restringido		PLP Ponte		PLP Máquinas		PCP Ponte		PCP Máquinas		Totais	
	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.	Nº de Cursos	Nº de Alum.
DEL. CELEIRO	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13
LAXE	—	—	—	—	—	—	1	17	—	—	—	—	1	17
MALPICA	1	14	—	—	1	16	1	14	1	10	1	12	5	66
MARIN	2	28	—	—	—	—	1	8	1	18	—	—	4	54
MOAÑA	2	37	1	16	1	13	1	13	—	—	—	—	5	79
MUGARDOS	—	—	—	—	1	13	1	9	—	—	—	—	2	22
O BARQUEIRO	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13
OPP. VILABOA	1	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	15
PORTONOVO	1	21	—	—	1	16	1	12	—	—	—	—	3	49
RAXO	1	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	13
REDONDELA	—	—	1	12	—	—	1	17	—	—	—	—	2	29
RIBADEO	1	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12
VIGO	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10
TOTAIS	22	332	8	138	18	264	19	271	7	84	3	42	77	1.131

ACTIVIDADES ORGANIZADAS POLO ISM									
ACCIÓNS FORMATIVAS PARA OS PROFESIONAIS DO MAR									
Distribución por Áreas Formativas									
Áreas	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos	Baixas
Navegación, Carga e Pesca	39,19	517	20.262	5.236	4.788	4.709	4.565	144	79
Seguridade e Saúde a bordo	26,7	646	17.246	9.716	9.526	9.464	9.414	50	62
Electricidade e Electrónica	141,8	124	17.583	1.671	1.450	1.365	1.274	91	85
Máquinas-Ferramentas e Soldadura-Caldeirería	319,44	61	19.486	855	776	740	719	21	36
Frío, Hostalería e Técnicas de Desenvolvemento Sostido	157,29	70	11.010	1.088	990	936	897	39	54
Formación de Formadores e outros postos de traballo en terra	89,87	69	6.201	1.111	1.000	978	968	10	22
SUBTOTALS		1.487	91.788	19.677	18.530	18.192	17.837	355	338
Duración Media por Curso								61,73	
Porcentaxes				% Cuberto 94,17		% Aptos 98,05		% Abandono 1,82	

ÁREA DE NAVEGACIÓN, CARGA E PESCA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
A.R.P.A.	30	79	2.370	793	772	766	755	11
Transporte de Productos Petróliños	30	73	2.190	584	587	578	574	4
Gas Inerte e Lavado con Cru	30	75	2.250	590	601	595	585	10
Transporte de Productos Químicos	30	61	1.830	488	495	489	480	9
Transporte de Gases Licuados	30	58	1.740	464	466	462	462	—
Transporte de Mercadorías Perigosas en bultos	30	1	30	12	6	6	6	—
Operador Xeral do SMSSM	63	57	3.591	571	585	573	522	51
Operador Restrinxido do SMSSM	25	20	500	320	160	158	131	27
Manexo de Subsistemas do SMSSM	30	1	30	10	10	10	9	1
Equipos Electrónicos de Navegación (RADAR e GPS)	23	23	529	260	169	161	159	2
Cartas Electrónicas e Navegación Meteorolóxica	30	8	240	81	81	73	73	—
Control Automático Integral de Buques	360	1	360	10	8	6	6	—
Teledetección de Pesca por Satélites (Aplicacións BILKO)	92	8	736	123	95	91	90	1
Técnicas de Pesca / Artes e Aparellos	52	37	1.924	707	579	577	552	25
Manipulación de Productos Pesqueiros	375	1	375	20	7	7	7	—

ÁREA DE NAVEGACIÓN, CARGA E PESCA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Xestión / Dirección de Recursos Humanos	133	3	399	48	37	37	37	—
Inglés Básico Marítimo	76	7	532	98	87	80	77	3
Linguaxe Normalizado OMI para Oficiais (Inglés Técnico mar.)	159	4	636	57	43	40	40	—
SUBTOTAI		517	20.262	5.236	4.788	4.709	4.565	144
Duración Media por Curso							39,19	
Porcentaxes				% Cuberto 91,44			% Aptos 96,94	

AREA DE SEGURIDADE E SAÚDE A BORDO								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Formación Sanitaria, nivel	1	20	15	300	273	218	218	217
Formación Sanitaria para Mandos, nivel 3	37	55	2.035	810	721	715	713	2
Loita Contra Incendios, nivel 1	24	4	96	56	56	56	56	—
Supervivencia no Mar, nivel 1	24	250	6.000	3.745	3.731	3.705	3.680	25
Supervivencia no Mar, nivel 2	24	284	6.816	4.225	4.199	4.181	4.173	8
Supervivencia no Mar, nivel 1-2 mixto	24	8	192	122	121	116	116	—
Supervivencia no Mar e Loita C. I., nivel 3	57	12	684	246	246	240	229	11
Básico de Seguridade para Traballadores de Plataforma	45	9	405	110	109	109	106	3

ÁREA DE SEGURIDADE E SAÚDE A BORDO								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Seguridad Básica para Portos Deportivos	30	3	90	40	40	40	40	—
Especialista en Mantemento de Equipos C. I.	122	4	488	57	59	58	58	—
Prevencion de Riscos laborais	70	2	140	32	26	26	26	—
SUBTOTALS		646	17.246	9.716	9.526	9.464	9.414	50
Duración Media por Curso							26,7	
Porcentaxes			% Cuberto 98,04			% Aptos 99,47		

ÁREAS DE ELECTRICIDADE E ELECTRÓNICA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Fundamentos de Electricidade e Electrónica	160	4	640	61	43	43	43	—
Instalacións Eléctricas	221	7	1.547	110	92	81	76	5
Máquinas Eléctricas	228	5	1.114	79	60	55	49	6
Técnicas de Iluminación	100	1	100	16	14	14	12	2
Técnica Neumohidráulicas e Electroneumohidráulicas de Mando	88	24	2.112	377	299	295	288	7
Automatismos Eléctricos e Electrónicos, (Sistemas de Control)	70	12	840	170	154	146	139	7
Sistemas RADAR	120	2	240	24	19	18	16	2
Autómatas Programables e Robótica, SIMATIC 5-7	171	22	3.762	250	231	220	203	17

ÁREAS DE ELECTRICIDADE E ELECTRÓNICA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Electrónica Analóxica, Dixital, Amplificadores e Microprocesadores	245	12	2.940	158	123	108	100	8
Fibra Óptica: Técnicas de Uso e Aplicación	60	1	60	12	12	11	11	—
Introducción á Informática	70	12	840	151	152	140	132	8
Ensamblador de PC's e Periféricos	240	2	480	24	21	19	17	2
Redes Locais, (Administrador, etc.)	90	1	90	12	12	12	12	—
Aplicacións Ofimáticas, (Programador, Desenvolvemento, etc.)	144	8	1.152	99	99	93	79	14
Navegador / Programador INTERNET	90	5	450	60	61	53	47	6
Deseño Asistido por Ordenador, CAD- 2 / 3	220	5	1.100	56	45	45	41	4
Creación de Aplicacións Multimedia	90	1	90	12	13	12	9	3
SUBTOTALS		124	17.583	1.671	1.450	1.365	1.274	91
Duración Media por Curso							141,8	
Porcentaxes			% Cuberto 86,77			% Aptos 93,33		

ÁREAS DE MÁQUINAS-FERRAMENTAS E SOLDADURA-CALDEIRERÍA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Operador de Torno Paralelo e Fresadora Universal	242	10	2.420	103	91	89	86	3
Operador de Torno e Fresadora por CNC	373	7	2.611	69	57	57	57	—
Soldadura Eléctrica por Electrodo Revestido	377	13	4.901	213	196	194	187	7
Soldadura Oxiacetilénica, Oxicorte e Corte por Plasma	204	9	1.836	140	135	133	126	7
Soldadura MIG-MAG, TIG e Arco Somerxido	544	8	4.352	105	97	94	92	2
Instalador de Gas en Media e Baixa Presión, IG-I/II	269	8	2.152	123	119	97	95	2
Análises de Vibracións e Ruídos	60	1	60	16	15	15	15	—
Analista de Combustíbles, Aceites e Graxas	30	1	30	16	5	5	5	—
Mantemento Integral de Industrias e Buques	281	4	1.124	70	61	56	56	—
SUBTOTALS		61	19.486	855	776	740	719	21
Duración Media por Curso							319,44	
Porcentaxes			% Cuberto 90,76			% Aptos 97,16		

ÁREAS DE FRÍO, HOSTALERIA E TÉCNICAS DE DESENVOLVEMENTO SOSTIDO								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Figorista de Instalacións Navais e Pesqueiras	179	17	3.043	264	253	239	224	15
Equipos Autónomos de Climatización	150	5	750	76	58	51	46	5
Sistemas de Aire Acondicionado e Climatización	401	5	2.005	78	61	50	45	5
Camareiro (Axudante de Maitre)	175	6	1.050	88	77	68	66	2
Cociñeiro	242	10	2.420	150	153	148	142	6
Formación Sanitaria para Fonda: Manipulación de Alimentos	20	13	260	214	171	170	165	5
Servicios Turísticos a Bordo (Azafata de Mar)	74	9	666	160	158	157	156	1
Medio Ambiente e Contaminación do Litoral Costeiro	183	2	366	22	23	20	20	—
Xestión Ambiental Informatizada do Litoral Marítimo	90	1	90	12	11	11	11	—
Instalador de Enerxías Alternativas: Eólica e Solar	180	2	360	24	25	22	22	—
SUBTOTALS		70	11.010	1.088	990	936	897	39
Duración Media por Curso							157,29	
Porcentaxes			% Cuberto 90,99			% Aptos 95,83		

ÁREA DE FORMACIÓN DE FORMADORES E OUTROS POSTOS DE TRABALLO EN TERRA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Compensador de Agullas Náuticas	32	8	256	124	124	123	122	1
Operador de Peirao	53	10	530	148	125	119	118	1
Comercial de Carga Internacional / Transitarios	260	4	1.040	62	48	44	44	—
Asesor de Seguros / Seguros en Transportes	225	2	450	30	30	30	30	—
Asesor Fiscal	560	1	560	15	13	13	13	—
Xestión de Industrias Marítimas / Pesqueiras	250	2	500	30	32	32	32	—
Formación de Formadores	60	8	480	154	132	131	130	1
Formación de Formadores en Técnicas Náuticas	50	4	200	52	41	39	39	—
Formación de Formadores en Técnicas Pesqueiras	60	1	60	7	7	7	7	—
Aplicacións da Teledetección de Pesca por Satélite á Ensinanza	30	1	30	7	7	7	7	—
Formación de Formadores en Técnicas Mecánicas, de Frío e Eléctricas	50	4	200	52	34	32	32	—
Formación de Formadores en Técnicas de Radiocomunicación	60	1	60	16	13	12	12	—
Formación de Formadores de Navegación por INTERNET e Creacións Multimedia	107	3	321	33	27	24	24	—
Formación de Formadores en Sanidade para a Xente do Mar	56	4	224	62	59	59	58	1

ÁREA DE FORMACIÓN DE FORMADORES E OUTROS POSTOS DE TRABALLO EN TERRA								
Tipos de Cursos	Hs/ Curso	Nº Cursos	Subtotal Hs	Prazas Alumnos	Alumnos Inicio	Alumnos Final	Aptos	Non Aptos
Formación de Monitores de Seguridade Marítima	45	2	90	46	47	47	47	—
Especialista en Planificación, Xestión y Avaliación de Programas de F.O.(*).	200	2	400	80	69	69	65	4
Formación Sanitaria para Monitores de Supervivencia no Mar	40	2	80	30	29	29	29	—
Formación Sanitaria para Actividades Subacuáticas	40	8	320	113	114	112	110	2
Medicina Subacuática Laboral e Hiperbárica (*)	200	2	400	50	49	49	49	—
SUBTOTALS		69	6.201	1.111	1.000	978	968	10
Duración Media por Curso							89,87	
Porcentaxes			% Cuberto 90,01			% Aptos 98,98		

(*) Cursos co-organizados polo ISM e a Universidade de Santiago de Compostela

3.2. De carácter colectivo

3.2.1. Os sindicatos e as asociacións empresariais do sector

Detéctase neste campo a presenza dos tres sindicatos máis representativos na comunidade autónoma -UGT, CCOO e CIG-, cun baixo índice de afiliación sindical e a presenza marxinal doutros sindicatos menores, ás veces xurdidos de escisións daqueles -v.gr. a CUT- e unha grande diversidade de asociacións empresariais, normalmente divididas por artes de pesca e portos, puidendo sinalarse, no sector do ARRASTRE: 1) A Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Marín; 2) A Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca da Coruña (ARPESCO); A Organización de Productores Pesqueiros de Lugo; 4) A Sociedade Cooperativa do Mar Santa Uxía Limitada (Ribeira-A Coruña); 5) A Asociación de Buques de Pesca de Ribeira; 6) A Compañía de Pesca de Muros; 7) A Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Burela (BURELPESCO); 8) A Asociación de Buques de Pesca de Muros; 9) A Asociación Provincial de Armadores de Pesca de Gran Sol de Pontevedra (ARPASOL); 10) A Asociación Provincial de Armadores

de Buques do Litoral Español e Sur de Portugal de Pontevedra (ARPOSUR) e 11) A Organización de Productores Pesqueiros de Lugo. CONXELADO: 1) A Asociación de Armadores de Pesca de Gales e Costa Oeste da Coruña; 2) A Asociación Nacional de Armadores de buques Conxeladores de Pesca de Pescada (ANAMER); 3) A Asociación de Sociedades Pesqueiras Españolas (ASPE). PALANGRE: 1) A Asociación Provincial de Armadores de Pesca da Coruña; 2) A Asociación Profesional de Empresarios de Buques de Pesca ó Fresco da Coruña; 3) A Asociación Galega de Empresarios do Sector Pesqueiro (PESCAGALICIA), 4) A Asociación de Armadores de Pesca de Gales e Costa Oeste da Coruña; 5) A Asociación de Armadores de Palangre de Ribeira e Aguiño; 6) A Asociación de Armadores de Buques de Pesca ó Fresco de Lugo; 7) A Asociación de Armadores de Buques de pesca de Burela (BURELPESCO); 8) A Asociación Comarcal de Armadores da Mariña (ARMAR); 9) A Asociación Nacional de Palangreros de Altura (ANAPA); 10) A Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre e outras Artes (ARPOAN) e 11) A Organización de Productores de Langreiros Guardeses (ORPAGU).

Esta diseminación de asociacións empresariais e a baixa afiliación sindical, unida á tradicional mentalidade individualista do mariñeiro, os diferentes intereses entre empresarios dun e outros portos e ás históricas condicións do sector pesqueiro, fan difícil a obtención de acordos en todo tipo de materias -salarios, melloras sociais, melloras voluntarias en materia de seguridade social, etc.- e condicionan a posibilidade de estrutura-la negociación colectiva, necesaria en extremo nun sistema lexislativo como o actual no que os mínimos de dereito necesario reducíronse de xeito substancial e o peso en materia de regulación das relacións laborais encoméndase á vontade colectiva das partes, reflectida nos Convenios Colectivos.

Por outra banda aparecen inscritas nos rexistros da Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais distintas asociacións profesionais, para a defensa dos seus intereses, sen que en modo ningún podan considerarse como organizacións patronais nin sindicais. Así, na provincia de Lugo a Agrupación de Mariscadores Santiago Apóstol de Celeiro-Viveiro; a Agrupación de Mariscadores do Vicedo, Cidade de Lugo, s/n e a Agrupación de Mariscadores de San Cosme, en Vilar, San Cosme (Barreiros). Na provincia da Coruña a Asociación de Pescadores e Mariscadores Autónomos do porto de Suevos (Arteixo-A Coruña); a Asociación Profesional de Pescadores do cerco do porto de Sada, Asociación de Mariscadores de Ribeira; Agrupación de Mariscadores da Costa da Morte, etc. e en Pontevedra Asociación de Mariñeiros do Concello de Cangas, Organización de Productores de Pesca Fresca do porto de Vigo, Organización de Productores da Flota Artesanal da provincia de Pontevedra, etc.

Por último hai que reflecti-las peculiaridades que, dentro do mundo do mar, representa a existencia das confrarías de pescadores, configuradas legalmente como corporacións de dereito público, dotadas de personalidade xurídica e capacidade de obrar para o cumprimento dos seus fins e o exercicio das funcións que lles están encomendadas, e que actúan coma órganos de consulta e colaboración coa Administración na promoción do sector pesqueiro e representan intereses económicos e corporativos do sector, sen prexuízo da representación que posúen as organizacións de empresarios e traballadores da pesca. É dicir, introdúcese, paralelamente á tradicional representación de empresarios e traballadores, a través das súas asociacións e sindicatos, unha figura



xurídica de gran poder, sobre todo nos sectores de flota artesanal e de baixura, pois poden desenvolver e desenvolven actividades propias de organización e comercialización da produción no sector pesqueiro, marisqueiro e da acuicultura, asumindo competencias de asesoramento e de formación propias das organizacións empresariais e asociacións profesionais noutros sectores da actividade e superpostas a aquelas, sendo consultadas pola Administración e elevando a esta propostas sobre normas xurídicas e accións tendentes a mellora-las condicións técnicas, económicas e sociais da actividade pesqueira.

3.2.2. A representación dos pescadores na empresa pesqueira

Froito da antes mencionada dispersión de asociacións empresariais, a baixa afiliación sindical e a existencia doutros factores históricos, é o escaso número de representantes dos traballadores elixidos nas últimas eleccións sindicais, que, segundo os datos facilitados pola Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais, acadaba, 12 de decembro de 2000, 539 representantes, divididos entre seis sindicatos e nas tres provincias galegas con litoral marítimo, da seguinte forma: A Coruña: CIG 89; CCOO 72; USO 3; GT 1; UGT 97. Pontevedra: CIG 88; CCOO 47; GT 1; UGT 40 e CUT 2. Lugo: CIG 34; CCOO 35; USO 7 e UGT 32.

Esta escaseza, en cato ó número e distribución dos representantes dos traballadores, debe de levar á reflexión de cal é a problemática que se xera, dáda-las particularidades do sector, no desenvolvemento do proceso electoral, atopándonos con que aínda cando a normativa vixente sexa aplicable, con certas dificultades, nos sectores da flota artesanal e de baixura, é difícil, por non dicir imposible, atopar neste tipo de actividade empresas que teñan un número de traballadores suficientes para que se permita a elección dun delegado de persoal, e que en pesca de altura e flota conxeladora, con longos períodos de permanencia no mar ou amarre a porto e case inmediata partida para continua-la marea ou realizar outra, é imposible cumprí-las previsións normativas, en canto a preavisos, formación da mesa, presentación de candidaturas, elección, etc., polo que parece preciso modifica-la actual normativa en canto ás eleccións sindicais neste sector refírese, debendo de mediar para isto un amplo debate e unha pormenorizada negociación entre os sindicatos, a Administración Pública -con intervención sempre da Administración Autonómica- e os empresarios do sector, e, mentres a mesma se pode realizar, adoptar medidas consensuadas que permitan, dentro da aplicación flexible da normativa vixente, a realización dun proceso electoral adaptado ás necesidades e especificidades do sector pesqueiro.

3.2.3. A negociación colectiva

Como máis arriba se expuxo, as condicións do sector determinan a dificultade de existencia de convenios colectivos, poñéndose de manifesto a escasa existencia de convenios colectivos no sector pesqueiro galego, sobre todo se se compara con datos do sector a nivel estatal e que case todos eles ou foron denunciados ou teñen un período de vixencia moi curto, fracasando ata a data a negociación dun convenio colectivo autonómico para a Flota de Arrastre ó Fresco ou a extensión pretendida do convenio colectivo de Buques de Arrastre ó Fresco do porto da Coruña -orixe probable dos oito convenios

colectivos a nivel de empresa do porto de Ribeira- e estando pendente de inicio a convocatoria realizada pola CIG para a negociación do convenio de Pesca do Bacallao.

Así pódese sinalar que na provincia da Coruña só existen -ademais dos convenios colectivos de empresa do porto de ribeira que logo se expresarán- dous convenios colectivos: 1) O convenio colectivo da provincia da Coruña para a Flota de Arrastre ó Fresco no Gran Sol, con vixencia desde o 1 de xaneiro de 1998 ata o 31 de decembro de 1999 e denunciado en setembro de 2000, que no seu día foi asinado entre os representantes de ARPESCO e PESCAGALICIA e as centrais sindicais UGT; CCOO e CIG e publicado no DOG do 16 de xullo de 1998 e 2) O convenio de Buques de Arrastre ó Fresco do Porto da Coruña, con vixencia desde o 1 de xullo de 1992 ata o 31 de decembro de 1993, publicado no BOP do 28 de outubro de 1992, non denunciado pero que hoxe só afecta a dous buques e que non é previsible que se negocie. Na provincia de Lugo un único convenio colectivo, para o sector de Buques de Arrastre ó Fresco da provincia de Lugo, con vixencia desde o 1 de xaneiro de 1992 ata o 31 de decembro de 1993, que non consta que fora denunciado e que foi asinado por representantes da Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca ó Fresco de Lugo e as centrais sindicais UGT, CCOO e CIG, publicado no BOP do 10 de setembro de 1993. Na provincia de Pontevedra un único convenio, o convenio colectivo de Pontevedra para a Pesca de Arrastre no Gran Sol, con vixencia entre o 31 de xullo de 1997 e o 31 de decembro de 1999 e denunciado en agosto de 2000 subscrito entre os representantes da Asociación Provincial de Armadores de Pesca de Gran Sol e as centrais sindicais UGT e CCOO, publicado no DOG do 13 de novembro de 1997 e a súa corrección de erros no DOG do 24 de decembro de 1997, ademais de existiren en dita provincia un laudo arbitral publicado no BOP do 7 de xullo de 1993 para a Pesca de Arrastre ó Fresco do Litoral Español e Costa de Portugal, e sobre a súa aplicabilidade existe desacordo entre as partes.

Hai que menciona-los oito convenios colectivos de empresa antes mencionados do porto de Ribeira: 1) O subscrito entre a empresa armadora Parleros, SL e a CIG, publicado no DOG do 17 de novembro de 2000, que afecta a 18 traballadores; 2) o subscrito entre a empresa Juan Pérez Pérez e a UGT, publicado no DOG do 28 de novembro de 2000, que afecta a 10 traballadores; 3) o subscrito entre a empresa Lustres pego Ventura e outros e CCOO, publicado no DOG do 6 de outubro de 2000 e que afecta a 9 traballadores; 4) o subscrito entre a empresa Marina Nalda, SL e a CIG, publicado no DOG do 15 de novembro de 2000 e que afecta a 9 traballadores; 5) o subscrito entre a empresa Pérez Vidal, Juan Antonio y Hermano CB e UGT, publicado no DOG do 20 de maio de 2000 e que afecta a 8 traballadores; 6) o subscrito entre a empresa PESCAROSA, SA e CCOO, publicado no DOG do 17 de novembro de 2000 e que afecta a 10 traballadores; 7) o subscrito entre a empresa Portillo e Outros, SL e CCOO, publicado no DOG do 5 de setembro de 2000 e que afecta a 5 traballadores e 8) o subscrito entre a empresa Vidiña Pesca, SL e CCOO, publicado no DOG do 4 de outubro de 2000 e que afecta a 9 traballadores. Características comúns a todos eles son as seguintes: a) Refírense a buques de Arrastre ó Fresco do caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste; b) O inicio da súa efectividade o é desde a data de publicación no DOG e 3) a súa vixencia finaliza o 31 de decembro de 2000.



Aínda cando non pareza o mellor momento, dada a rotura de negociacións entre o Reino de Marrocos e a Unión Europea para acadar un acordo de pesca, tras un moi longo período de inactividade da flota que faenaba no Banco Canario-Sahariano, é preciso mencionalo convenio interprovincial para a flota conxeladora do citado banco, pois aínda cando non se refire exclusivamente a buques pesqueiros galegos, un moi importante número dos traballadores e barcos afectados polo citado convenio son galegos, ben sexa por te-lo seu porto base en Galicia ou ben por se tratar de empresas que teñen os seus buques con porto base fóra de Galicia, pero de capital integramente galego. Este convenio pode ser un modelo de desenvolvemento da negociación colectiva, coas adaptacións que procedan, segundo as artes de pesca e as zonas en que naveguen e pesquen os buques, pois realiza unha descrición pormenorizada das embarcacións e traballadores afectados, tipos destes, ámbito territorial, que se entende por organización do traballo a bordo, a quen corresponde o mando do buque e os cargos de confianza, regulación do traballo e os horarios, descansos, vacacións e licencias así como da carga e descarga, clasificación profesional, condicións de ingreso no traballo, existencia de contrato de embarque e o seu contido, ceses, períodos de proba promoción profesional, réxime retributivo, indemnizacións, réxime sancionador, saúde laboral e dereitos sindicais.

Debe de sinalarse finalmente a importancia das antigas ordenanzas laborais do sector, que se ben derogadas en virtude do disposto na Disposición Transitoria Sexta do Texto do Estatuto dos Traballadores, na súa reforma de 1995, parte da doutrina científica considera vixentes como fonte de Dereito do Traballo, se ben con valor do costume profesional, como consecuencia da non solución plena da problemática que se presenta no sector atendendo ó denominado Acordo de Cobertura de Baleiros, aprobado por Resolución do 13 de maio de 1997 da Dirección Xeral de Traballo. Por outra banda débese ter en conta que ditas ordenanzas continúan vixentes, como parte integrante dun convenio colectivo, cando existe expresa remisión ás mesmas, como ocorre co convenio de Pesca Marítima de Arrastre ó Fresco da Coruña, que no seu artigo 7 establece que: “No non expresamente previsto no convenio, estarase ó texto que establecía a Ordenanza Laboral de Pesca de Arrastre ó Fresco de data 31 de xullo de 1976, que continuará en vigor en tanto non haxa outro que o substitúa a nivel de Galicia ou do Estado...”.

[4] As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

105

4.1. Incidencia económica do sector en Galicia

España foi un dos países pioneiros en desenvolver un sector pesqueiro cos trazos propios dunha actividade industrial, na que o destino principal das capturas oríentase ó mercado en vez de á subsistencia dos seus produtores.

A finais de 1999, segundo datos da Secretaría Xeral de Pesca Marítima, España conta cunha flota pesqueira de 18.519 unidades, con 427.683,83 TRB e 1.473.863 kw de potencia. Aínda que a flota pesqueira española está integrada aínda por un importante número de embarcacións (en 1986 había censadas 17.464 unidades), reduciuse significativamente en canto a arqueo (649.460 TRB en 1986, o que significa unha redución dun 34,1% neses anos) e potencia (a mediados dos 80, superaba os dous millóns de quilovatios). En canto ó emprego, pasouse de 113.241 tripulantes en 1976 a 70.907 en 1998.

No contexto da economía española, a actividade pesqueira ten un peso pouco significativo. Segundo os datos máis recentes que facilita a Fundación BBV, o valor engadido bruto a custo dos factores da pesca e a acuicultura cuantificábase en 271.824 millóns de pesetas en 1993, o que implica un peso dun 0,4% no conxunto da actividade productiva española e do 8,9% do VAB do sector primario do noso país. Sen embargo, o labor extractivo representa un papel transcendente no tecido productivo de determinadas Comunidades Autónomas, tanto de forma directa como exercendo de sector de arrastre para varios sectores productivos (estímase que, por cada emprego directo existente na pesca, xéranse entre cinco e dez empregos indirectos en actividades en terra vinculadas).

Con bastante diferenza, Galicia é a Comunidade Autónoma española na que o modelo productivo depende en maior medida da pesca. O sector pesqueiro galego é o máis potente de España (aporta o 42,4% do VAB pesqueiro nacional), xera o 3,2% do VAB total rexional (máis que o resto de comunidades autónomas) e ten un peso dun 32,6% dentro do sector primario da súa Comunidade. Ademais a economía galega é a máis especializada en actividades pesqueiras e acuícolas de España. Dentro do sector pesqueiro español, a Galicia séguenlle a bastante distancia Andalucía (19,9% do VAB sectorial), o País Vasco (10,3%), Cataluña (6,9%) e Canarias (6,6%).

En Galicia, a indubidable importancia da actividade pesqueira maniféstase, ademais, pola súa relación con 45 das 56 actividades económicas galegas, entre as cales destacan a industria conserveira, a construción naval, a fabricación de aparellos, a provisión de materias primas, o transporte e os servizos financeiros.

En canto ó peso de cada unha das tres provincias galegas con costa no VAB pesqueiro rexional, Pontevedra aporta o 56% (chegando a xerar case a cuarta parte do VAB pesqueiro a escala nacional), A Coruña faíno co 36,7% (case a sexta parte da actividade pesqueira española) e Lugo co 7,3%.



Sen embargo o sector en Galicia presenta signos de decadencia tanto en termos de actividade como de emprego. Ademais das causas comúns que afectan ó conxunto do sector en toda España (efectos negativos da ampliación a 200 millas, limitacións xurdidas dos acordos internacionais e bilaterais, política de conservación de recursos no ámbito da política comunitaria sobre pesca), pódense observar trazos particulares propios:

Esgotamento de especies nas augas galegas e portuguesas próximas que orixinaron unha redución da flota de cerco e de arrastre. Este problema é bastante preocupante para o futuro da flota artesanal galega, que integra a máis do 90% de tódolos buques pesqueiros galegos e a case o 60% dos tripulantes.

Problemas de sobreexplotación en augas comunitarias, sobre todo no que respecta ás capturas de especies demersais, que prexudica á flota galega que opera nos caladoiros do Grand Sole.

Incerteza para a flota de altura e gran altura que opera nos caladoiros do Atlántico Norte e en augas marroquís.

Aumento das importacións de peixe e da canalización das vendas por vías diferentes á dos portos marítimos y das lonxas, o que inflúe nos prezos e repercute negativamente no papel da estrutura pesqueira galega como provedor nos mercados de produtos pesqueiros frescos e conxelados.

Este panorama afecta considerablemente á capacidade da flota galega, que atravesa unha etapa de reconversión. Ademais, o peso da flota artesanal, cun alto grao de antigüidade e da que a propiedade é principalmente de carácter familiar impide unha xestión eficiente da comercialización das capturas e unha maior xeración de valor engadido.

4.2. Condicións laborais

Entre tódalas actividades laborais consideradas como de alto risco, o traballo nos buques pesqueiros lanza a taxa de accidentabilidade máis alta de tódolos sectores de actividade laboral.

O barco é unha plataforma móbil, o que se traduce nunha situación de equilibrio inestable permanente, aumentando a inseguridade dun traballo que implica en si mesmo unha carga de risco elevada. A maior parte das tarefas lévanse a cabo sobre a cuberta, o traballador debe soportar unhas condicións meteorolóxicas ás veces hostís, temperaturas extremas tanto de frío como de calor, entorno húmido, temporais, etc.

O horario de traballo é inexistente, o ritmo de traballo márcao o mar e as capturas. A media é de 80 horas de traballo semanais, e trabállase tanto de día como de noite. Os períodos de descanso na xornada diaria non pasan de 4 ou 5 horas continuadas.



O sistema de remuneración habitual é o coñecido como “á parte”, é dicir, o salario depende das capturas, o que supón unha superación e un esforzo continuo. Esta cuestión vese agravada coa ausencia na maioría dos casos dun salario garantido, pola falla de negociación colectiva no sector, que se vexa reflectida na elaboración de convenios colectivos, onde se contemple a regulación e determinación da contía de dito salario.

A isto habería que engadirlle os riscos inherentes á propia navegación, como afundimentos, vías de auga, naufraxios, incendios, etc.

O barco é ó mesmo tempo vivenda e lugar de traballo. En certos tipos de pesca os mariñeiros viven a bordo durante cinco ou seis meses.

As condicións de habitabilidade do barco atópanse intimamente ligadas ó sistema de pesca, tipo de barco, tonelaxe, etc. Non obstante a pesca artesanal representa a porcentaxe máis alta de buques dentro da Comunidade galega. Neles os espazos son reducidos, cando non exiguos. Os camarotes deben ser compartidos, polo que a intimidade é inexistente. As condicións hixiénicas son, nalgúnas ocasións, máis que precarias.

O traballador a bordo soporta, nos períodos de descanso, as mesmas condicións ambientais (ruído, vibración) que durante ó traballo.

A permanencia a bordo durante longos períodos de tempo da lugar non só a problemas no entorno familiar, senón tamén a un illamento do seu medio por falta de contacto con outros grupos sociais.

Todo o anterior tradúcese en que a pesca é, dentro de tódalas actividades laborais, a que presenta un índice máis alto de accidentabilidade, non só en Galicia, senón dentro dos países da Unión Europea.

A taxa anual de accidentes mortais para a totalidade dos países da Unión Europea alcanza unha media dun 2 por mil, mentres que é do 0,3 por mil para o resto de actividades consideradas tradicionalmente como de alto risco, como a construción, a minería ou a agricultura.

Segundo un informe elaborado pola OIT o 13 de decembro de 1999, alomenos 24.000 pescadores e persoas relacionadas coa pesca e o procesado do peixe morren cada ano. Nos Estados Unidos, a taxa de sinistralidade referida ó sector pesqueiro en 1996 foi dezaseis veces superior á do traballo policial e o relacionado coa loita contra o lume, e corenta veces superior á media nacional. En Dinamarca, dita taxa entre 1989 e 1996 foi de 25 a 30 veces máis elevada que a dos traballadores en terra. En Guinea, país de África Occidental que conta con máis de 7.000 persoas que pescan artesanalmente, calcúlase que, cada ano, o 6% das barcas sofre un accidente e un de cada 200 pescadores morre en tales accidentes. En Francia cada ano un mariñeiro de cada oito é vítima dun accidente.

Centrándonos na Comunidade Autónoma de Galicia, no ano 1999 houbo 2.102 accidentes en pesca, acuicultura e actividades de servizos relacionadas coas mesmas,

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

representando un 5,07% do total de accidentes, dos cales os mortais significaron un 16% do total de accidentes mortais.

Por provincias, e nese mesmo período, os accidentes nos barcos e demais actividades sinaladas nalgunha das localidades da Coruña, representaron o 43,86% do total, en Pontevedra o 42,35%, e en Lugo o restante 13,79%.

De xaneiro a maio de 2000, en Galicia houbo un total de 904 accidentes de traballo en pesca, acuicultura e actividades de servizos relacionados coas mesmas, segundo datos facilitados pola Dirección Xeral de Relacións Laborais da Consellería de Xustiza, Interior e Relacións Laborais distribuídos do seguinte modo:

LEVES	GRAVES	MORTALES
862	35	7

Por provincias, a distribución foi como segue:

	LEVES	GRAVES	MORTALES
CORUÑA	395	21	6
LUGO	111	—	—
PONTEVEDRA	356	14	1

En canto á forma de producirse o accidente, as máis destacadas foron:

Caídas ó mesmo nivel	228 accidentes
Sobreesforzos	173 accidentes
Golpes con obxectos ou ferramentas	165 accidentes
Caídas a distinto nivel	111 accidentes
Choques contra obxectos inmóviles	49 accidentes

Outro dato significativo é que o 68,69% dos accidentes aconteceron en centros dos cales o número de traballadores estaba comprendido entre 1 e 25 homes, e, nas embarcacións con 4 ou menos tripulantes, o 16,7% dos accidentes foron mortais e o 25,71% graves.



Por idades, o 57,85% dos accidentes sufríronos traballadores entre 35 y 54 anos, tramo de idade no que incidiron 6 dos 7 accidentes mortais. Respecto da antigüidade no posto de traballo, 495 accidentes, isto é, o 54,75%, aconteceu en traballadores con máis dun ano de antigüidade, acapando igualmente o 85,71% dos mortais.

Por último, significar que o maior número de accidentes producíronse entre as 10 e 12 horas cun 27,76%, acumulándose sen embargo a maior parte dos accidentes mortais a partir das 24 horas.

Debe observarse que tódolos datos facilitados, correspondentes ás estatísticas de accidentabilidade no sector no período comprendido entre xaneiro e maio de 2000, correspóndense con escasísima variación ás estatísticas do ano 1998 e 1999, podendo, polo tanto, considerarse como unha tendencia consolidada e orientativa para o desenvolvemento do traballo que se ofrecerá a continuación.

4.3. Prevención de riscos laborais

A principal novidade en materia de normativa de prevención aplicable ó sector constitúea o Real Decreto 1216/97, do 18 de xullo, que establece as disposicións mínimas de seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques de pesca, e que supón a transposición ó Dereito español da Directiva 93/103/CEE, Directiva específica adoptada con amaño ó apartado 1 do artigo 16 da Directiva 89/391/CEE, unha Directiva xenérica no ámbito da seguridade e saúde dos traballadores.

A Directiva 93/103/CEE está incluída entre as Directivas referentes a lugares de traballo específicos, estando excluída expresamente da Directiva de lugares de traballo 89/654/CEE, da que resulta complementaria.

As demais directivas específicas xa adoptadas no ámbito da seguridade e saúde no traballo son aplicables, salvo indicación en contra, á pesca marítima. En concreto a Directiva 93/103 establece que a Directiva 92/29/CEE, relativa ás disposicións mínimas de seguridade e saúde para promover unha mellor asistencia médica a bordo dos buques, aplícase plenamente ó ámbito da pesca marítima; así como a Directiva 92/58/CEE, relativa á sinalización de seguridade no centro de traballo en relación coas vías e saídas de emerxencia e a detección de incendios e loita contra estes; ou a Directiva 89/656/CEE relativa ás disposicións mínimas de seguridade e saúde para a utilización polos traballadores de equipos de protección individual. Tódalas Directivas mencionadas foron traspostas ó Dereito español con idéntico alcance.

As razóns que levan á elaboración da Directiva 93/103/CEE son as seguintes:

- Necesidade de adoptar medidas en materia de seguridade e saúde no traballo no marco das diversas medidas comunitarias relativas ó sector pesqueiro.



As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- Cumprimento das disposicións mínimas tendentes a garantir un nivel maior de seguridade e de saúde a bordo dos buques de pesca como imperativo para garanti-la seguridade e saúde dos traballadores afectados.
- As condicións específicas e particularmente difíciles de traballo e vida a bordo dos buques de pesca son causa de que o índice de frecuencia dos accidentes mortais que se producen nos oficios de pesca marítima é moi importante. Non esquezamos a este respecto que o traballo dos mariños está sometido a considerables variacións, depende moito da experiencia, implica grandes cambios na tensión laboral e gastos de enerxía, é heterónimo e parece que un día de traballo teña 24 horas. A razón básica de que o traballo teña estas características estriba na locomoción do entorno diario laboral, separación do entorno familiar e social, convivencia forzada en reducido espazo, aleatoriedade das capturas, tipo de retribución á parte, etc.
- A importancia que debe concedérselle, por motivos de saúde e seguridade dos traballadores, á localización dos buques de pesca en caso de emerxencia, en especial a través das novas tecnoloxías.

Nembargantes, deben facerse as seguintes consideracións:

4.3.1. Baleiro normativo

Como xa se apuntou, a transposición da Directiva antes indicada efectuouse mediante o Real Decreto 1216/1997, do 18 de xullo. No artigo segundo de dito Real Decreto distínguese entre buque de pesca novo e buque de pesca existente, o cal ten transcendencia a efectos de determina-la entrada en vigor da norma e a efectos de determina-lo contido substantivo aplicable. Así os buques de pesca existentes deberán cumprir as disposicións mínimas de seguridade e saúde no traballo que figuran no Anexo II da norma, a máis tardar o 23 de novembro do 2002. Os buques de pesca novos resultarlles de aplicación o Real Decreto á entrada en vigor do mesmo, isto é, a partires do 7 de outubro de 1997.

Por outra parte, o buque ó cal se lle aplique a normativa á que nos vimos referindo, deberá ter unha eslora entre perpendiculares igual ou superior a 15 metros.

Con todo o exposto conclúese que a normativa específica de prevención de riscos laborais, pola que se establecen as disposicións mínimas de seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques de pesca, en data 15 de xuño de 2000, e en relación coa Comunidade Autónoma de Galicia, aplicárase ou poderá esixirse a súa aplicación, a partires do 23 de novembro de 2002 a tan só 635 embarcacións dun total de 6.630, é dicir a tan só o 13,2% dos centros de traballo (número de barcos segundo estatísticas da flota pesqueira da Consellería de Pesca, que sinalan o número total de embarcacións con permiso de explotación, en data 15 de xuño de 2000). Cifra que se ve sensiblemente reducida en relación cos buques incluídos no seu ámbito de aplicación na actualidade, ó ter que concorrer nos mesmos o dobre requisito de tamaño e consideración de buque de pesca novo.



Polo tanto, non existe normativa específica de aplicación de prevención de riscos laborais á inmensa maioría de buques de pesca como lugar de traballo, que en Galicia significa o 86,8% das embarcacións de pesca, ou sexa, 5.755 barcos.

4.3.2. Novo enfoque na prevención de riscos laborais

Como sinala a Exposición de Motivos da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de Prevención de Riscos Laborais, a protección do traballador fronte ós riscos laborais esixe unha actuación na empresa que desborda o mero cumprimento formal dun conxunto predeterminado de deberes e obrigações empresariais e máis aínda a simple corrección a posteriori de situacións de risco xa manifestadas. A planificación da prevención desde o momento mesmo do deseño do proxecto empresarial, a avaliación inicial dos riscos inherentes ó traballo e a súa actualización periódica a medida que se alteren as circunstancias, a ordenación dun conxunto coherente e globalizador de medidas de acción preventiva axeitadas á natureza dos riscos detectados e o control da efectividade de ditas medidas constitúen os elementos básicos do novo enfoque na prevención de riscos laborais. E xunto a isto a información e formación dos traballadores dirixidas a un mellor coñecemento tanto do alcance real dos riscos derivados do traballo como da forma de previlos e evitalos. Debemos face-los seguintes apuntes:

- No sector marítimo pesqueiro, a prevención iníciase desde o momento de deseña-lo proxecto de construción do barco onde deberán tomarse en consideración os riscos inherentes á actividade, sendo primordial o control na fase de execución do proxecto nos estaleiros. A este respecto deben terse en conta non só os riscos implícitos na actividade laboral nos buques de pesca en xeral, senón moi especialmente os riscos particulares que sufran o tipo de arte utilizado para desenvolver-la actividade extractiva, na súa dobre vertente de manobra e procesamento das capturas e o lugar onde se leve a cabo a actividade. A manobra da arte de pesca consta de tres fases: preparación do material, introducción na auga ou largada da arte e a recollida ou virado do mesmo. O procesamento comprende a clasificación, o eviscerado, o lavado e o almacenamento. Pois ben, cada unha destas principais actividades engloban uns específicos riscos que deberán ser contemplados, discernindo segundo o tipo de arte utilizado. Por outra parte, debe de tomarse en consideración o sitio onde se vai a traballar, para adecua-la prevención na propia fase de construción. A este respecto inflúe a distancia do caladoiro, isto é, os días de navegación e de duración das mareas, que repercute na habitabilidade, no tamaño dos depósitos, na seguridade das máquinas, etc., e tamén inflúen as características climatolóxicas da área de actuación, por canto o estado do mar e a temperatura son elementos decisivos que definen o traballo a bordo. Sirva como exemplo comentarios de mariñeiros que prestaban os seus servizos nun barco completamente novo, perfectamente equipado, incorporando as últimas tecnoloxías de navegación, de comunicación, de detección de pesca, cunha boa habitabilidade, etc., e sen embargo os traballadores tiñan que soportar unas durísimas condicións de traballo e vida a bordo. A razón estribaba en que o barco fora deseñado e construído para faenar en augas tranquilas, e non no Gran Sol, polo que



As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

a escasa quilla do buque provocaba que o barco, ó navegar, se precipitase desde unha altura variable, por efecto das olas, golpeándose violentamente coa auga.

- No sector marítimo pesqueiro, as condicións laborais de prestación de servizos alcanzan unha especial transcendencia no ámbito da prevención de riscos, posto que o principal problema neste ámbito é o da xornada laboral. En efecto, a falta de control administrativo, a distancia do centro de traballo e o tipo de retribución á parte orixinan que as xornadas de traballo sexan excesivas. Segundo declaracións vertidas polos tripulantes de diversas embarcacións galegas, as xornadas acostuman a ser de 12 horas diarias, cunha distribución irregular, e cun traballo intenso e duro que provoca o cansazo, a diminución de reflexos, o recurso a sustancias estimulantes, etc., considerándose polo tanto esta situación como unha das máis importantes causas de accidentes no traballo no mar.
- No sector marítimo pesqueiro alcanza unha especial importancia a localización a bordo dos distintos equipos esixibles de protección contraincendios, de salvamento e supervivencia, de protección persoal, de comunicación, de navegación, etc. Pero non só deberán de atoparse no barco, senón correctamente emprazados e sinalizados. A este respecto sirva como exemplo outra observación efectuada a bordo de buques modernos, ben equipados, que, sen embargo, non tiñan os equipos situados nun lugar no que foran aproveitables e operativos. É o caso dos aros salvavidas que se colocan nun arrastreiro na ponte, moi lonxe do lugar no que existe un maior risco de accidente por caída a auga, como é a rampla de popa pola que accede o copo. É tamén o caso dos chalecos salvavidas que case nunca os levan postos os tripulantes, estando gardados nos camarotes.
- No sector marítimo pesqueiro a formación dos traballadores en materia de prevención de riscos laborais adquire especial relevancia, sendo totalmente imprescindible por canto as situacións de risco inminente poidan sucederse con certa frecuencia, non podéndose recorrer con carácter inmediato nin tan sequera mediato a elementos ou sistemas externos que puideran auxiliar. Son os propios tripulantes os que deben solucionar estes supostos, requirindo, polo tanto, especial formación. Son eles os que deben controlar e apagar incendios, os que deben accionar os elementos de emerxencia, os que deben usar os sistemas de salvamento, etc. E esa formación debe ir complementada con exercicios periódicos contraincendios, de salvamento, etc., porque de qué serve ter tódolos equipos a bordo se logo non se saben utilizar. A este respecto debe sinalarse que nos contactos mantidos con tripulantes de diversas embarcacións de pesca galegas, declaran non realizar exercicios periódicos do tipo sinalado, e nalgúns zonas, como a costa lucense, existen problemas organizativos nos cursos de formación, posto que deben impartirse fora da provincia, debéndose crear grupos determinados para datas determinadas, o cal resulta ás veces de imposible concreción.



- No sector marítimo pesqueiro, o control das condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca e das condicións laborais de prestación de servizos, é moi reducido. Dito control corresponde ó corpo de Inspección de Traballo e Seguridade Social. Por diversos motivos, entre os que puideran nominarse as características do sector, que xeran dificultades intrínsecas de control, a ampla cantidade de sectores de actividade e de materias que controla este corpo da Administración, a escaseza de medios, a falta de motivación para os funcionarios da Inspección para abordar o sector, etc., as visitas xiradas ós buques de pesca para realiza-lo preceptivo control da normativa de prevención de riscos laborais son practicamente inexistentes, curiosamente nun sector que presenta máis alto índice de frecuencia de accidentabilidade. O contacto da Inspección co sector resulta de todo necesario nun dobre sentido: en primeiro lugar para que non exista a sensación de impunidade ou falta de control no desenvolvemento da actividade, e que exista a impresión de que a normativa de prevención de riscos debe ser cumprida; e en segundo lugar para crear vías de comunicación entre a Administración laboral e o sector para asesorar, clarificar dúbidas, en definitiva para que a prevención e a redución da accidentabilidade sexa un logro no que cada parte asuma o papel que lle designa a normativa de prevención de riscos laborais.

4.3.3. Estudio específico das condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques pesqueiros de Galicia

Co presente estudio, preténdese efectuar unha análise dos diferentes aspectos que abarca a prevención de riscos laborais nos buques da Comunidade Autónoma Galega. Non se trata, polo tanto, dun traballo teórico, dun manual de prevención, nin dunha avaliación de riscos ou guía de seguridade, senón dun traballo eminentemente práctico e claro, que pretende ofrecer un diagnóstico da situación dun sector que, como se indicou, ofrece uns altos índices de accidentabilidade, de sinistralidade laboral, de durísimas condicións de traballo e vida, e sobre o que paradoxicamente incide menos a Administración Laboral, na súa tarefa inescusable de control e contribución á mellora destas condicións.

Non se nos escapa que se trata dun traballo ambicioso e difícil, pero sumamente interesante e motivador á vez que, en certo modo, novo, dada a dificultade de atopar fontes de información documental que nos poidan ofrecer unha foto fiable da situación do sector neste ámbito.

Polo tanto o estudio fundaméntase nun labor de campo, de visitas xiradas a buques de pesca pertencentes a distintos portos das tres provincias marítimas galegas, realizando unha coidada selección dos mesmos, segundo diferentes criterios:

- **Por zonas de pesca:** barcos de baixura, litoral e altura.
- **Por idade dos barcos:** de recente construción, isto é, de menos de dez anos e que superen esta idade.



As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- **Por tamaño:** barcos menores e maiores de 15 metros de eslora, clasificación utilizada a efectos de determinar a aplicación do Real Decreto 1216/1997, do 18 de xullo; e tamén a de barcos menores de 10 TRB, entre 10 e 150 TRB e maiores de 150 TRB, clasificación utilizada na normativa reguladora do Réxime Especial dos Traballadores do Mar do sistema da Seguridade Social.
- **Por número de tripulantes:** barcos con menos de 10 e barcos con 10 ou máis tripulantes.
- **Por arte de pesca utilizada:** arrastre, palangre, cerco e artes menores, entre as que se engloban barcos con artes polivalentes, betas, nasas, enmalles, etc.

Pretendeuse que as visitas foran o máis fiables posible, procurando visitar barcos acabados de chegar do mar, coa finalidade de que as condicións a bordo foran o máis parecidas a como resultan na actividade cotián no mar. Os aspectos de seguridade controlados foron os seguintes:

A) Medios sanitarios

Englobándose aquí, ademais do estado da caixa de urxencias, recoñecementos médicos, contacto co C.R.M., etc., os servizos de hixiene e habitabilidade.

B) Espacios de traballo

Aquí analízanse, entre outros, os accesos a bordo, cubertas, zonas de paso, estiba de artes, cabos, cables e cadeas, postos de traballo con especial risco, manipulación de cargas, etc.

C) Riscos eléctricos

Sistemas preventivos contra contactos eléctricos directos ou indirectos, baterías, soldaduras, etc.

D) Recipientes a presión

Botellas de gases comprimidos, localización, estado, utilización, etc.

E) Medios de salvamento

Sinais luminosos, balsas, chalecos salvavidas, etc.

F) Salas de máquinas

Protección da maquinaria, equipos de elevación, sinalización, trincado de pezas ou elementos móbiles, ferramentas, etc.

G) Prevención de incendios

Sistemas contraincendios, extintores, mangueras, sinalización, etc.



H) Protección individual

Calzado, guantes, cintos, roupa de auga e abrigo, etc.

I) Normas específicas segundo a arte utilizada

Manipulación de portas de arrastre, estiba da rede, virado da xareta, protección das mans no largado do palangre, etc.

Outros aspectos que repercuten directamente sobre a seguridade: *senalización e formación*, información, exercicios periódicos contraincendios, sistema de retribución, xornada laboral, sistemas de navegación, de comunicación e de detección de pesca, duración das mareas, maquinarias utilizadas, etc., que se tiveron en conta na valoración dos apartados anteriores.

Para a elaboración do estudo, cualificouse cada barco visitado en cada unha das materias sinaladas, atendendo a catro posibles notas, cales son:

- **BEN.**- O barco reúne tódolos elementos de seguridade da materia seleccionada.
- **SUFICIENTE.**- O barco reúne os elementos básicos, aínda que poida carecer dalgún non esencial.
- **DEFICIENTE.**- O barco carece dalgún dos elementos básicos de seguridade.
- **MOI DEFICIENTE.**- O barco carece da maioría dos elementos de seguridade.

Ó analizar cada materia, explicárase e xustifícase a cualificación que se adxudique ó ofrece-los resultados, determinándose cales son os elementos básicos considerados.

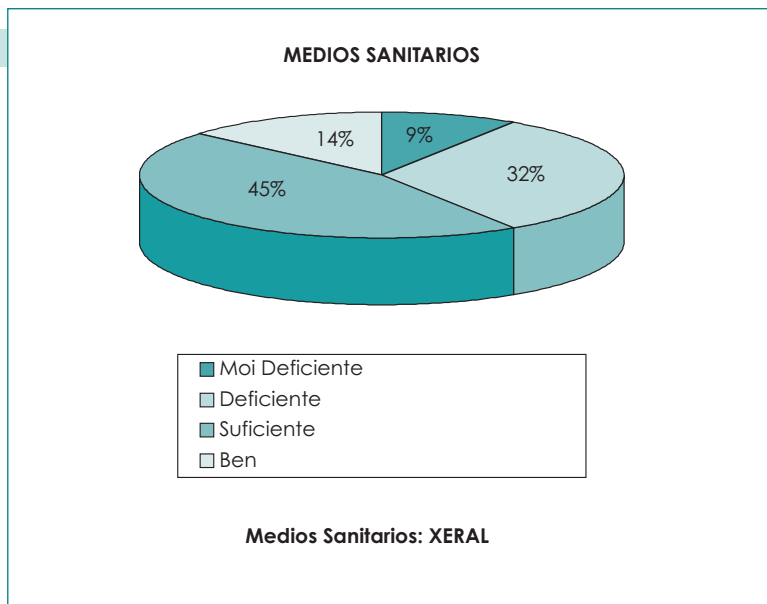
Debe terse en conta que os resultados reflectidos obedecen a un dobre parámetro:

- Ás visitas efectuadas ós barcos individualmente considerados, barcos visitados a fondo e pormenorizadamente en tódalas súas dependencias, equipos e elementos, unido ás entrevistas mantidas a bordo con mariñeiros, motoristas, contramestres, patróns, é dicir, coas tripulacións, e cos armadores.
- Ás visitas xiradas ós portos, cunha visión global da flota de cada porto, xirándose visitas ás lonxas, Confrarías, Asociacións de Armadores, Cooperativas de Armadores, Organizacións Sindicais, etc., mantendo entrevistas cos seus representantes, que mesmo en ocasións acompañaron nas visitas ós barcos.

Sen máis dilación, ofrécese os resultados do anunciado estudo:

4.3.3.1. Medios sanitarios

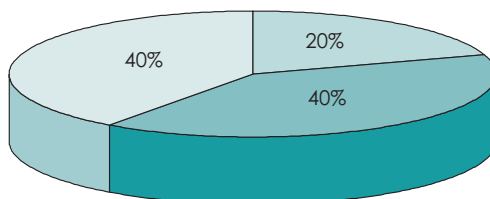
Comenzaremos ofrecendo un gráfico *xeral*, onde se contempla toda a mostra realizada, calificando de modo que se apuntou, os feitos observados atinentes a esta materia.



Observamos carencias importantes no 41% dos barcos visitados, cunha maior gravidade no 9% calificados como moi deficientes, os cales presentaban problemas tales como ausencia de botiquín, carencia ou inutilización de servizos de hixiene, como retretes ou duchas, e un estado deplorable da zona destinada a rancho da tripulación, pola sucidade acumulada, malos olores, dificultade de evacuación por ter unha soa estreita escotilla de saída e entrada, por falta de ventilación, de iluminación, etc.

Distinguindo entre *provincias marítimas*, resultan os seguintes gráficos:

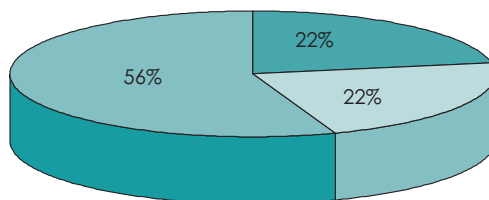
MEDIOS SANITARIOS



■ Deficiente
■ Suficiente
■ Ben

Provincia Marítima: LUGO

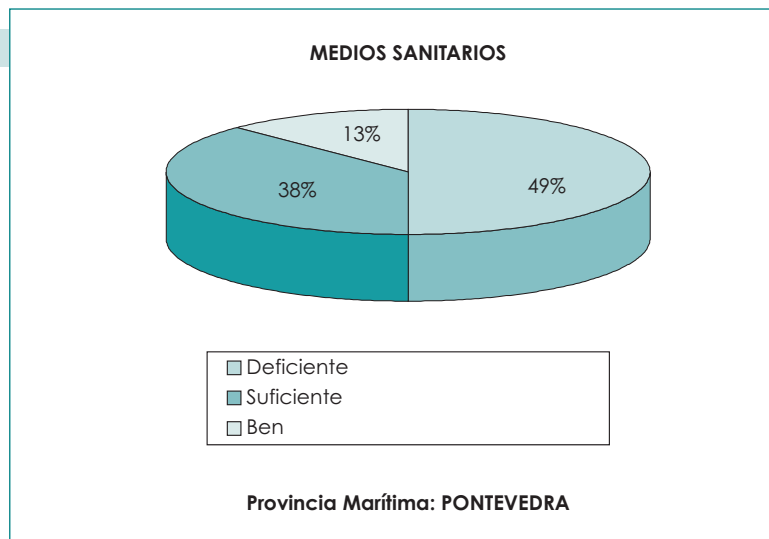
MEDIOS SANITARIOS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente

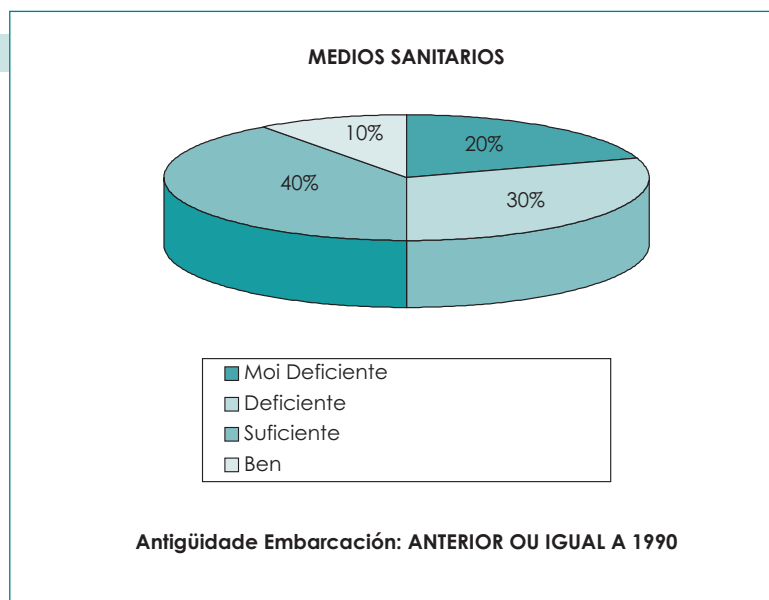
Provincia Marítima: A CORUÑA

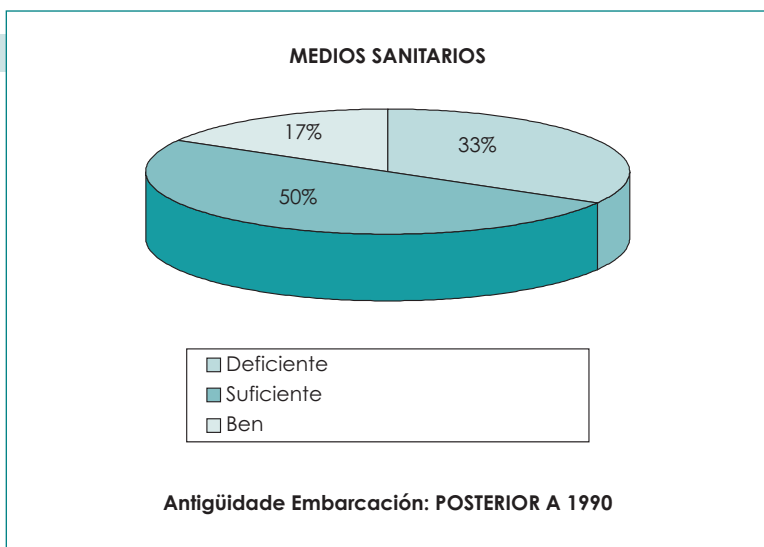
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



Destes, dedúcese que foi na provincia da Coruña onde se detectaron maiores anomalías en materia de medios sanitarios.

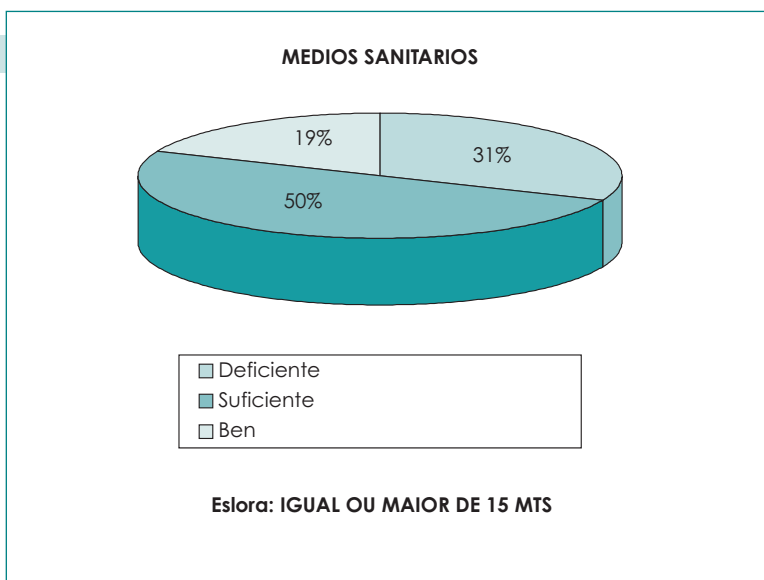
Si utilizamos o criterio de *antigüidade da embarcación*:

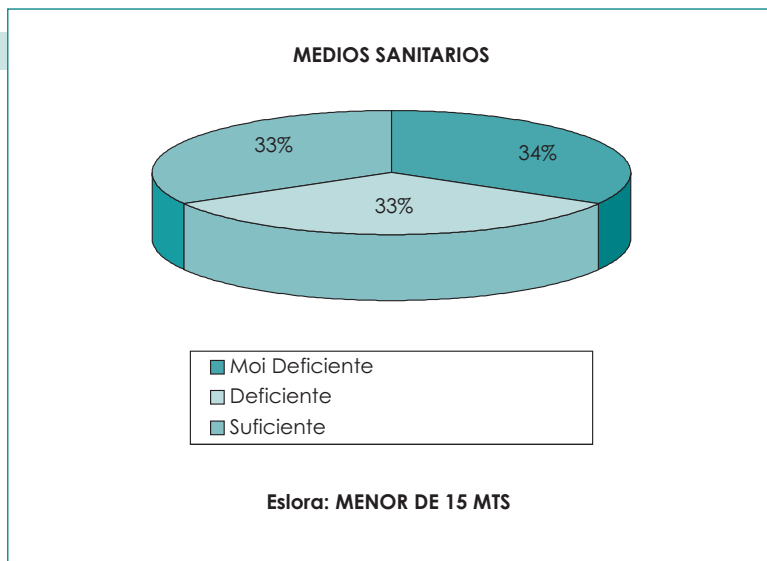




No 20% os barcos máis antigos é precisamente onde se detectan maiores irregularidades.

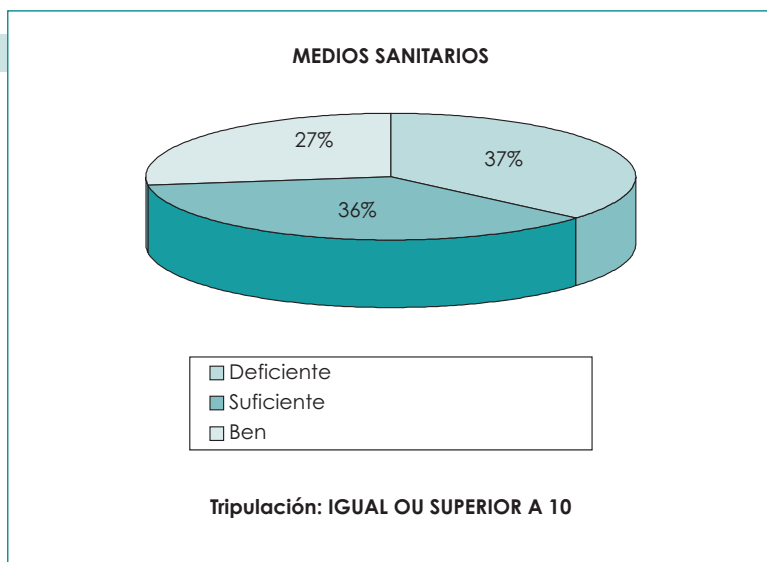
En cuanto ó *tamaño* dos barcos:

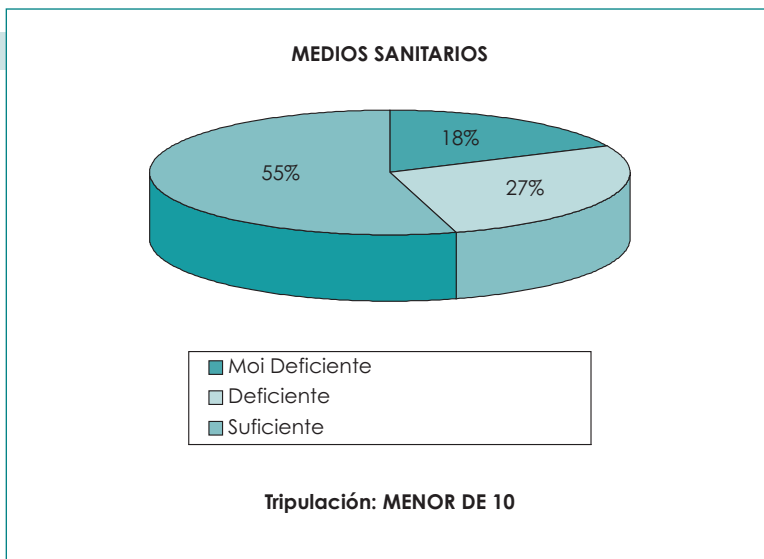




É obvio que son as embarcacións máis pequenas as máis deficientes en medios sanitarios.

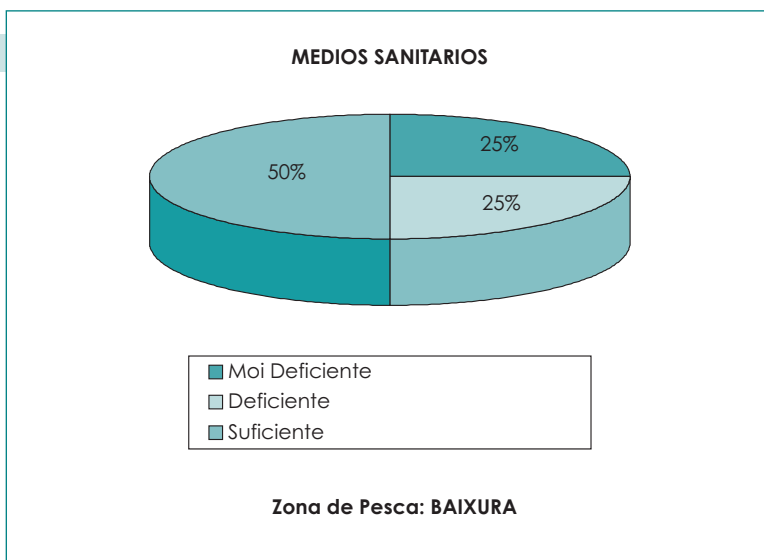
Pasemos a outro criterio, o de *número de tripulantes*:



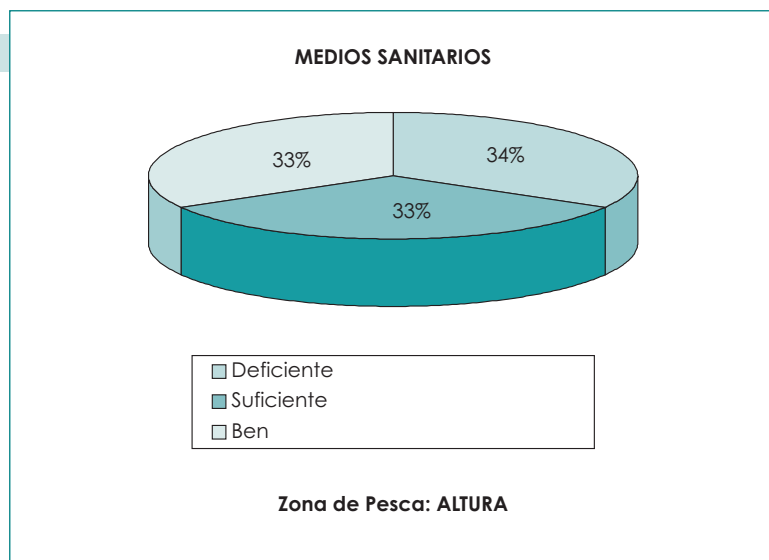
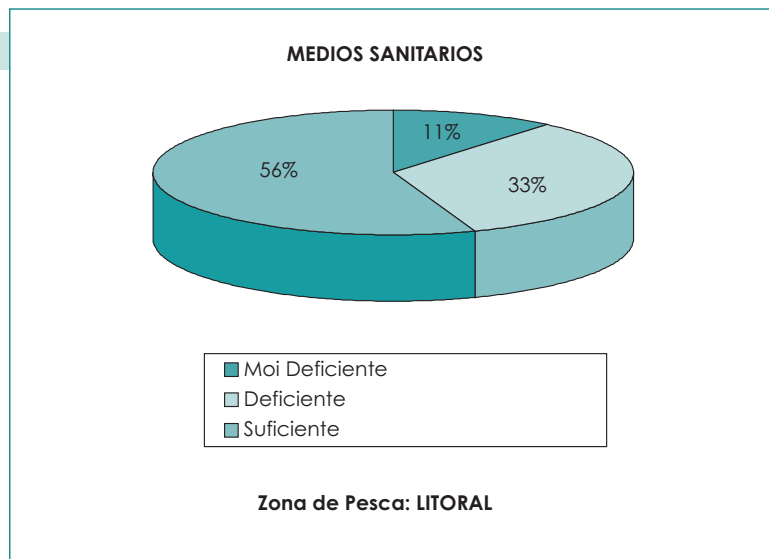


En lóxica consonancia co visto ata aquí, os barcos con tripulacións máis reducidas son os máis afectados.

Utilicemos agora o criterio da *zona de pesca*:



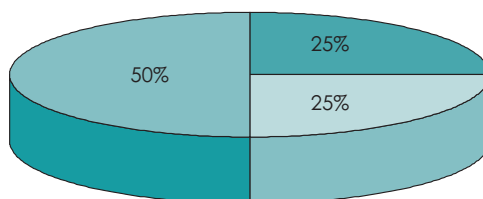
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



Os barcos que faenan cerca da costa presentan maiores deficiencias.

Por fin analizarase a cuestión según a *arte de pesca* utilizada:

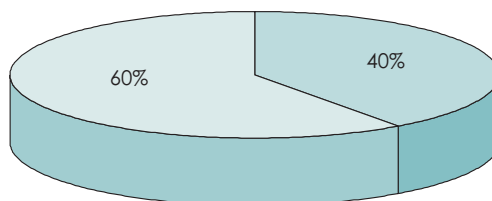
MEDIOS SANITARIOS



- Moi Deficiente
- Deficiente
- Suficiente

Arte de Pesca: ARTES MENORES

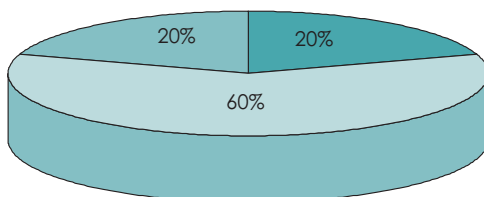
MEDIOS SANITARIOS



- Deficiente
- Ben

Arte de Pesca: PALANGRE

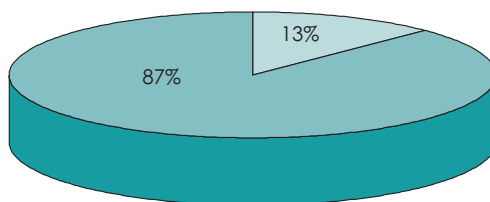
MEDIOS SANITARIOS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente

Arte de Pesca: CERCO

ESPACIOS DE TRABALLO



■ Deficiente
■ Suficiente

Arte de Pesca: ARRASTRE



Son dúas as artes de pesca máis afectadas, artes menores e cerco, resultando, non obstante o cerco o máis relevante, por canto presenta deficiencias nun 80% dos barcos analizados. Por outra parte é moi significativo que na arte do palangre hai unha flota perfectamente equipada en materia sanitaria, que cabería calificar como exemplar, fronte a outra, dedicada ó mesmo sistema de pesca, pero con anomalías importantes neste ámbito. Por fin, é a modalidade de pesca de arrastre a que presenta unha mellor situación media en xeral.

CONCLUSIÓNS:

Neste apartado, que denominamos *MEDIOS SANITARIOS*, ademáis de botiquíns e asistencia médica, incluimos servicios de hixiene, habitabilidade, cociña, comedor e lugares de descanso, englobándoos nun concepto amplo de instalacións sanitarias e hixiénicas, que se entende teñen moita relación co estado de saúde e de benestar dos pescadores e que alcanzan unha especial relevancia no mundo do traballo no mar. Pensemos, por exemplo, en que os tripulantes dependen na maioría dos casos, das atencións médicas que lles dispensa alguén que non é experto na materia. Existe unha obvia diferenza entre as posibilidades de atención médica na costa e a bordo, coa peculiaridade de que esta diferenza aumenta cada vez máis, tal vez porque o nivel de saúde en terra mellora constantemente e os coidados médicos a bordo apenas avanzaron nos últimos anos, cuestión que se ve agravada pola circunstancia de que os mariñeiros embarcados representan unha poboación de risco respecto dos coidados médicos no caso de accidentes e enfermidades. Os barcos frecuentemente están no mar durante días ou mesmo semanas antes de chegar ó porto, polo que ás veces non é suficiente cunha asistencia médica de primeiros auxilios, senón que é necesaria unha asistencia de segundo e terceiro orde. Polo tanto, é singularmente importante que o estado de saúde e benestar da tripulación sexa satisfactorio, sendo imprescindible a realización de adecuados recoñecementos médicos como medida preventiva. Son tres os elementos claves para mellora-los coidados sanitarios a bordo:

1. A formación do persoal encargado da saúde a bordo.
2. O equipo médico do barco (botiquín), incluíndo a guía sanitaria.
3. Consello médico por radio.

De ahí que se consideraran elementos básicos á hora de califica-los medios sanitarios a bordo como moi deficientes, deficientes, suficientes ou ben, os seguintes:

- Existencia do botiquín regulamentario a bordo.
- Existencia de medicamentos caducados.
- Práctica dos recoñecementos médicos.



As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- Realización dos cursos, nos seus diferentes niveis, de sanidade marítima.
- Existencia de aseos e duchas. Estado de limpeza e conservación.
- Ubicación dos ranchos, limpeza, ventilación, iluminación, aillamento acústico, etc.
- Cociña. Instalacións, limpeza. Estado da gambuza. Cámaras de frío e conxelado de alimentos. Carnet de manipulador de alimentos do cociñeiro, etc.

A carencia da maioría de tales elementos da lugar á calificación de moi deficiente, e dalgún deles, á de deficiente.

A normativa tomada en consideración para face-las valoracións, basicamente foi: O Real Decreto 258/1999, de 12 de febreiro, polo que se establecen condicións mínimas sobre a protección da saúde e a asistencia médica dos traballadores do mar; o Real Decreto 1216/1997, de 18 de xullo, sobre disposicións mínimas de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca novos e existentes; e o Convenio O.I.T. nº 126, sobre aloxamento a bordo de buques pesqueiros.

Os resultados reflectidos nos gráficos revélannos que o problema principal en materia de condicións, medios e instalacións sanitarias e de aloxamento da tripulación, céntrase en barcos pequenos, de baixura, dedicados a artes menores, aínda que tamén os de cerco reúnen condicións deficitarias. A provincia onde maior número e gravidade de deficiencias se constataron foi A Coruña.

Non obstante, resulta chamativo que un 34% dos barcos de altura carezan dalgún dos elementos básicos anteriormente enunciados. Dada a permanencia no mar durante semanas destes barcos, é especialmente importante que estean debidamente dotados de medios sanitarios e de mínimas condicións de habitabilidade, posto que en caso contrario os traballadores vense sometidos a situacións de traballo e vida máis que precarias.

4.3.3.2. Espacios de traballo

Neste apartado englobamos os lugares de traballo, zonas de tránsito, accesos a bordo e manipulación de cargas. Tendo en conta de que o barco é un centro de traballo en continuo movemento, que ás veces cobra unha violencia inusitada, e tendo en conta de que, analizada-las estatísticas de accidentes dos anos 1998, 1999 e ata maio de 2000, a maioría dos accidentes a bordo producíronse por caídas de persoas ó mesmo nivel e por golpes de obxectos, seguidos de cerca por atrapamentos, caídas a distinto nivel e sobre-esforzos, este apartado suscita un especial interés, posto que, resulta evidente, que é un dos máis preocupantes, e sobre os que debería incidirse co máximo esmero si se pretende reduci-la accidentabilidade no sector.

Recóllese a continuación un resumo do número de accidentes:

	LEVES			GRAVES			MORTALES		
FORMA DE PRODUCIRSE	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Caidas mesmo nivel	508	480	217	15	15	11	9	9	—
Golpes por objetos	447	397	160	15	11	5	21	1	—
Sobreesfuerzos	349	347	169	4	—	2	9	3	1
Caidas distinto nivel	255	181	203	16	7	7	—	—	3

Polo tanto os elementos básicos a ter en conta neste capítulo, van a se-los seguintes:

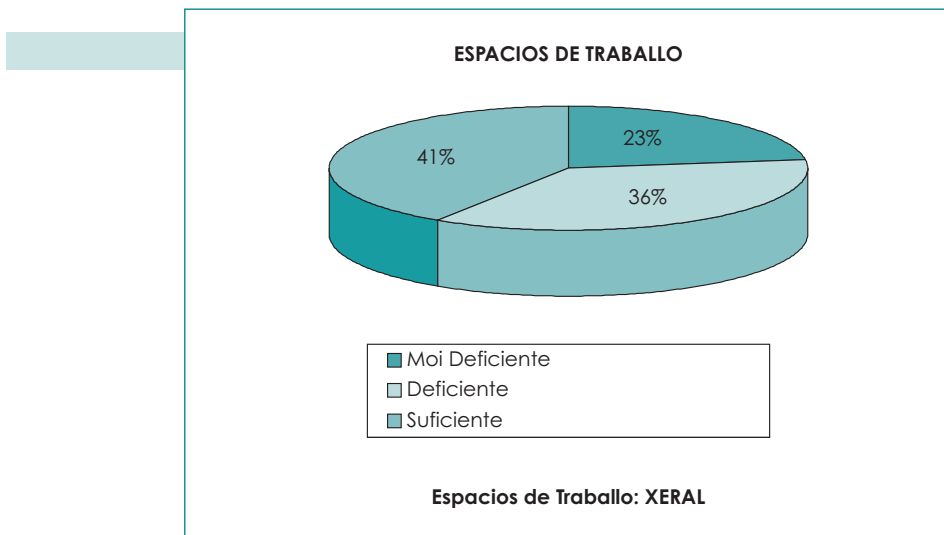
- Vías e saídas de emerxencia, o máis expeditas posible de obstáculos.
- Vías de circulación, limpas, sen obstáculos, protexidas contra o mar e posibles caídas.
- Zonas de traballo e manipulación, expeditas, limpas, protexidas contra o mar e risco de caída.
- Axeitada iluminación dos lugares de traballo.
- Accesos a bordo, instalación de escalas, planchas, redes de seguridade, e axeitada iluminación.
- Manipulación de cargas, mediante utilización de equipos mecánicos ou outros medios organizativos que eviten sobreesforzos.
- Cubertas con tratamento antideslizante.
- Estiba de artes de pesca, cabos, cables, cadeas, etc., de forma axeitada. Conservación destes elementos.
- Traballos en altura, supervisados, e coa debida protección.
- Sinalización correcta dos puntos anteriores.

Como xa se apuntou, a carencia da maior parte destes elementos básicos, implica a calificación dos espazos de traballo dos barcos como moi deficiente; e a carencia dalgúns deles, como deficiente. Como é lóxico cando concorren os elementos básicos, calificarase como suficiente, e cando se aprecie un perfecto cumprimento de tódalas

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

normas de seguridade cunha especial preocupación e dedicación de cara á prevención, calificarase de ben.

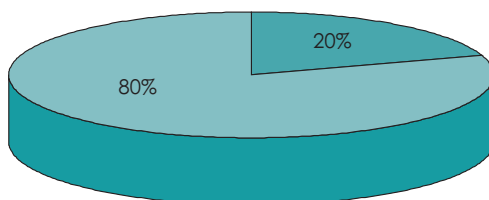
Sen máis, ofreceremos, seguindo o esquema do apartado de medios sanitarios, un esquema *xeral* da mostra analizada, coa advertencia de que os riscos específicos por arte de pesca, trataranse noutro capítulo.



Resulta de entrada chamativo que non se calificara a ningún barco ben neste apartado. Certamente, as condicións en que se prestan os servizos, o lugar onde se realizan, o obxecto das capturas, o ritmo de traballo, as artes de pesca en ocasións moi voluminosas, os equipos de traballo, etc. conlevan a que o centro de traballo presente acumulación de auga, de restos de pescado, lubricantes, etc., que provoca que os espazos de traballo non reúnan os requisitos máis axeitados. De ahí precisamente o gran número de accidentes relacionados con este apartado, e de ahí a necesidade de que se procure que os espazos de traballo sexan obxecto frecuente de baldeos, limpeza, e correcta estiba dos diversos elementos, así como proverse de asdeiros e elementos de agarre suficientes, bordas complementadas con barandillas cando a súa altura sexa escasa, tratar con pinturas e outros elementos antideslizantes as cubertas, colocar guías de seguridade para afrontar o traballo en caso de mal tempo, procurar que os accesos a bordo se efectúen sin o risco tremendo que supón saltar a un barco desde o porto ou desde outro barco abarloado, con risco engadido de resbalar e caer, protexer tódolos ocos e desniveis que poñan orixinar caídas, etc.

Por provincias marítimas, resulta:

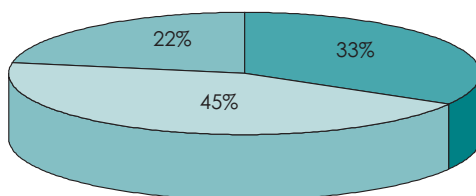
ESPACIOS DE TRABALLO



■ Moi Deficiente
■ Suficiente

Provincia Marítima: LUGO

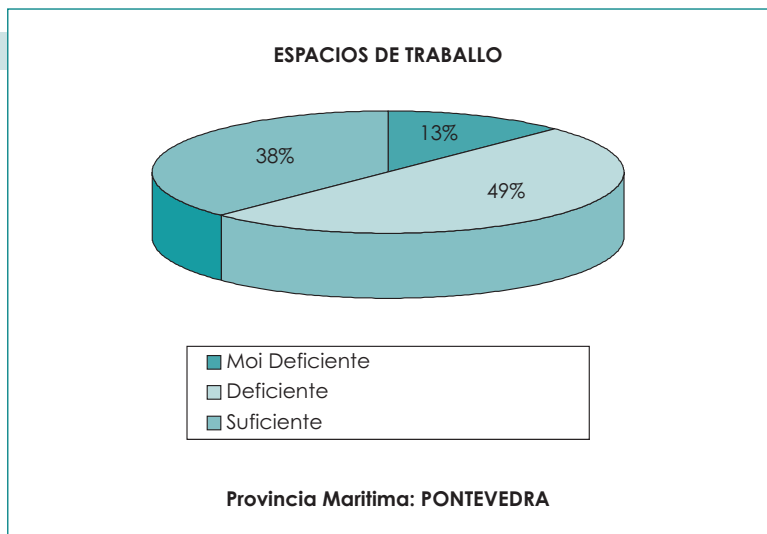
ESPACIOS DE TABALLO



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente

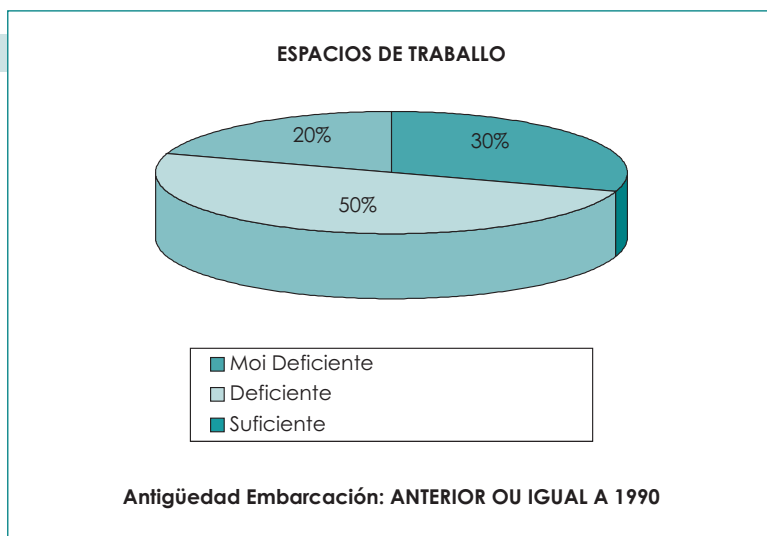
Provincia Marítima: A CORUÑA

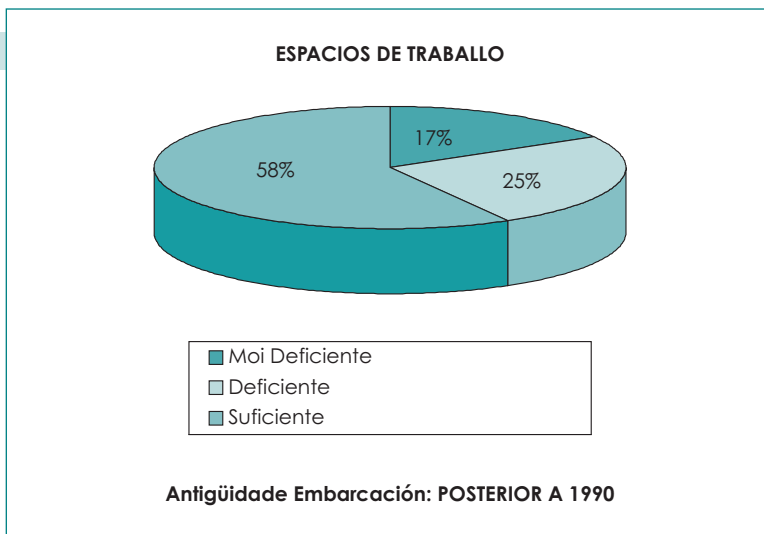
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



Como vemos, a problemática nos espazos de traballo está muy extendida, coa posible excepción da provincia de Lugo, onde se puido apreciar a existencia dunha flota máis coidada neste apartado.

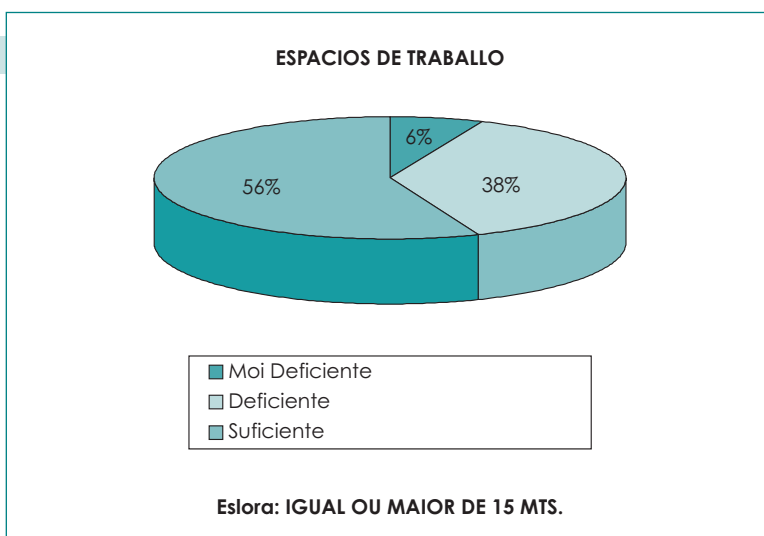
Por antigüidade da embarcación:



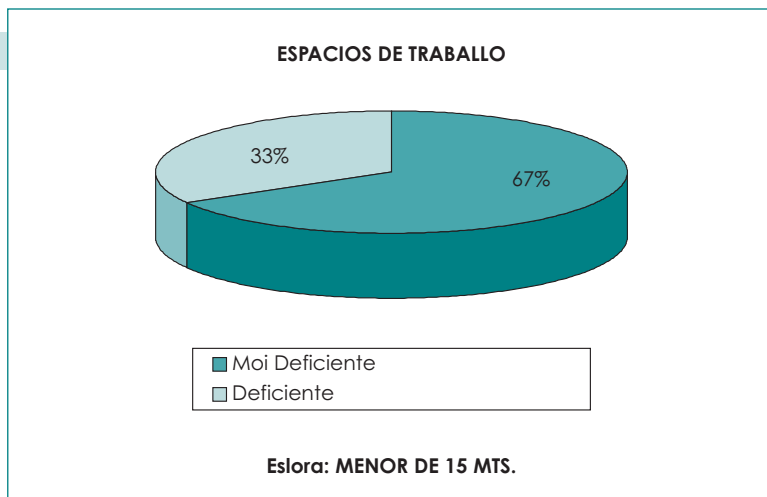


As embarcacións máis modernas reúnen mellores condicións de espazo, de instalacións e proteccións contra o risco de caída, posibilitan o traballo baixo cuberto, etc., o que fai que presenten unha situación sensiblemente superior á dos barcos máis vellos.

Polo *tamaño* do buque:

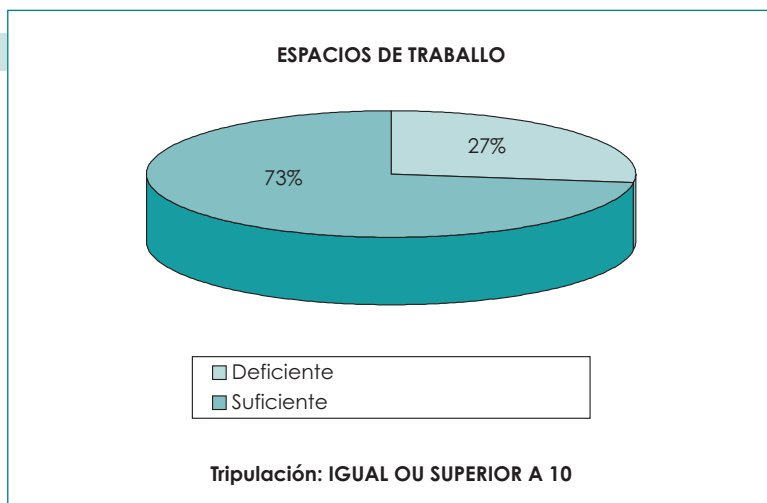


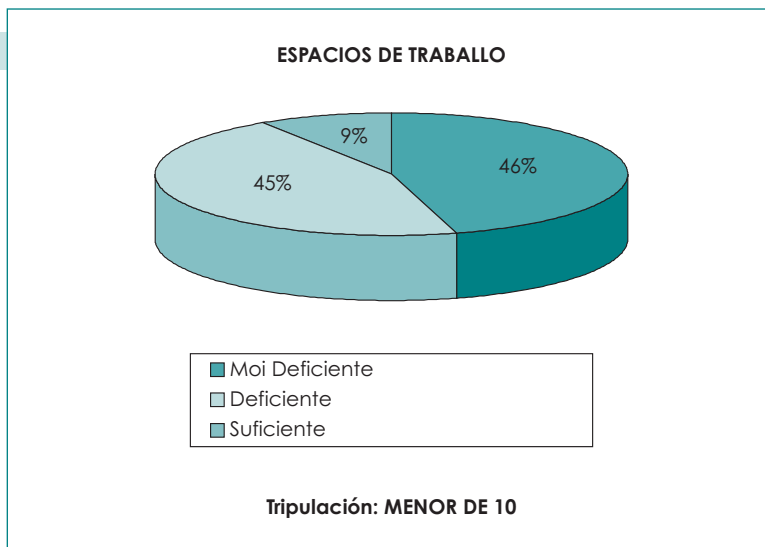
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



Os gráficos son o suficientemente expresivos dunha realidade, cal é, que os barcos máis pequenos acostuman a te-las bordas baixas, non existe suficiente espazo polo que as artes e demais elementos de pesca acumúlanse nas zonas de tránsito, propiciando un grave risco de caída. Non hai suficientes elementos de agarre e os accesos a bordo son especialmente complicados, dada a escasa amurada dos barcos e o movemento das mareas, que pode crear un desnivel co cantil do porto de 6 ou 7 metros, o cal tamén provoca que a descarga manual das caixas de pescado teña que efectuarse cunhas posturas forzadas, modificando o agarre, en posición inestable, con apoio no chan irregular ou resbaladizo, con distancias demasiado grandes de elevación, etc.

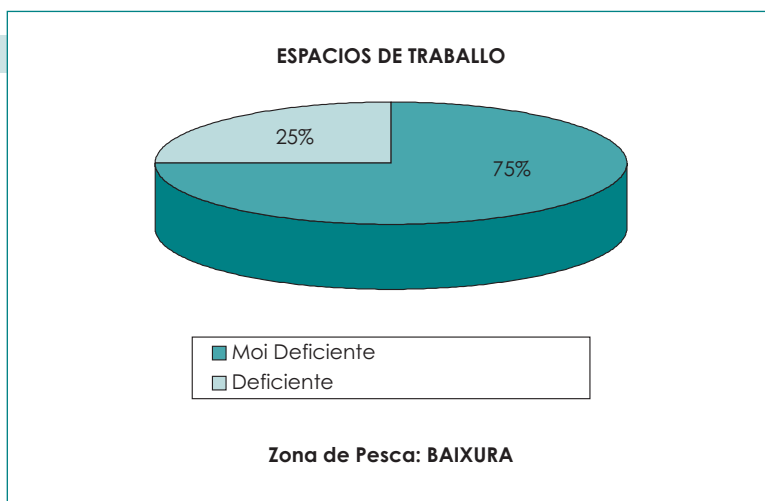
Por número de tripulantes:



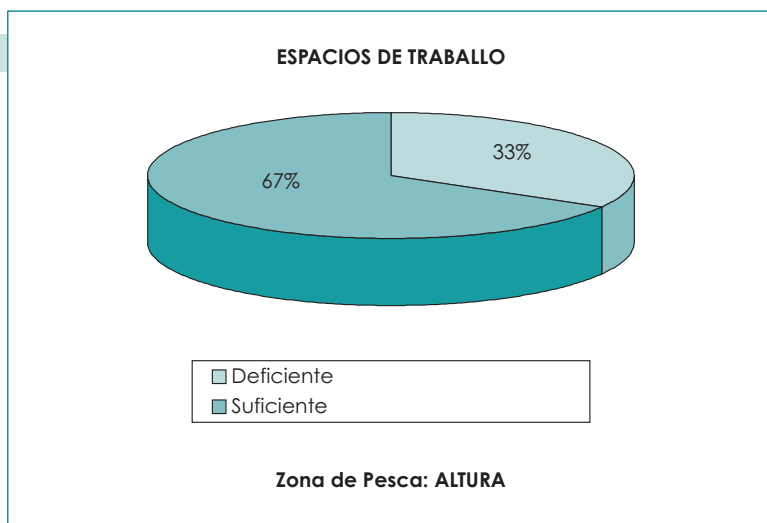
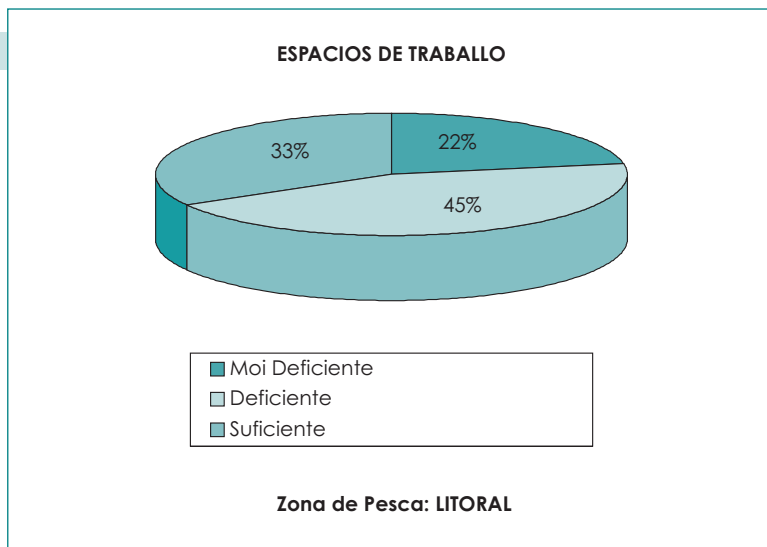


En efecto, as tripulacións menos numerosas correspóndense con barcos máis pequenos, localizándose as peores situacións neste ámbito cos barcos de tripulación inferior a dez, que acaparan a totalidade das calificacións de moi deficiente.

Por zona de pesca:



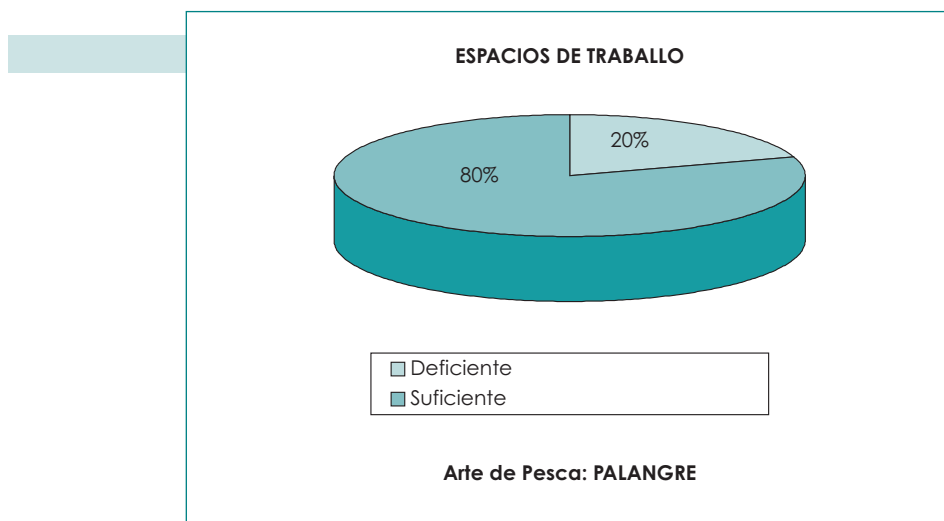
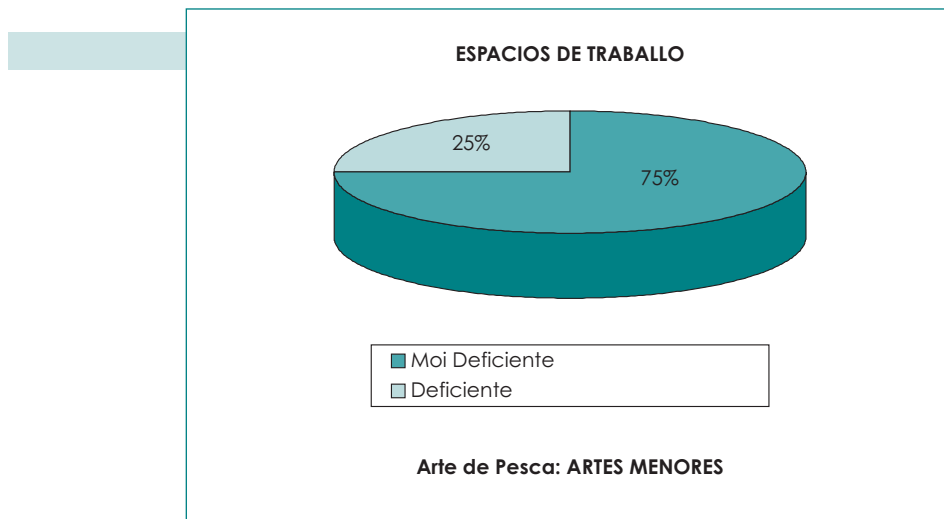
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



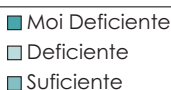
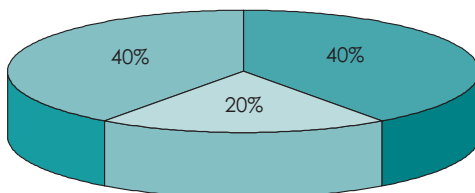
Conforme o barco se vai alonxando da costa, permanecendo máis días fora do porto, van mellorando os espazos de traballo, debido, entre outras causas, á modernización da flota, sobre todo de altura, cunha renovación das súas unidades, e tamén debido a unha maior amplitude do centro de traballo. Non obstante nun 33% a situación é

deficiente, isto é, na terceira parte dos barcos de altura, cuestión altamente preocupante dado que as condicións de prestación de servizos acostuman a ser máis duras nestas embarcacións, que, cando están sometidas a mal tempo e temporais non poden regresar de forma inmediata ó porto ou evita-la saída.

Por arte de pesca utilizada:

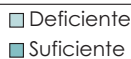
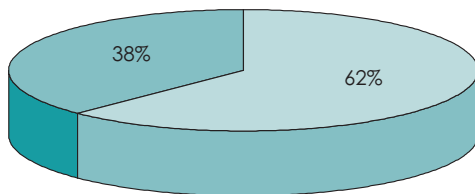


ESPACIOS DE TRABALLO



Arte de Pesca: CERCO

ESPACIOS DE TRABALLO



Arte de Pesca: ARRASTRE

Novamente os barcos con artes menores, que adoitan ser de baixura e de tamaño inferior, son os que presentan maior problemática, seguidos polos dedicados ó cerco. Os barcos que van ó palangre están en mellor situación, posiblemente pola renovación importante desta flota. En canto ó arrastre, a especial perigosidade de determinadas



actividades a bordo provocan que se aprecien deficiencias no 62% dos buques. Non obstante analizarase esta situación no capítulo dedicado ás normas específicas según arte utilizada.

CONCLUSIÓN:

Os barcos máis pequenos e máis antigos presentan unha grave situación nas condicións de seguridade no lugar de traballo, fundamentalmente na provincia da Coruña, aínda que tamén en Pontevedra. Nesta materia resulta trascendental a renovación da flota pesqueira, sen prexuízo de que se poidan adoptar medidas concretas que melloren a situación. O problema ten un alcance tamén de índole xurídico. Referímonos ó vacío legal existente na actualidade por canto a normativa que podería resultar de aplicación, só está prevista para embarcacións de 15 metros de eslora en adiante, é dicir, o *Real Decreto 1216/1997*. Polo tanto exclúe ós barcos inferiores a este tamaño, que, por ende, son os que presentan maiores problemas. Pola contra sí resulta de aplicación o *Real Decreto 487/1997, de 14 de abril*, sobre disposicións mínimas de seguridade e saúde relativas á manipulación manual de cargas que entrañen riscos, en particular dorsolumbares, para os traballadores.

4.3.3.3. Riscos eléctricos

Este apartado ten unha escasísima incidencia como causa de accidentes no traballo no mar. De feito, nos anos 1998, 1999 e no ano 2000 ata o mes de maio, só sucederon 3 accidentes leves. A razón estriba fundamentalmente na utilización de tensións de seguridade, que fai que o valor da tensión de contacto estea nuns límites que sexan inofensivos ó ser aplicados ó corpo humano, a saber, 24 V.

Nembargantes, debe indicarse que aínda se utilizan tensións dañinas para ó corpo humano, e requiren protección, así como outros elementos que se indican a continuación.

Os elementos básicos tomados en consideración na calificación de tales riscos, foron:

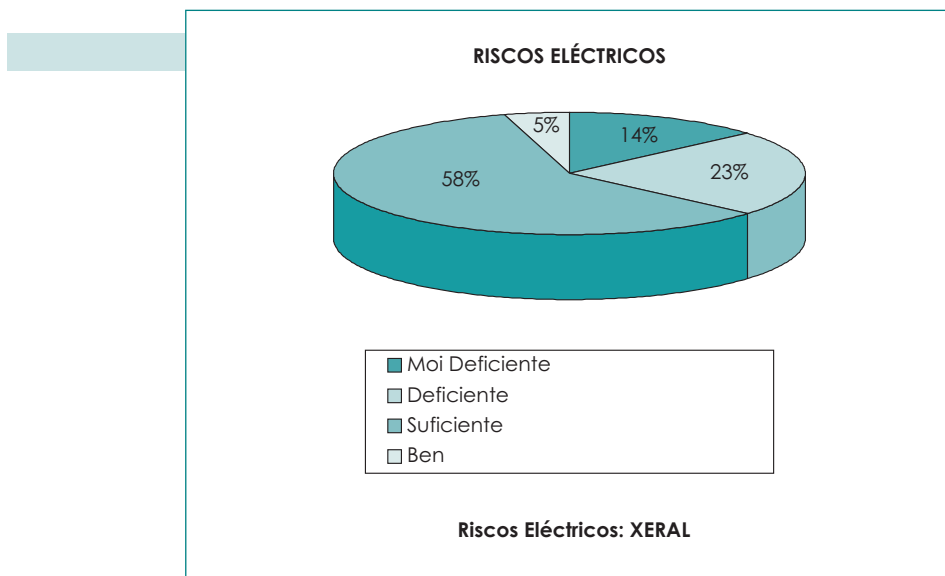
- Protección contra contactos directos de elementos en tensión, ben a través de alonxamento das partes activas, interposición de obstáculos ou recubrimento das partes activas.
- Protección contra contactos eléctricos indirectos, ben mediante separación de circuitos, utilización de tensións de seguridade, illamento de protección ou uso de dispositivos diferenciais nos casos de recibir-la corrente de terra, en ataques e permanencia en estaleiros.

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- Protección dos bornes das baterías de acumuladores utilizadas para arranque de motor, iluminado, etc.
- Protección de luminarias, sobre todo contra o risco de queimaduras por contacto.
- Utilización de soldaduras eléctricas, debéndose especialmente afastar todos os cables, pinzas e conexións, así como instalar correctas postas a terra da máquina con proteccións diferenciais axeitadas.

Do traballo de campo realizado, obtéñense os seguintes resultados:

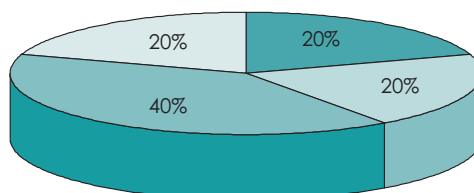
En xeral:



Como se pode observar, máis dun 60% dos barcos teñen os elementos básicos de protección.

Por provincias:

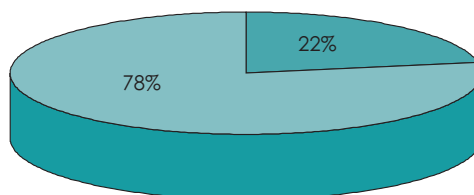
RISCOS ELÉCTRICOS



- Moi Deficiente
- Deficiente
- Suficiente
- Ben

Provincia Marítima: LUGO

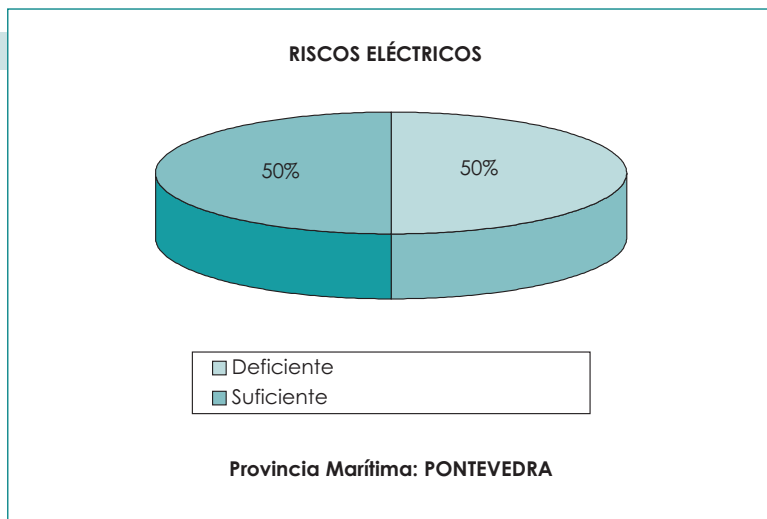
RISCOS ELÉCTRICOS



- Moi Deficiente
- Suficiente

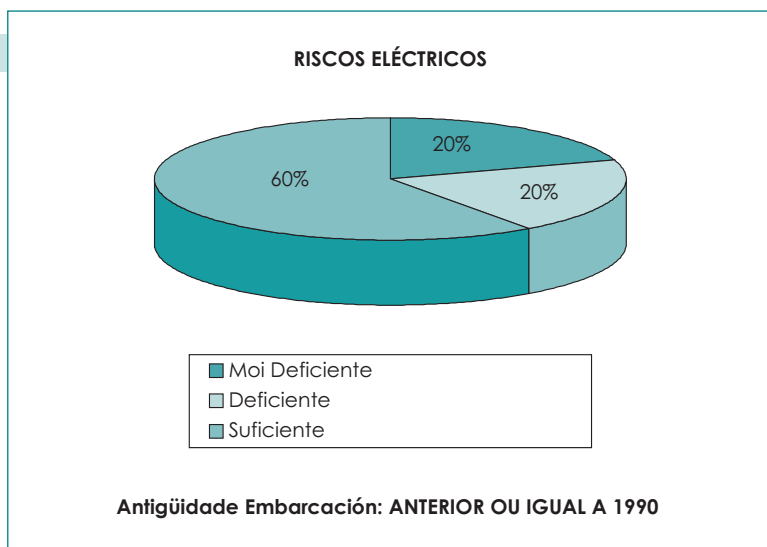
Provincia Marítima: A CORUÑA

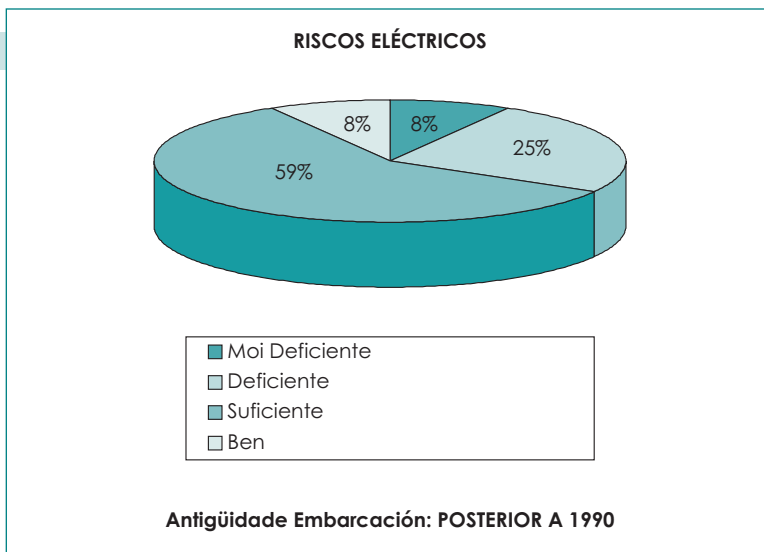
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



A situación é moi semellante, aínda que na provincia da Coruña, en xeral puidose detectar unha mellor protección neste ámbito.

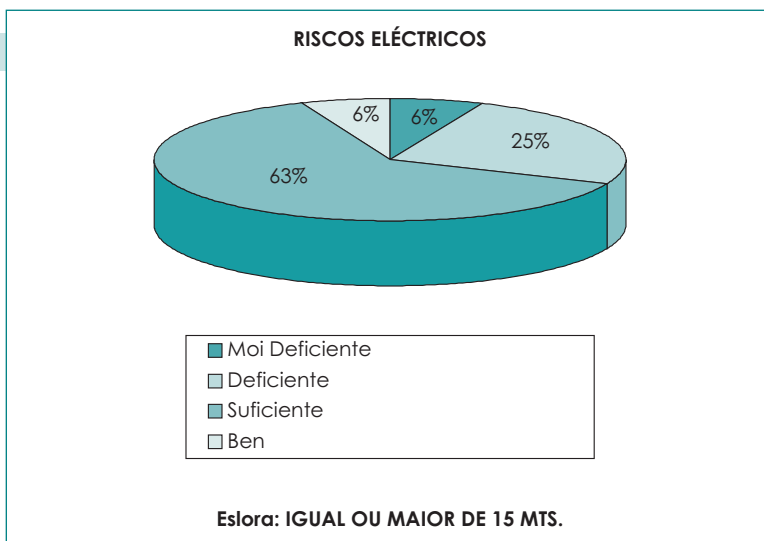
Por idade da embarcación:



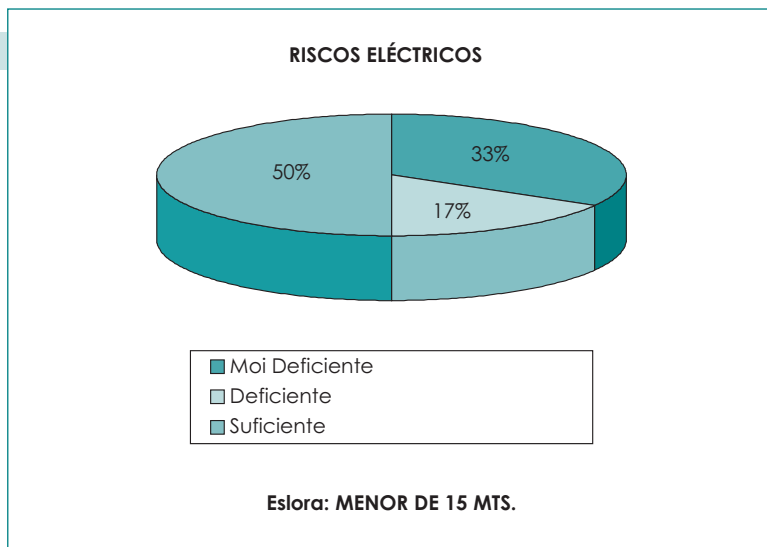


A situación é moi similar, non constituíndo un parámetro distintivo da protección eléctrica a idade do barco, aínda que, certamente deberían estar correctamente feitas as instalacións eléctricas nos barcos de recente construción, nos que se detectan un 8% de barcos perfectamente equipados. Debe terse tamén en conta que se consideraron outros riscos eléctricos, tales como protección de baterías, de luminarias, soldaduras eléctricas, etc.

En canto ó tamaño da embarcación:

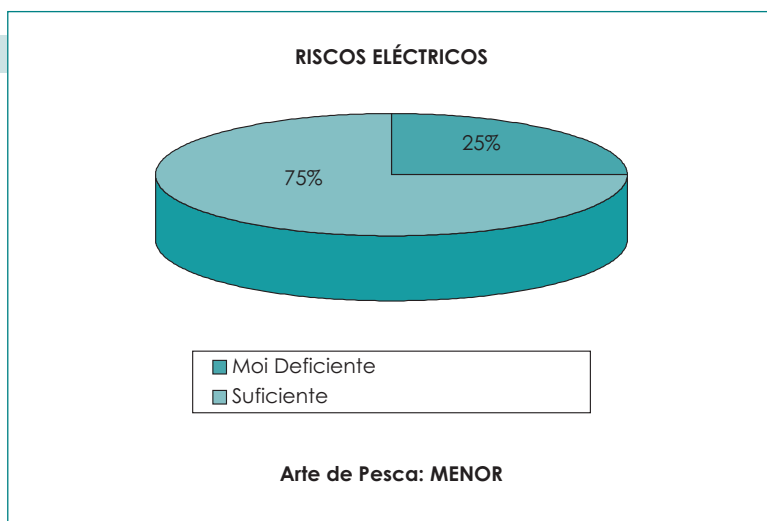


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

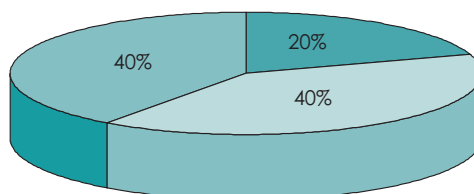


Son os barcos máis pequenos os máis desprotexidos, aínda cando utilizan xeralmente tensións de seguridade. Isto é debido, como se explicou, á ausencia doutros elementos básicos, tales como baterías de arranque de motor ou de iluminado, instaladas sen protección en zonas de fácil acceso, o que pode provocar descargas eléctricas, por exemplo, por contacto dos seus bornes cun elemento metálico, como pode ser unha ferramenta, sen esquecer que os electrolitos son moi corrosivos.

Por arte de pesca:



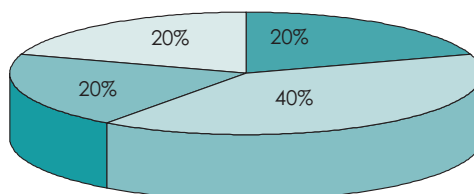
RISCOS ELÉCTRICOS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente

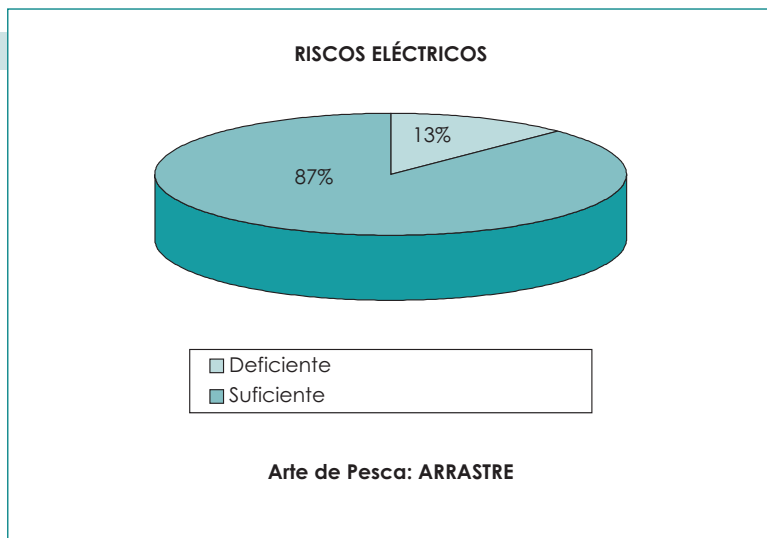
Arte de Pesca: CERCO

RISCOS ELÉCTRICOS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente
■ Ben

Arte de Pesca: PALANGRE



Os gráficos suscitan algúns comentarios:

- A destacada situación, como noutras materias, dunha parte importante da renovada flota de palangre.
- A máis que aceptable protección de riscos eléctricos da flota de arrastre, que nos lanza o mellor resultado.
- A flota artesanal presenta os seus riscos específicos nesta materia, non referidos á tensión eléctrica, que, en calquera caso é de 24 voltios.

CONCLUSIÓN:

Estamos ante un sector de prevención de riscos laborais que, afortunadamente, apenas ten repercusión no sector marítimo pesqueiro, pero sobre o que non se debe descoidar a súa atención, posto que, aínda que sexa en casos excepcionais, pode causar accidentes dunha extrema gravidade.

Os riscos atópanse distribuídos na práctica totalidade da flota, sexa de altura, baixura ou litoral, coas súas peculiaridades xa apuntadas, e coa salvedade da flota de arrastre, que serve tamén para entender por qué A Coruña presenta unha óptima situación neste ámbito, xa que posúe unha destacada flota de arrastre de litoral e de altura.

A normativa que resulta de aplicación para pondera-lo estado dos barcos, foi:



- *O Real Decreto 1216/1997, de 18 de xullo.*
- *Reglamento electrotécnico para baixa tensión, aprobado por Decreto 2413/1973, de 20 de setembro.*
- *A Instrucción Técnica Complementaria MIE.BT.021 sobre protección contra contactos directos e indirectos en instalacións interiores ou receptoras.*
- *A MIE.BT.026 de prescripcións particulares para as instalacións de locais con risco de incendio ou explosión.*

4.3.3.4. Recipientes a presión

Se analizamos a estatística de accidentes de traballo nos pasados anos, non atopamos un accidente específico que traia como causa este tipo de riscos. Sen embargo cremos que pola súa importancia e polo risco que pode xerar, require un tratamento particular. Estamos referíndonos ás botellas con gases a presión que se utilizan a bordo, isto é, de gas butano para as cocinas, de aire para arranque do motor ou ben de oxígeno e acetileno, fundamentalmente, para efectuar traballos de soldadura a gas. Os riscos de explosión que poden acarrear son graves. Polo tanto, cando se utilicen a bordo, hai que observar uns elementos básicos de seguridade, cales son:

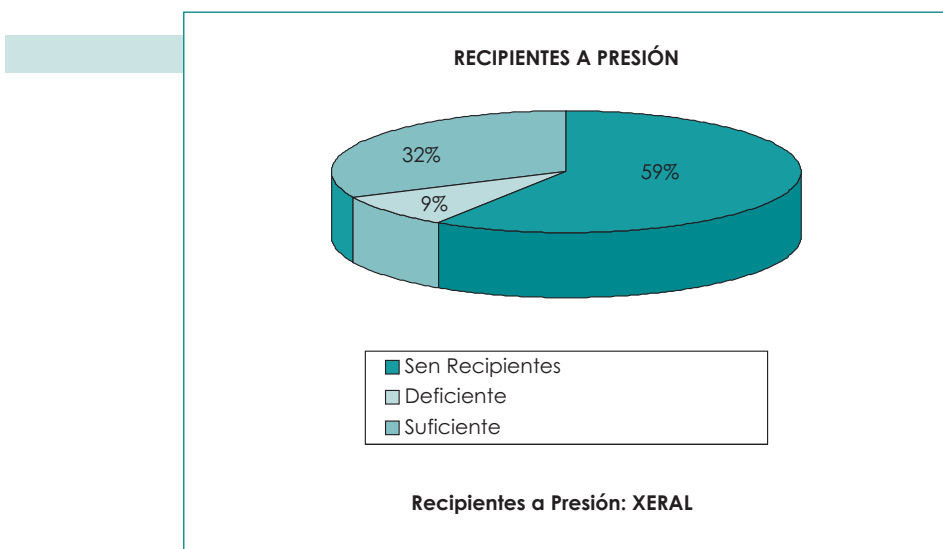
- As botellas irán sempre provistas de caperuza ou protector da válvula.
- Debe revisarse periódicamente o estado da botella. Non debe esquecerse que nun medio como o marítimo, o risco de oxidación é maior.
- Non se terá un stock de botellas superior ás necesidades reais da marea.
- As botellas deben ubicarse en cubertas protexidas das inclemencias do tempo, nunca no interior do buque. A protección contra a intemperie será estable, pero débil de feito, de forma que no caso de explosión a protección non poida provocar desperfectos extremadamente severos na estrutura.
- As botellas separaranse unhas doutras segundo as súas clases, así como as cheas das valseiras.
- Se se trata de gases combustibles, mantéñanse almacenados afastados de toda proxección de chispas, chamas ou calor. Prohibírase fumar nas inmediacións.
- A instalación efectuarase separada dos aparatos de izar ou de onde exista risco de que reciban golpes.

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- En botellas de osíxeno, existirá unha distancia mínima de 7 metros entre calquer localización de materias combustibles, grasas, aceites e gases inflamables.
- As botellas deberán de fixarse mediante abrazadeiras ós mamparos, nunca deixalas en pasillos próximos a portas ou escaleiras. As botellas de acetileno sempre se utilizarán en posición vertical.

Certamente non tódolos barcos de pesca levan a bordo tales recipientes, como se observará nos gráficos que se ofrecen a continuación.

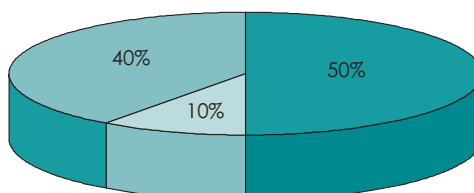
Gráfico xeral:



Obsérvase que a maioría de barcos non incorporan tales elementos.

Os gráficos seguintes reflicten a *idade da embarcación*:

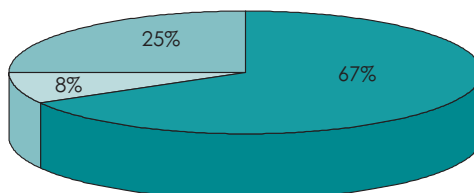
RECIPIENTES A PRESIÓN



■ Sen Recipientes
■ Deficiente
■ Suficiente

Antigüidade Embarcación: ANTERIOR OU IGUAL A 1990

RECIPIENTES A PRESIÓN



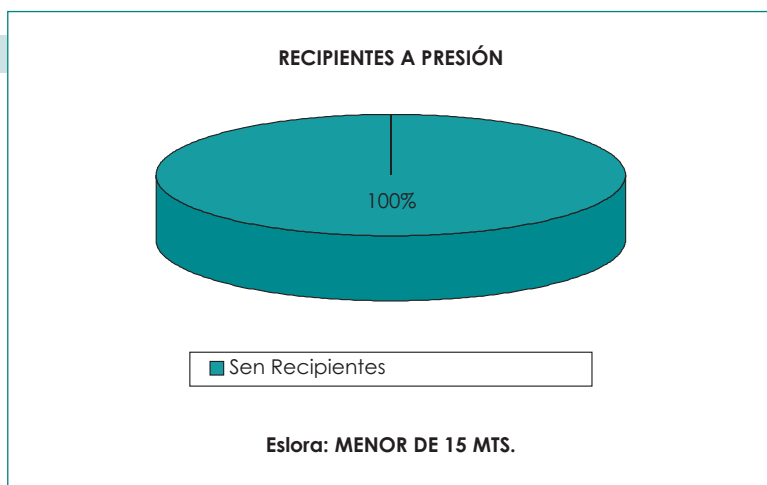
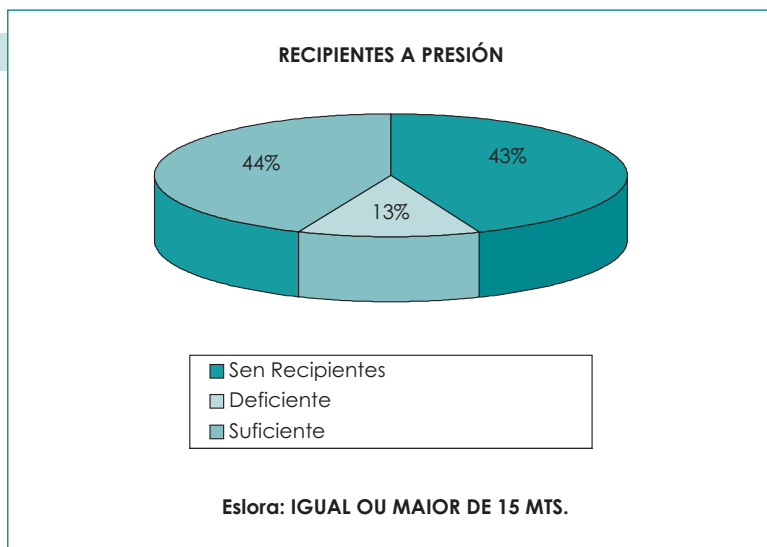
■ Sen Recipientes
■ Deficiente
■ Suficiente

Antigüidade Embarcación: POSTERIOR A 1990

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

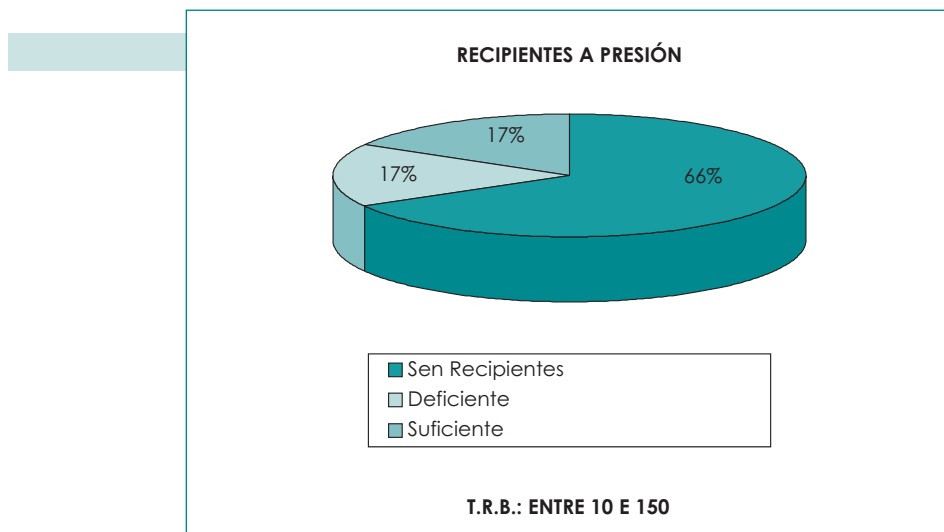
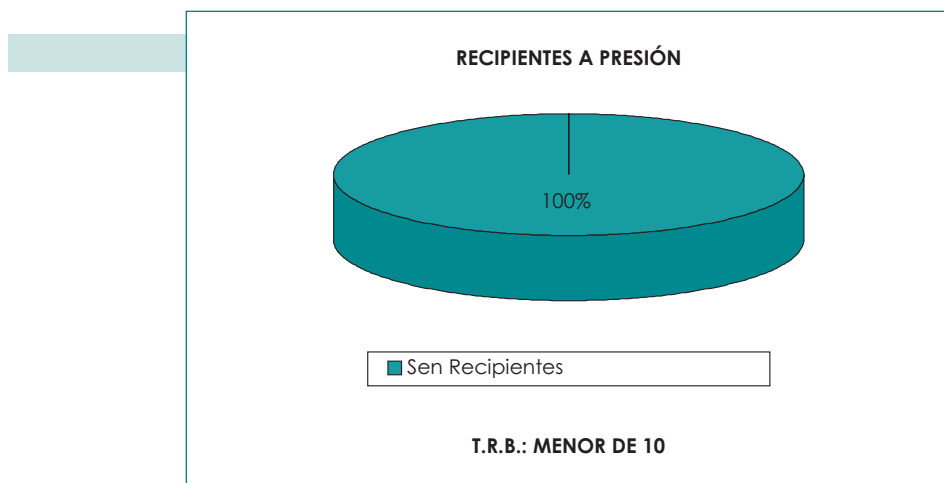
As embarcacións de recente construción acostuman levar instalacións eléctricas que fan innecesaria a incorporación de botellas de gas a bordo.

Según *tamaño da embarcación*:

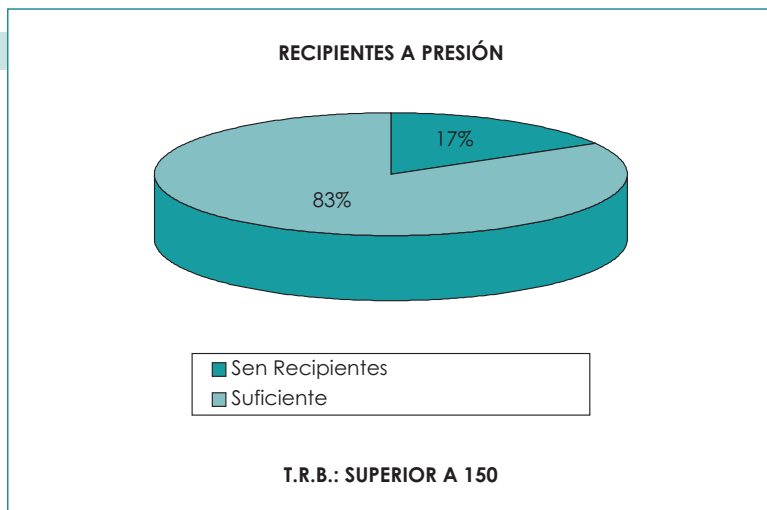


Obsérvase que os barcos máis pequenos non levan recipientes a presión a bordo, porque non existe cocína e porque o arranque do motor realízase mediante bate-rías, non efectuándose soldaduras a bordo por razóns de escasez de espacio. Nos barcos maiores de 15 metros de eslora, as deficiencias máis usuais detectadas, estriban fundamentalmente nunha inadecuada instalación das botellas de gas e deficiente conservación destas.

Según el número de T.R.B. por embarcación:

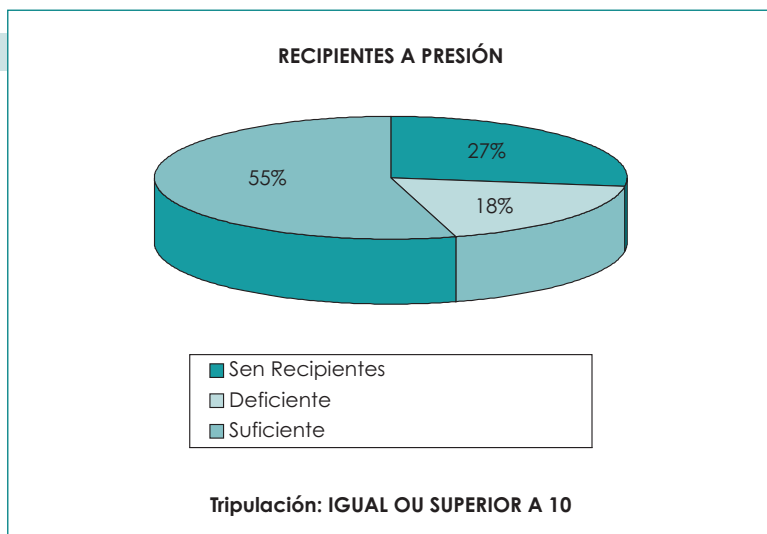


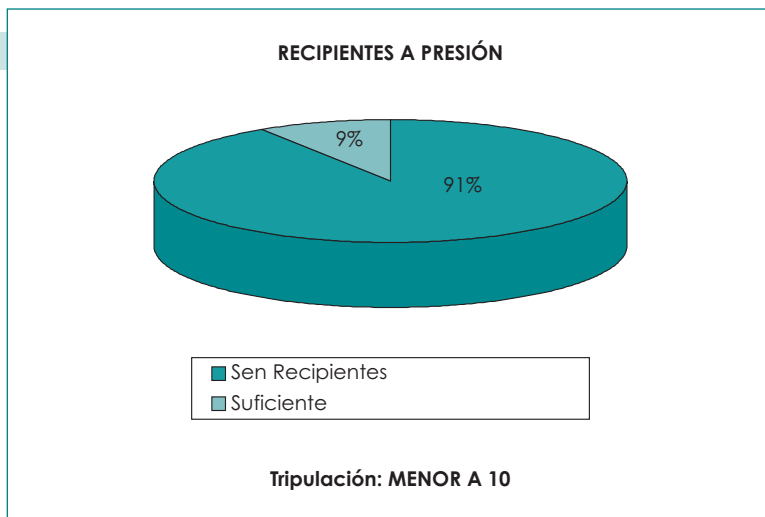
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos



Os barcos con máis de 150 T.R.B. acostuman levar este tipo de recipientes, xeralmente cando os incorporan para realizar soldaduras a gas. Nos barcos menores de 10 T.R.B., ó ser menores de 15 metros de eslora, no lles é predicable este risco. Polo tanto, o problema concrétase nos barcos de máis de 15 metros de eslora e comprendidos entre as 10 e 150 T.R.B. que teñen un 17% de deficiencias.

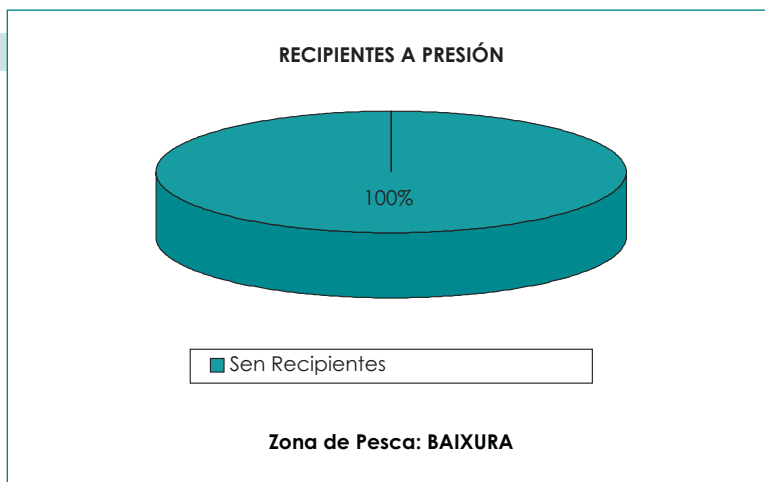
Según o número de tripulantes:



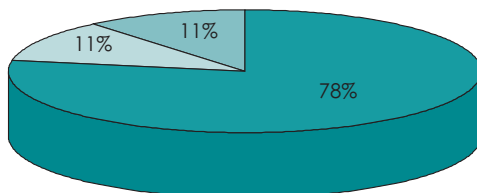


Os gráficos concretan aínda máis. Os riscos localízanse en barcos, ademais con tripulacións de 10 ou máis persoas.

Por zonas de pesca



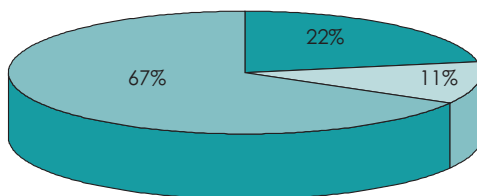
RECIPIENTES A PRESIÓN



■ Sen Recipientes
■ Deficiente
■ Suficiente

Zona de Pesca: LITORAL

RECIPIENTES A PRESIÓN



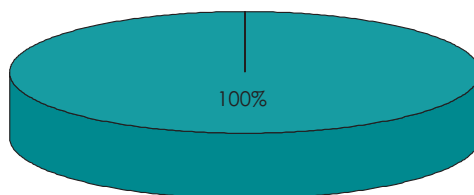
■ Sen Recipientes
■ Deficiente
■ Suficiente

Zona de Pesca: ALTURA

Comparten as deficiencias os barcos de litoral e altura, pero a situación é mellor nestes últimos, xa que un 67% é calificado de suficiente, mentras que nos de litoral, só un 11% alcanza esta calificación.

Por fin, por *arte de pesca* utilizada:

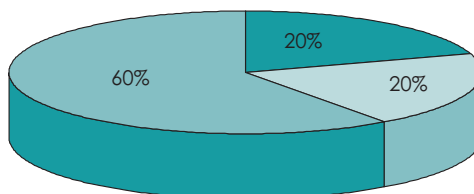
RECIPIENTES A PRESIÓN



■ Sen Recipientes

Arte de Pesca: ARTES MENORES

RECIPIENTES A PRESIÓN



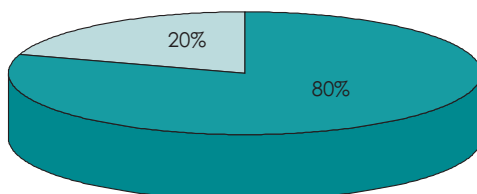
■ Sen Recipientes

■ Deficiente

■ Suficiente

Arte de Pesca: PALANGRE

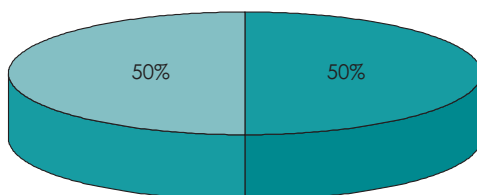
RECIPIENTES A PRESIÓN



■ Sen Recipientes
■ Deficiente

Arte de Pesca: CERCO

RECIPIENTES A PRESIÓN



■ Sen Recipientes
■ Suficiente

Arte de Pesca: ARRASTRE



A arte de cerco presenta unha peor situación, por canto tódolos los barcos que tiñan tal tipo de recipiente apreciouselles algunha anomalía.

CONCLUSIÓN:

Mesmo cando os accidentes acontecidos nos últimos anos nos desvelan que ningún trouxo como causa os riscos inherentes ós recipientes a presión, deben extremarse as medidas preventivas por canto un accidente deste tipo podería causar danos irremediabiles. Polo tanto debe controlarse a utilización de tales equipos, principalmente nos barcos de litoral dedicados á actividade de cerco, con máis de 15 metros de eslora, e entre 10 e 150 T.R.B., sen olvidar o resto da flota.

A normativa tomada en consideración, basicamente foi :

- *Regulamento de aparatos a presión, aprobado polo Real Decreto 1504, de 23 de novembro de 1990.*
- *MIE-AP7, sobre botellas e botellóns de gases comprimidos, licuados e disoltos a presión.*

4.3.3.5. Medios de salvamento

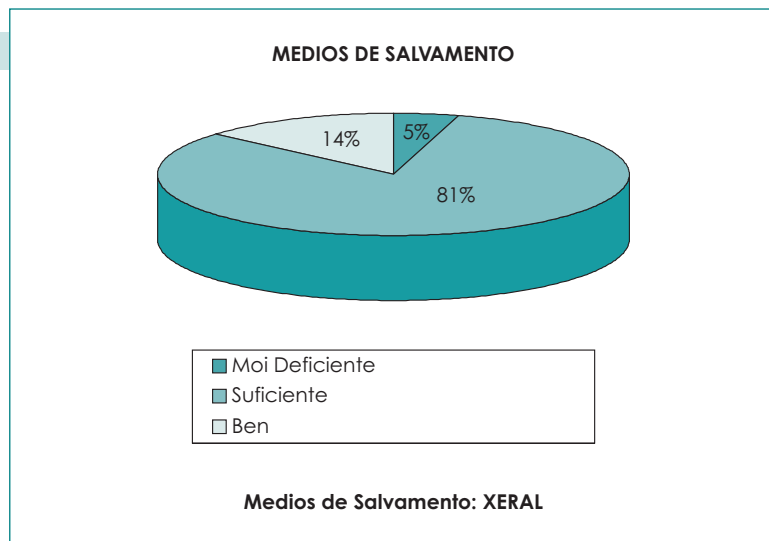
Aquí analizáronse os dispositivos individuais de salvamento, tales como aros salvavidas e chalecos salvavidas; equipamento de sinais de salvamento, como radiobalizas, bengalas e cohetes; balsas salvavidas e equipos de posta a flote destas; así como a súa ubicación, utilización e a formación e realización periódica de exercicios de salvamento. Obviamente estes deben ser considerados os elementos básicos, a súa ausencia ou deficiencias dan lugar á calificación de deficiente ou moi deficiente. Non hai que insistir demasiado na importancia de tales elementos a bordo, que entrarán en acción en caso de emerxencia, e que, sen dúbida, a súa utilización pode salva-la vida dos tripulantes.

Para o seu control, resulta unha guía excelente o certificado de seguridade que o buque debe levar a bordo, e onde a Capitanía Marítima competente reflicte os elementos de salvamento que o barco debe ter conforme á lexislación vixente.

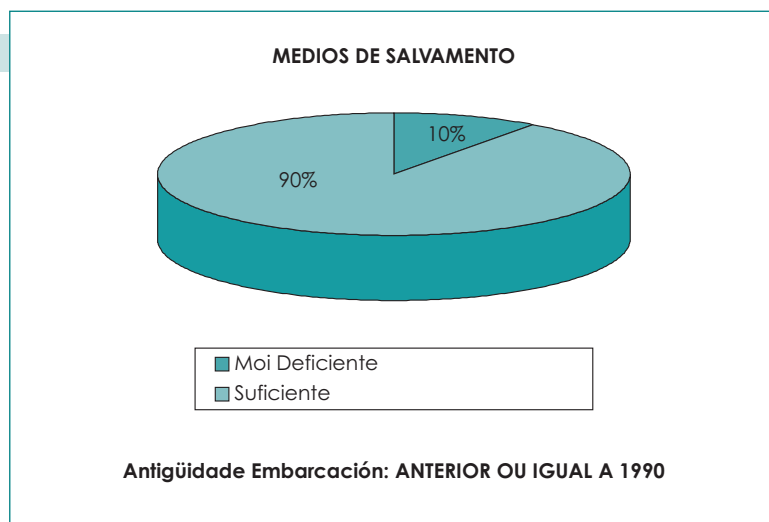
Sen máis, entraremos na análise da observación de campo, como sempre, cunha panorámica xeral:

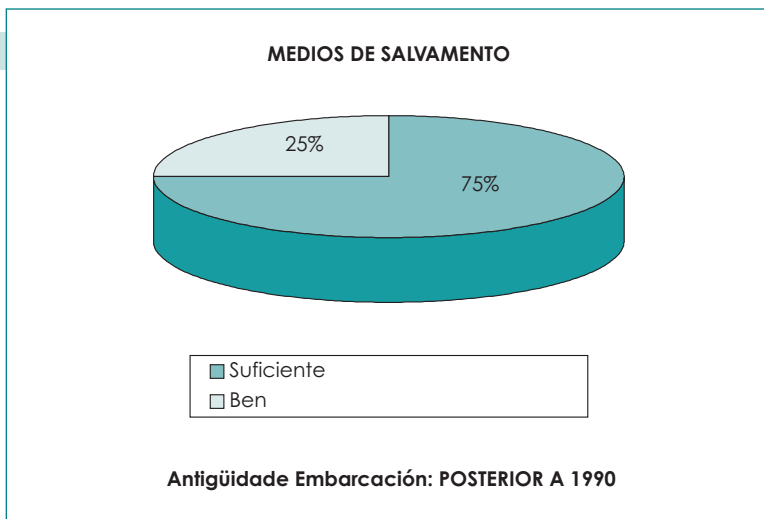
Resulta chamativo que só un 5% de barcos presente unha situación moi deficiente, isto é, que carezan de casi tódolos elementos básicos de seguridade. A razón é ben clara. Neste apartado si existe un severo control administrativo para que se leven a bordo os medios de salvamento, efectuándose inspeccións periódicas e extendéndose certificados, sen os cales os buques de pesca non van a ser despachados, e por conseguinte, non poderán saír ó mar. Este argumento resulta definitivo, xunto á maior sensibilidade da xente do mar de que tales dispositivos deben ir a bordo porque son imprescindibles en caso de necesidade, e neso vailles a súa propia vida.

As condicións de seguridade e saúde a bordo
dos buques de pesca galegos



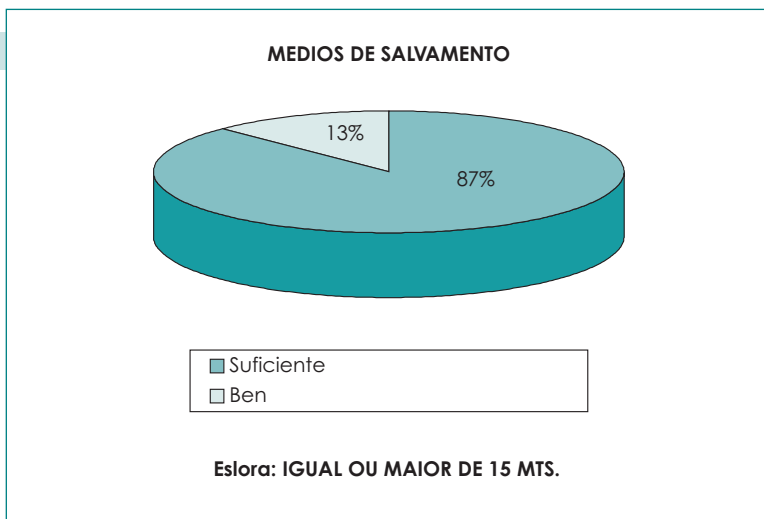
Por *antigüidade* da embarcación:



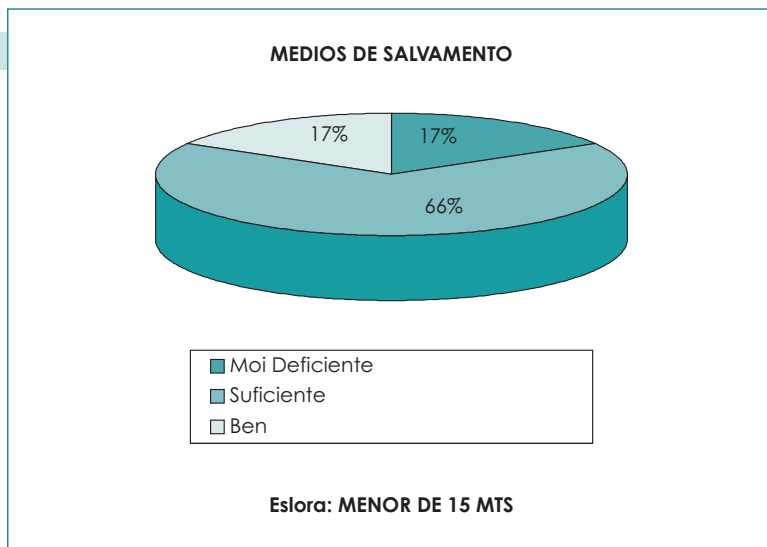


Son as embarcacións máis antigas as que presentan problemas nesta materia.

Por *tamaño* dos barcos:

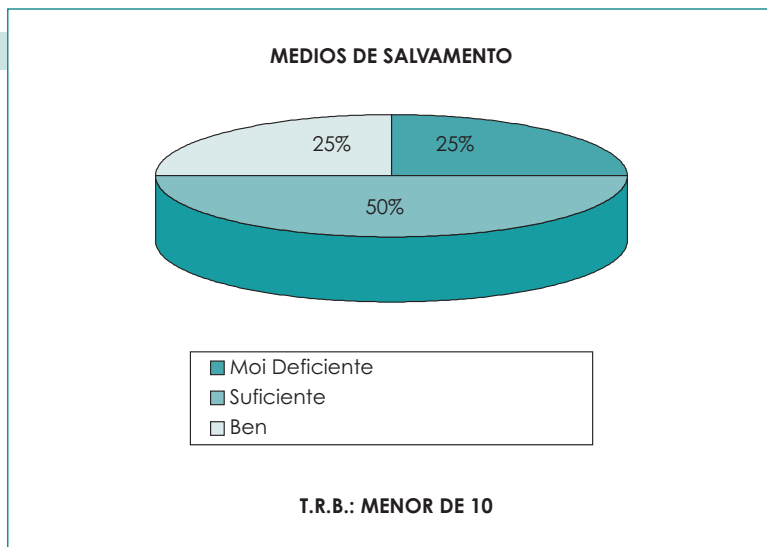


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

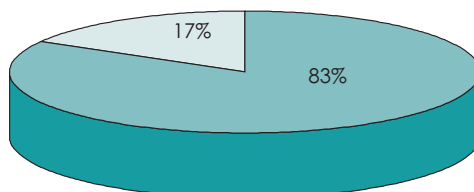


A situación parece clara, os barcos máis pequenos e antigos son os máis afectados polas irregularidades en materia de salvamento.

Por T.R.B.:



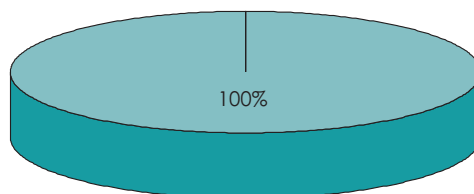
MEDIOS DE SALVAMENTO



■ Suficiente
■ Ben

T.R.B.: ENTRE 10 E 150

MEDIOS DE SALVAMENTO



■ Suficiente

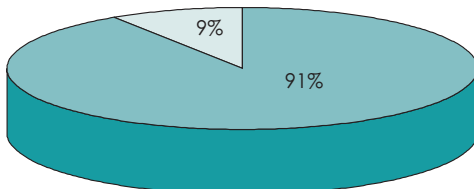
T.R.B.: SUPERIOR A 150

A afirmación anterior confírmase. O problema céntrase nos barcos de menos de 10 T.R.B.

As condicións de seguridade e saúde a bordo
dos buques de pesca galegos

Por número de tripulantes:

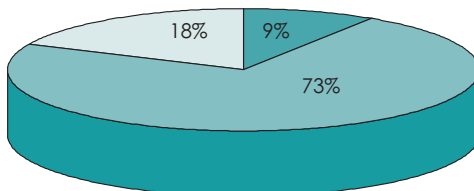
MEDIOS DE SALVAMENTO



■ Suficiente
■ Ben

Tripulación: IGUAL OU SUPERIOR A 10

MEDIOS DE SALVAMENTO

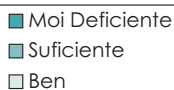
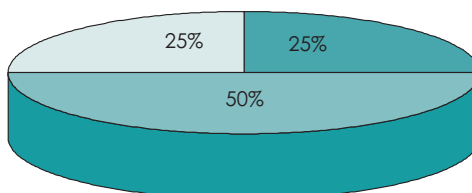


■ Moi Deficiente
■ Suficiente
■ Ben

Tripulación: MENOR DE 10

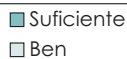
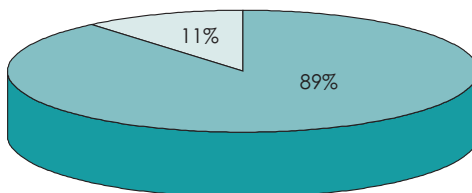
Por zona de pesca:

MEDIOS DE SALVAMENTO



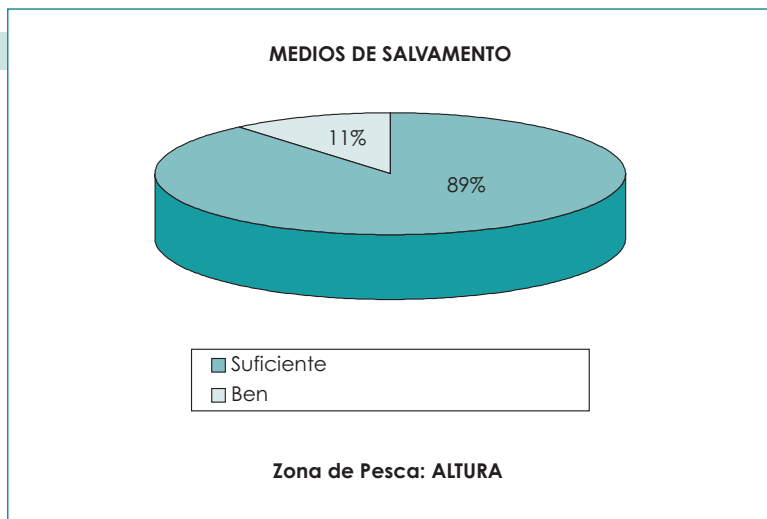
Zona de Pesca: BAIXURA

MEDIOS DE SALVAMENTO



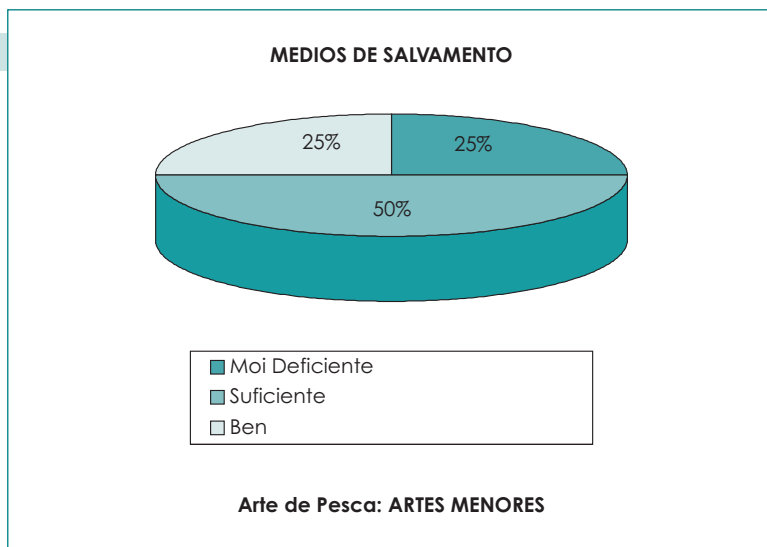
Zona de Pesca: LITORAL

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

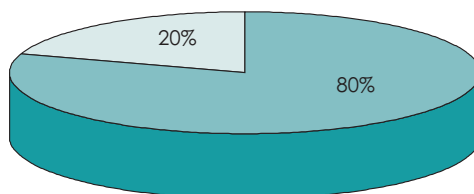


Os datos son reveladores, o 25% dos barcos de baixura presentan una situación mi deficiente nos medios de salvamento a bordo.

Por fin, por *artes de pesca*:



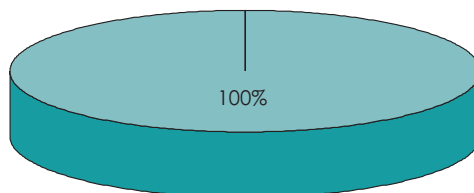
MEDIOS DE SALVAMENTO



■ Suficiente
■ Ben

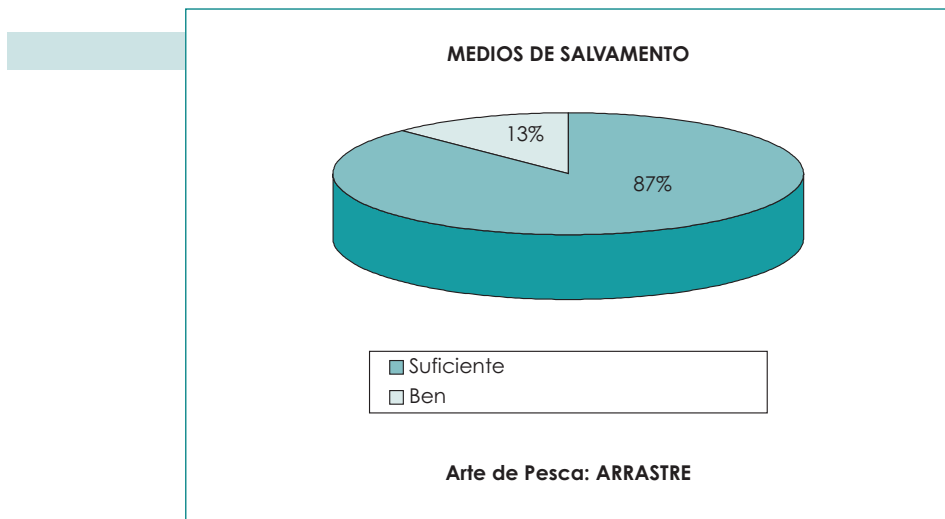
Arte de Pesca: PALANGRE

MEDIOS DE SALVAMENTO



■ Suficiente

Arte de Pesca: CERCO



En prácticamente tódolas artes de pesca, a excepción dos barcos dedicados a artes menores, reúnen os requisitos marcados pola lexislación neste apartado.

CONCLUSIÓN:

Só os barcos pequenos, de baixura e máis antigos, nunha porcentaxe demasiado alta, presentan anomalías en medios de salvamento, consistentes na ubicación incorrecta dos medios, como por exemplo, a colocación na bodega ou no último extremo do pañol, das bengalas ou dos chalecos salvavidas, en lugares inaccesibles en caso de emerxencia; ou a ausencia a bordo dos mesmos ou, no seu caso, a conservación a bordo de elementos caducados.

A razón desta situación que se aduce é a proximidade á costa, faenar con outros barcos nas cercanías, ausencia de espazo dispoñible, etc., pero ningunha explicación resulta válida para xustificar tales carencias.

Outro dato significativo é que en moi poucas embarcacións os tripulantes levan posto o chaleco salvavidas. Estes acostuman a estar nun lugar común, que pode ser a ponte, o pañol, ou, individualmente, na litera para dormir de cada tripulante, pero alí quédase durante toda a travesía. Polo tanto teñen unha existencia a bordo meramente simbólica ou testimonial sen ningunha virtualidade práctica. A razón aducida esta vez, é a incomodidade dos chalecos homologados para levalos postos mentras se traballa. Razón que non carece de sentido, posto que os chalecos homologados, de corcho duro e groso, resultan incómodos, restando mobilidade a quen o leve encima. A solución arbitrada por algunhas empresas é a de proveer ós traballadores, ademais dos chalecos homologados, doutros deportivos que sí levan postos mentras traballan, moito máis



cómodos e lixeiros, que posibilitan traballar sen que se constitúan nun estorbo, e á postre nun motivo máis de risco.

A normativa tomada en consideración foi o *Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar, texto no que se refunden o Convenio SOLAS 1974, o Protocolo de 1978 relativo ó SOLAS, e as Enmendas de 1981 e 1983 ó SOLAS*.

4.3.3.6. Sala de máquinas

Este espacio do barco, entendemos que require un tratamento específico, por canto nel conflúen unha serie de riscos diversos, mesmo xa tratados noutros apartados. A sala de máquinas é como o corazón do barco, desde alí procúrase a motricidade deste. Polo tanto atópase plagada de maquinaria, bombas, compresores, baterías e un largo etc., que entrañan perigos que imos a tratar.

Comezaremos, seguindo o esquema elemental utilizado, por definir qué imos a entender por elementos básicos de seguridade neste apartado:

- *Protección da maquinaria.*- Tódolos elementos móbiles das máquinas deben estar protexidos, pois entrañan risco de golpes, feridas, cortes, atrapamento, arrastre e aplastamento. É moi usual atoparnos correas, poleas, acoplamentos e outros elementos móbiles sen protexer, correspondentes a compresores de frío, alternadores, bombas de achique, bombas de auga salada e dulce, maquinillas de pesca, haladores, de transmisións do servotimón, etc.
- *Recipientes a presión.*- Tamén aquí a veces aparecen baixo a forma de botellas de aire para o arranque do motor principal. Os riscos analizados no seu momento trasládanse aquí.
- *Ferramentas.*- Fundamentalmente o risco localízase na utilización de elementos xiratorios abrasivos, como muelas ou discos abrasivos, que xeneran un perigo de contacto accidental e, fundamentalmente de proxección de partículas incandescentes, que, en espazos cerrados provoca un enrarecemento no ambiente por polvo en suspensión, o que obriga a mellora-la ventilación existente. Igualmente implica un risco de atrapamento das roupas polo movemento xiratorio e por contacto mecánico. Todos estes riscos requiren a utilización de prendas de protección persoal, así como de pantallas de protección. Xeralmente nos barcos acostúmase a usa-la pedra esmeril para afiar utensilios e ferramentas.
- *Baterías.*- Adoitase ubicar na sala de máquinas as baterías de arranque do motor principal e/ou auxiliares, e as de iluminado. Estas deberán estar en sitios axeitadamente ventilados, e protexidos os seus bornes contra o contacto con utensilios metálicos. As veces poden atoparse nas salas de máquinas, sen protección e colocadas en zonas de fácil acceso.



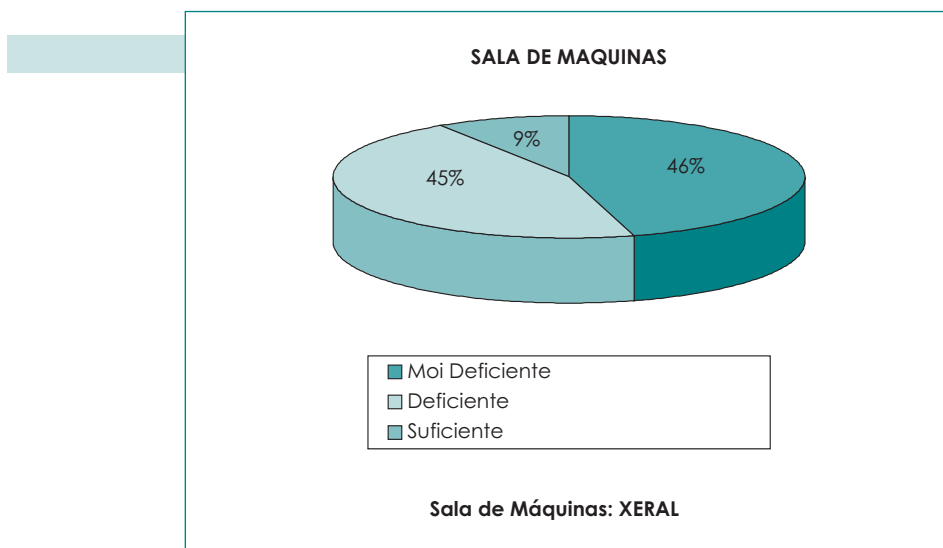
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- *Deambulación pola sala de máquinas e accesos.-* As veces atopámonos cunha inadecuada suxeición do chan que se pisa neste espazo do barco, xeralmente porque os tecles que constitúen o mesmo non se atornillan ou suxeitan debidamente. Resulta primordial unha correcta limpeza e unha utilización de chans adherentes para evita-los frecuentes deslizamentos que se producen ó deambular pola sala debido á existencia de derrames de aceite, gasoil, etc. Igualmente débese dotar á mesma de suficientes puntos de agarrar en todo o contorno, pasillos e zonas de tránsito desta, dado que durante a travesía é habitual que o barco oscile, se mova, dé bandazos, que puideran provocar que o mecánico se precipitara sobre elementos agresivos ou sufrira queimaduras por contacto con elementos a altas temperaturas. Todo iso conleva tamén a que deba existir unha axeitada iluminación en tódolos puntos da sala de máquinas. En canto ó acceso, debe tomarse especial coidado cos pasos das escalas verticais que conducen á mesma, sendo necesario que estas non esvaren. Nalgúns barcos adóptase a medida de forrar destes pasos metálicos con cartóns ou alfombrillas que se repoñen con certa periodicidad. Por último debe terse en conta que tamaño destas salas de máquinas oscila enormemente, podéndonos atopar cunhas nas que apenas se pode entrar, debéndose pasar por encima do motor para acceder a unha ou outra banda, a outras que contan con varios corredores, zonas a distinto nivel, etc.
- *Ventilación.-* Este apartado cobra aquí especial relevancia, habida conta de que as temperaturas que se alcanzan en tal estancia acostuman a ser moi altas, ata o punto de converterse en insoportables. Polo tanto resulta necesario proporciona-lo aire fresco necesario a través dunha ventilación natural ou forzada que poderá ser combinada.
- *Utilización de ponte grúa nas operacións de mantemento de máquinas e motores, na súa montaxe e desmontaxe.-* O seu cometido é elevar a certa altura a peza desexada e cubrir logo a posibilidade de desplazala a calquer punto no sentido da eslora por deslizamento sobre raíles fixos nos mamparos da sala, así como no sentido da manga pola guía ponte que está colocada transversalmente de raíl a raíl. Aquí debe prestarse especial atención ó estado de todo o sistema de tracción, coidando o seu mantemento, engrase, etc., debe o polipasto dispoñer dun sistema de frenado e o carro e a ponte deben ter instalados dispositivos de final de carreira e topes fixos que impidan a caída.
- *Ubicación dos depósitos de combustible.-* En ocasións sitúanse sobre os motores principais ou auxiliares, xerando un gravísimo risco de incendio. Deberá prestarse especial atención a este risco.
- *Ruído.-* A estancia na sala de máquinas é ensordecedora. Só se pode comunicar a gritos ó oído da persoa coa que se pretende entablar conversación. Débese polo tanto efectuar unha avaliación da exposición ó ruído e rexistrar e archiva-los datos obtidos, así como efectuar controles médicos da

función auditiva dos traballadores expostos. Obviamente deberanse facilitar protectores auditivos debidamente homologados.

- Outro elemento básico a ter en conta, é que se puido constatar que, para protexer contra o risco de queimadura por contacto ós colectores de escape dos motores principais e auxiliares, utilízanse *recubrimientos de amianto*. A este respecto deberán seguirse as prescricións marcadas no Regulamento sobre seguridade nos traballos con risco de amianto. O aconsellable é a supresión de tal tipo de protección ó resultar sustituíble por outras non nocivas, e, en calquer caso protexer ós traballadores expostos con medios de protección persoal.
- *Saídas de emerxencia*. - Deberase prover á sala de máquinas de vías de saída de emerxencia que permitan a súa rápida evacuación.

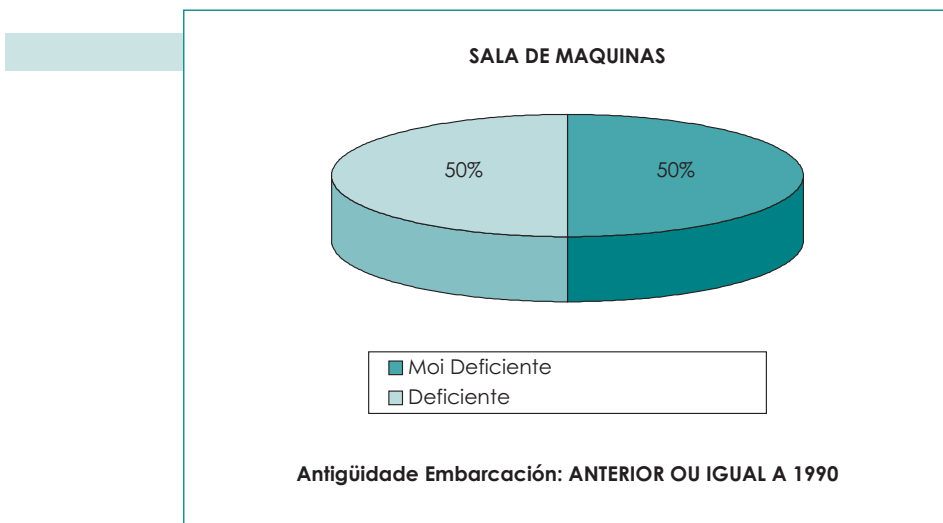
Unha vez reflectidos os elementos básicos de seguridade relacionados en virtude da observación das deficiencias máis importantes detectadas, pasemos a ver cal é a situación da mostra visitada, partindo, como sempre dun gráfico que nos revele a situación *global*:

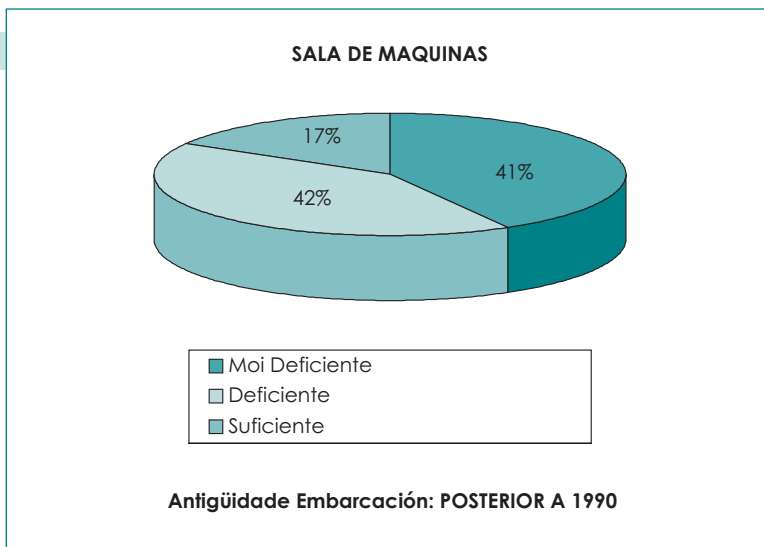


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

Desgraciadamente o panorama é desolador, posto que só nun 9% dos barcos examinados se detecta que reúnen tódolos elementos básicos. A razón desta situación, pode deberse a varios factores, así un deles, que se aduce polos armadores, é que a maquinaria non ven protexida en orixe, isto é cando se adquiriu. O que acontece é que se poden arbitrar as máis diversas formas de protección, de feito nalgúns barcos utilízanse os propios tecles, unha vez manipulados, como elementos de protección das partes agresivas da maquinaria. Outro factor importante é que este tipo de riscos non acostuman ser obxecto de control e inspección por parte da Administración laboral, polo que se crea un ánimo de impunidade e de que a situación pode manterse indefinidamente como unha parte máis da dureza do traballo no mar. Outro non menos importante factor é que non se están desenvolvendo e levando a efecto as prescricións que a Lei de Prevención de Riscos Laborais marca en relación coa xestión da prevención nas empresas, posto que en xeral non se están realizando as avaliacións de riscos iniciais e periódicas que marca a Lei, nun claro incumprimento desta.

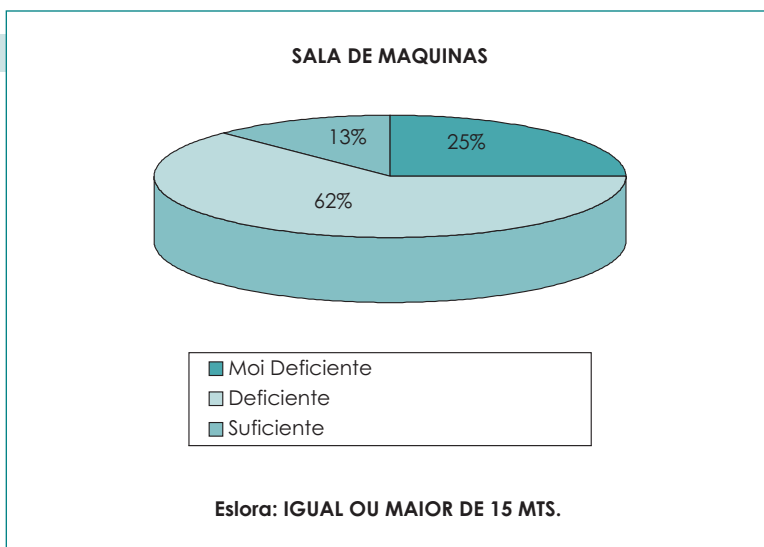
Por *antigüidade das embarcacións*, distinguimos:



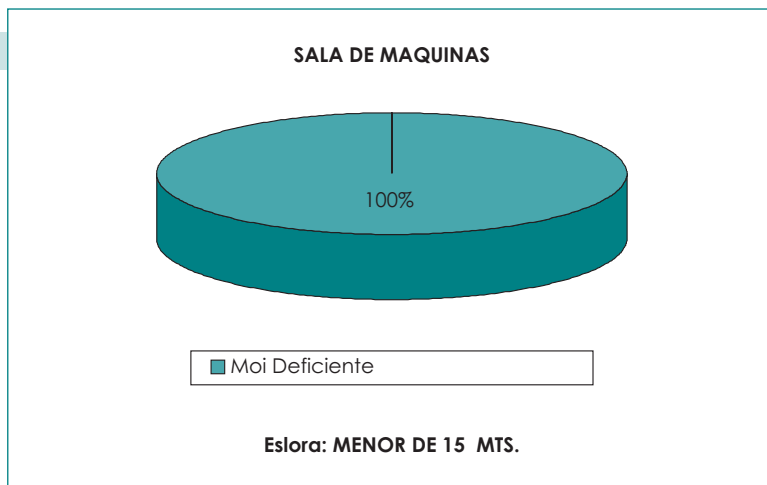


Os datos son relevantes. As embarcacións máis modernas, están en xeral mellor equipadas e protexidas no relativo á sala de máquinas. Non obstante, como xa se dixo, a situación en xeral é mala.

Por *tamaño* da embarcación:

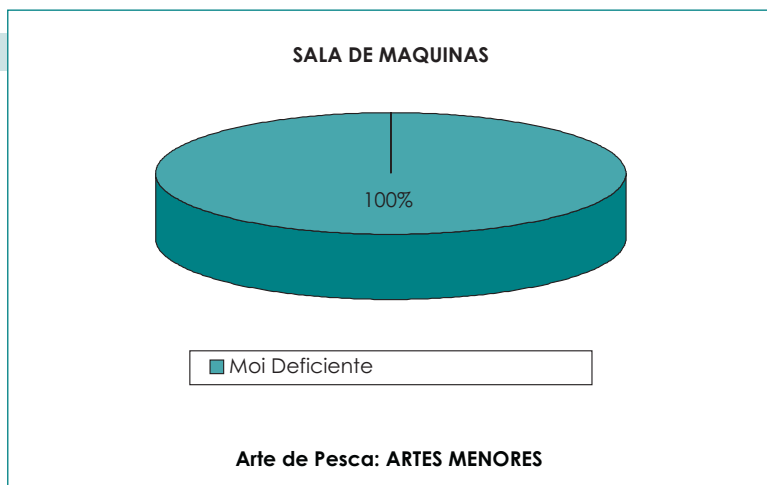


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

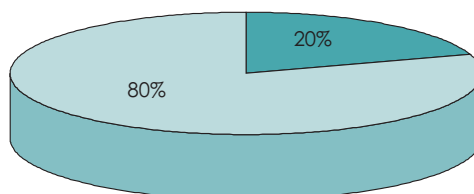


Non parece que faga falta maior comentario. Os barcos máis pequenos presentan unha situación que cabería calificar como lamentable, cun grave risco á integridade física dos traballadores que prestan neles os seus servizos. Ben é certo que non todos os traballadores acceden á sala de máquinas, senon exclusivamente os motoristas e mecánicos, pero determinados riscos detectados poden afectar á seguridade do buque en xeral, e, por outra parte, ás veces a sala de máquinas utilízase como rancho improvisado, posto que o calor que xera fai que os mariñeiros se protexan alí contra o frío exterior.

Por fin, e con ánimo de non reiterarnos, por *arte de pesca* utilizada:



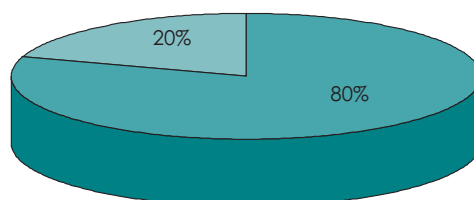
SALA DE MAQUINAS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente

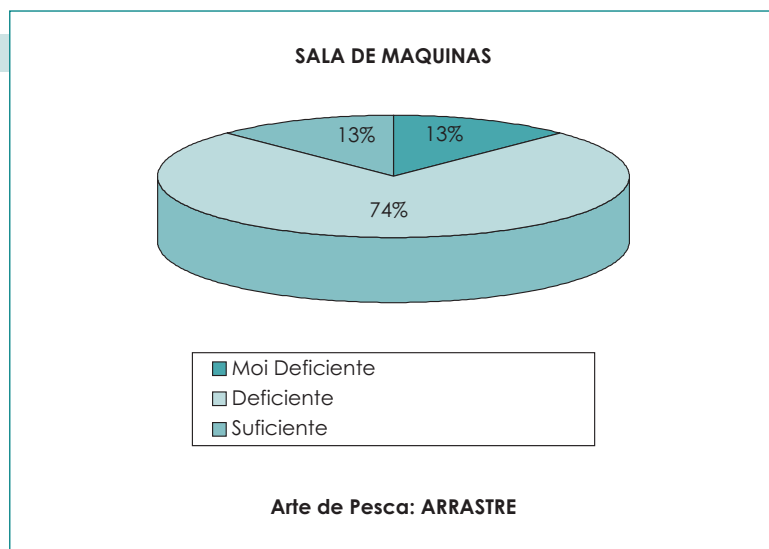
Arte de Pesca: PALANGRE

SALA DE MAQUINAS



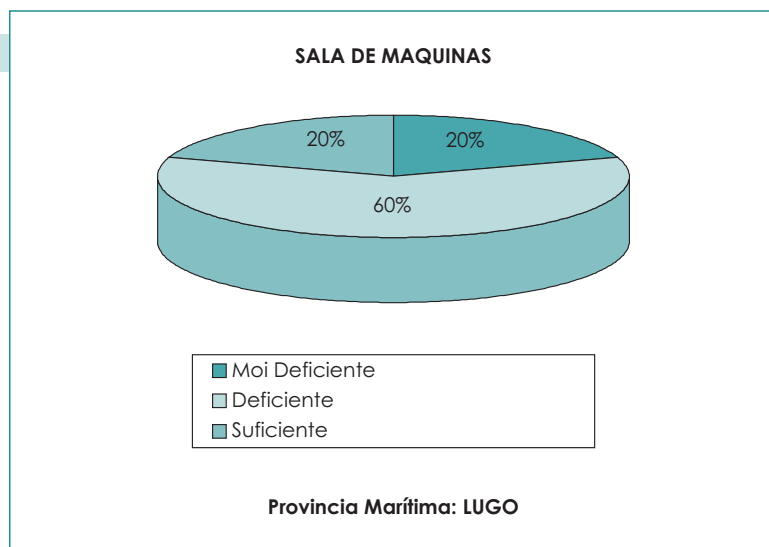
■ Moi Deficiente
■ Suficiente

Arte de Pesca: CERCO

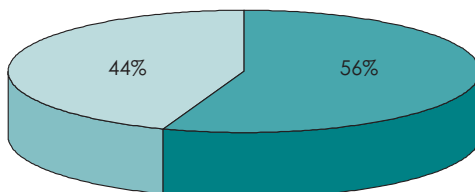


É nos barcos dedicados ó arte de arrastre onde se aprecia unha mellor situación, así como un 20% dos barcos dedicados ó cerco se lles pode calificar como suficiente a prevención de riscos neste capítulo.

Quizáis tamén resultaría curioso ver cal foi a calificación otorgada dependendo da *provincia marítima* visitada:



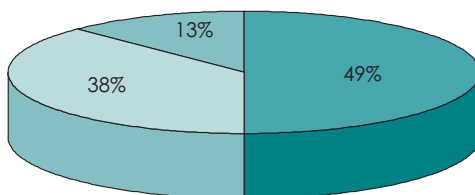
SALA DE MAQUINAS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente

Provincia Marítima: A CORUÑA

SALA DE MAQUINAS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente

Provincia Marítima: PONTEVEDRA



Sempre dentro da mostra visitada, os barcos pesqueiros en Lugo presentan unha mellor situación.

CONCLUSIÓN:

Nos barcos, a pesares da importancia que se lles atribúe ós motores, como propulsores da embarcación e dos elementos mecánicos da arte de pesca, e da inversión que se fai neles e no seu mantemento, non existe a preocupación ou a cultura de seguridade ou a toma de conciencia, que procure unha eliminación ou minoración dos riscos existentes. Esa concienciación puidera devir como lóxica consecuencia da asunción do papel que a Lei de prevención de Riscos Laborais atribúe ás empresas e traballadores como protagonistas principais da xestión da prevención, e tamén da propia intervención, asesoramento e presenza da Inspección de Traballo e Seguridade Social nos barcos de pesca, que creara a sensación da necesidade de protexer determinados riscos, tal e como acontece coa Inspección de Buques.

A normativa tomada en consideración neste apartado foi:

- *Real Decreto 1215/1997, de 18 de xullo sobre disposicións mínimas de seguridade dos equipos de traballo.*
- *Real Decreto 1435/1992, sobre seguridade das máquinas.*
- *Regulamento de seguridade nas máquinas, aprobado polo Real Decreto 1495/1986.*
- *Real Decreto 1216/1997, de 18 de xullo.*
- *Orde do 31 de outubro de 1984, que aproba o Regulamento sobre seguridade nos traballos con risco de amianto.*
- *Real Decreto 1316/1989, de 27 de outubro sobre protección dos traballadores fronte ós riscos derivados da exposición ó ruído durante o traballo.*
- *Real Decreto 2291/1985 polo que se aproba o Regulamento de aparatos de elevación e manutención destes.*

4.3.3.7. Prevención de incendios

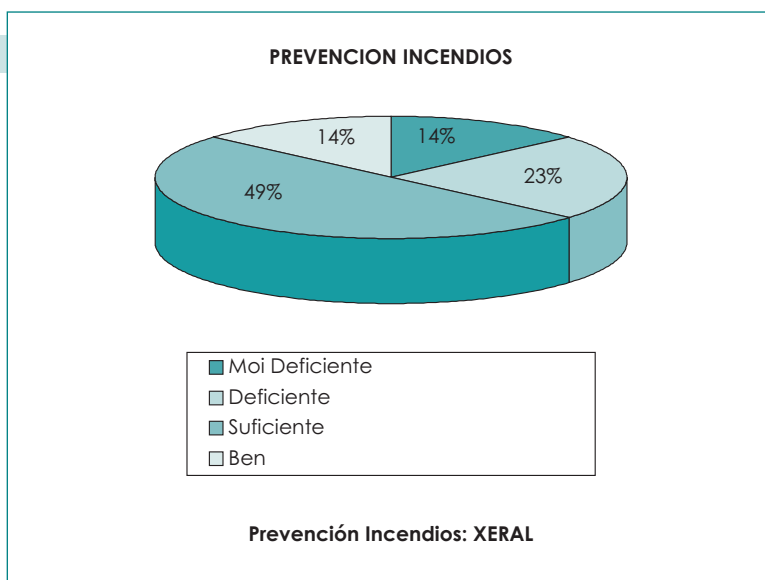
Os accidentes de traballo provocados por incendios, tan só foron 4 durante os anos 1998, 1999 e 2000 ata o mes de maio, e todos recibiron a calificación de leves. Polo tanto a priori non parece que este apartado teña importancia no sector pesqueiro galego. Sen embargo opinamos todo o contrario. Ten unha especial relevancia por canto a ubicación a bordo dos medios contraincendios e a súa correcta utilización pode evitar unha

desgracia de incalculable alcance, posto que pode resulta-la única maneira de salva-la embarcación e con ela á tripulación.

Os elementos básicos que todo barco debe levar a bordo, dependendo a súa cuantificación e cualificación, como é obvio, do tamaño deste, son:

- Existencia a bordo de instalacións fixas contra incendios, de mangueras, de bocas de auga e de extintores no número que determine o certificado de seguridade expedido pola Capitanía Marítima competente.
- Ubicación axeitada e sinalización dos medios e equipos relacionados no apartado anterior.
- Revisión e mantemento periódico destes equipos que garantan o seu bo estado de funcionamento.
- Formación e realización de exercicios periódicos de loita contra incendios, de modo que tódolos tripulantes saiban cómo funcionan e cómo deben utilizarse.

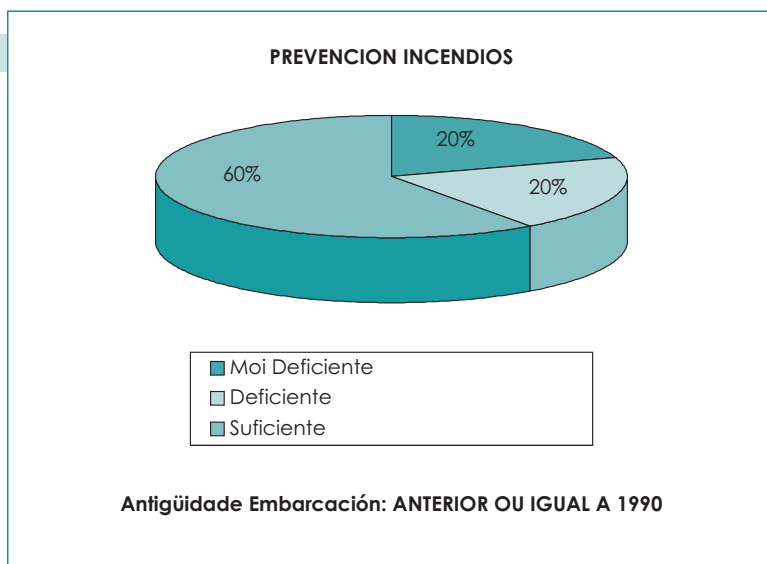
Vexamos, pois qué nos depara o traballo de campo realizado, comenzando cunha visión *xeral*:

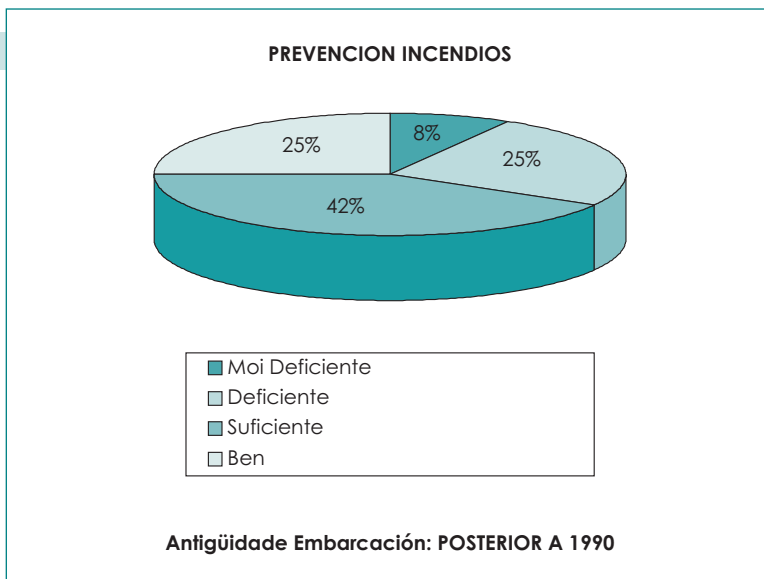


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

É importante observar cómo se produce nesta materia unha sensible melloría da situación dos barcos, en relación, por exemplo co apartado da sala de máquinas, o cal confirma a teoría de que o control por parte da Administración surte o indudable efecto de concienciar á xente do mar da necesidade de leva-los medios preventivos, neste caso contraincendios, a bordo. E é que resulta ésta unha materia na que inciden directamente, como nos medios de salvamento, a Inspección de buques. Neste sentido unha frase común dos traballadores, patróns e armadores é a seguinte: “Calquera non leva os extintores a bordo, senon é que che paran o barco e non podes saír”. Efectivamente a regulación dos medios contraincendios a bordo ven contemplada no Convenio Internacional para a Seguridade da Vida Humana no Mar, do que a vixilancia está encomendada á Inspección de Buques, que expiden os certificados correspondentes, sen os que o barco non pode navegar.

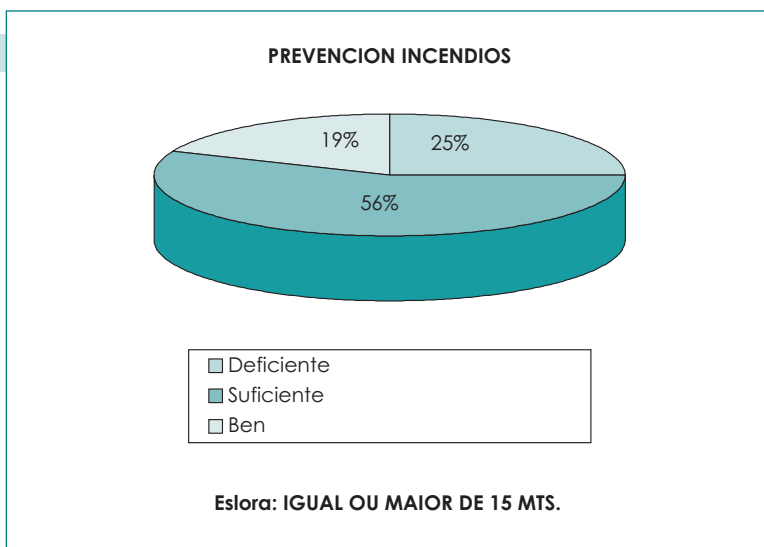
En canto á situación dos barcos según a súa *idade*:



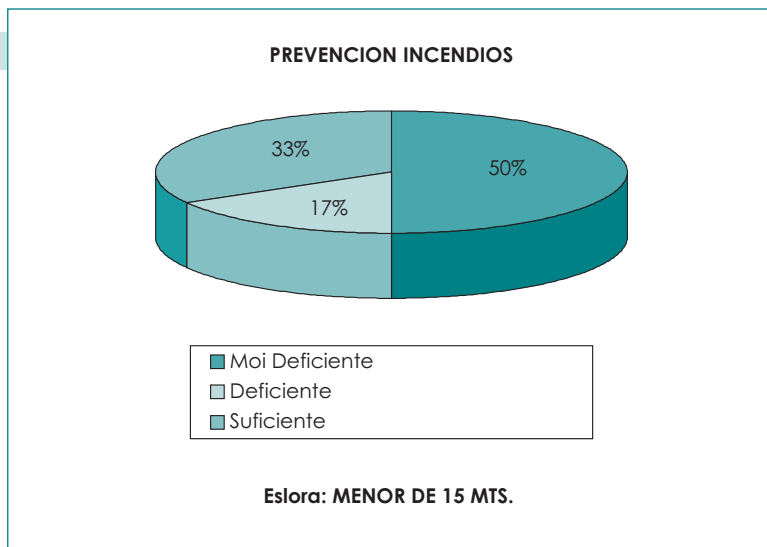


A situación non difiere demasiado, coa única cuestión de que nos barcos máis modernos visitados presentan unha excelente protección contraincendios nun 25%.

Pasando ó *tamaño* da embarcación:

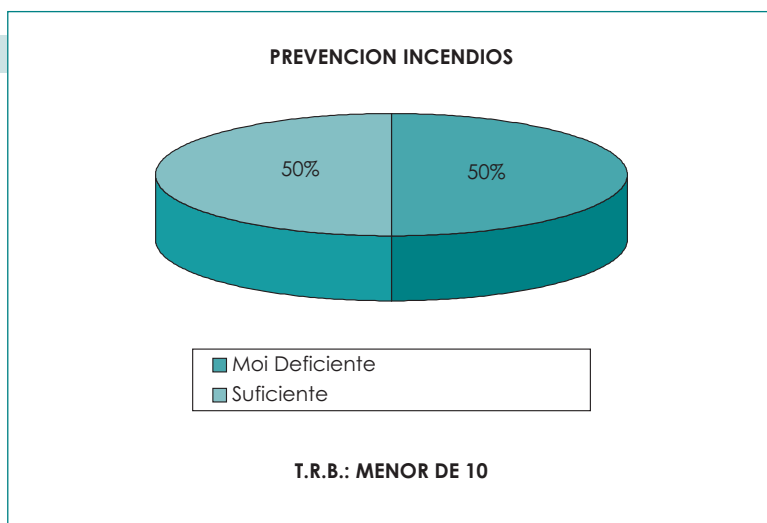


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

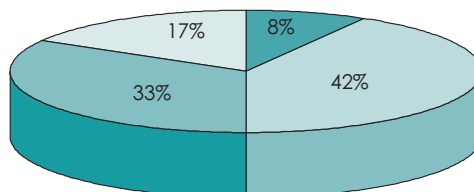


Aquí sí que se aprecian importantes diferencias, por canto acaparan os barcos máis pequenos as situacións máis deficientes. Sen embargo en só o 25% dos barcos con eslora igual ou superior a 15 metros, se puido detecta-la ausencia dalgún elemento básico neste ámbito.

Podería resultar significativo facer agora a distinción por *T.R.B.*:



PREVENCION INCENDIOS



■ Moi Deficiente

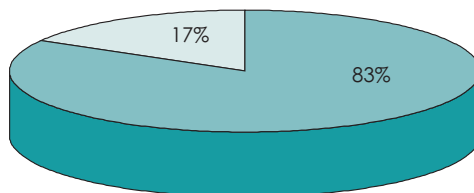
■ Deficiente

■ Suficiente

■ Ben

T.R.B.: ENTRE 10 E 150

PREVENCION INCENDIOS



■ Suficiente

■ Ben

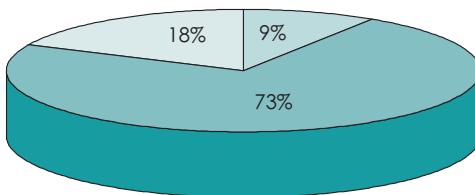
T.R.B.: SUPERIOR A 150

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

Hai unha clarísima tendencia a mellora-lo estado preventivo conforme aumenta o tamaño do barco, chegándose nos barcos con máis de 150 T.R.B. a non detecta-la ausencia de ningún elemento básico.

De conformidade co *número de tripulantes*:

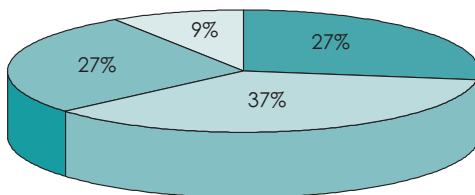
PREVENCION INCENDIOS



☐ Deficiente
☒ Suficiente
☐ Ben

Tripulación: IGUAL OU SUPERIOR A 10

PREVENCION INCENDIOS

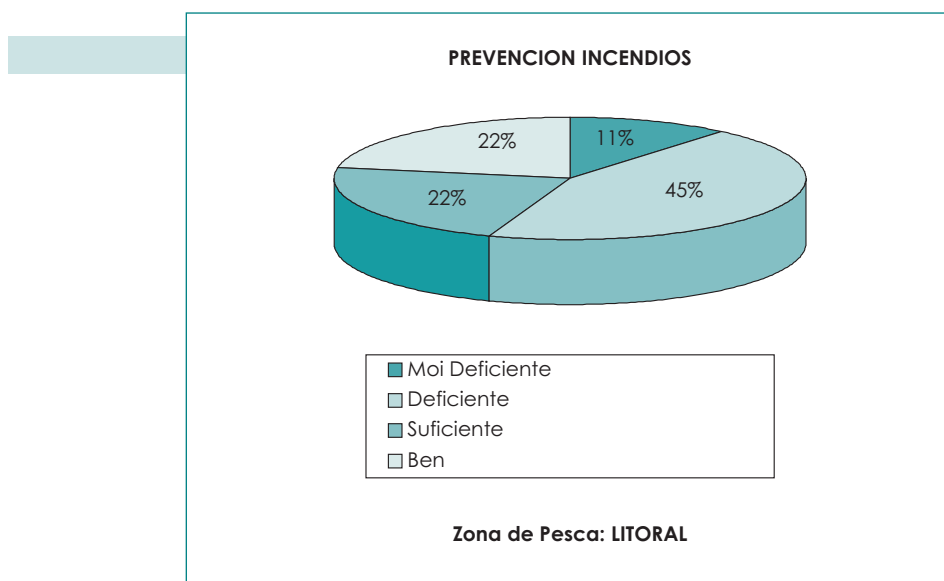
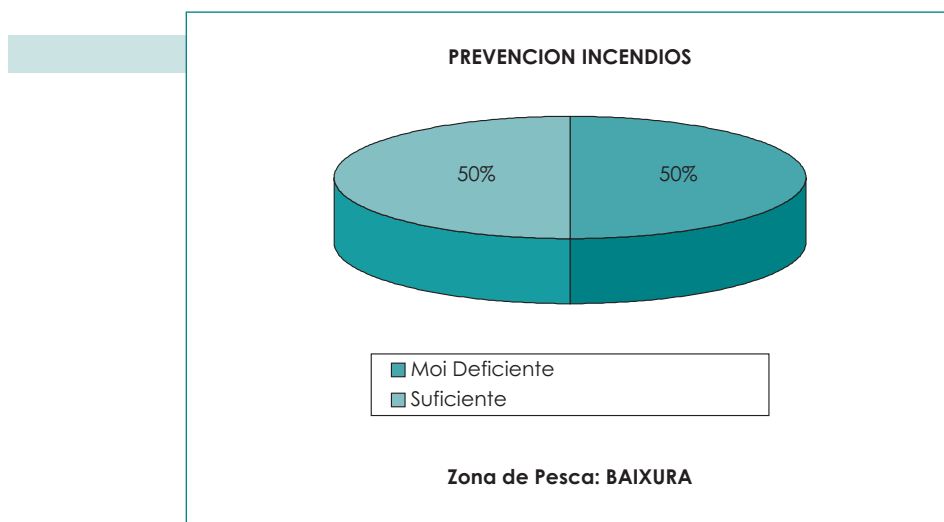


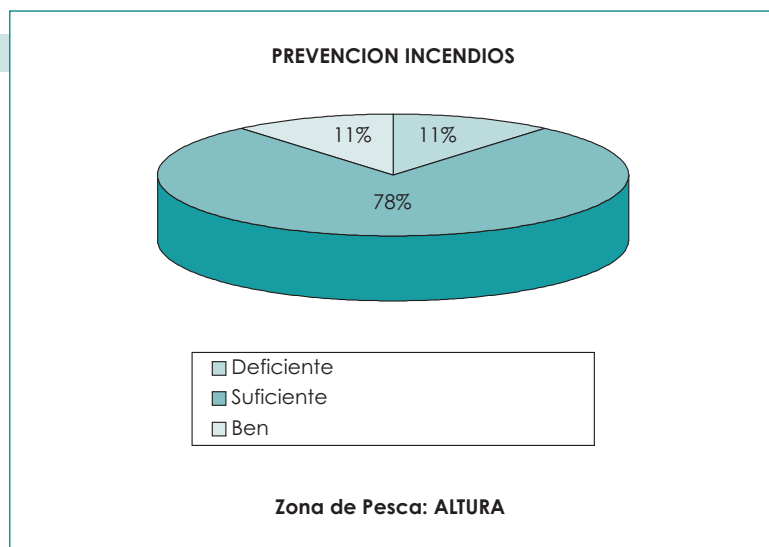
☒ Moi Deficiente
☐ Deficiente
☐ Suficiente
☐ Ben

Tripulación: MENOR DE 10

Confirman os gráficos o ata aquí expresado, é dicir, os barcos máis pequenos, con menor T.R.B. e menor tripulación presentan maiores problemas neste apartado.

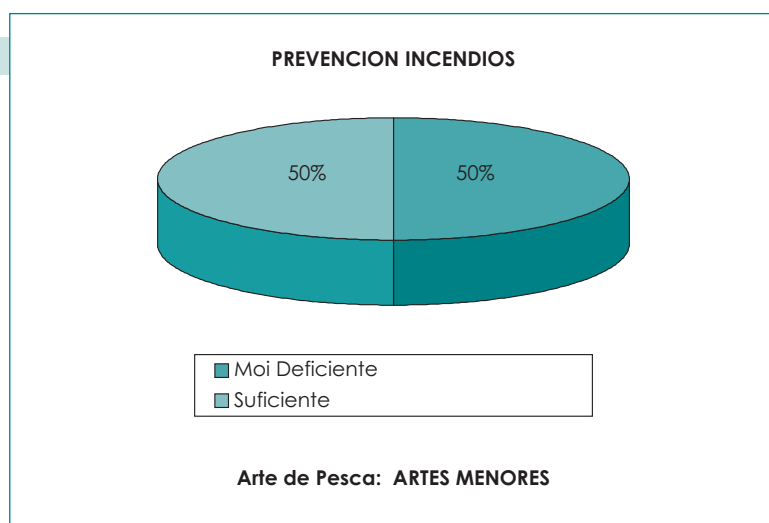
Por zona de pesca:



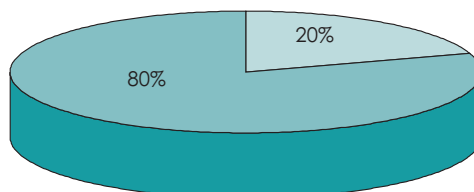


O comentario que suscita é similar ó xa expresado, non obstante pódese observar que os barcos de baixura, que son os máis pequenos e con menos tripulantes, ou ben teñen os elementos básicos ou non teñen a maioría deles, sen termos medios.

E xa por último, según a *arte de pesca* empregada:



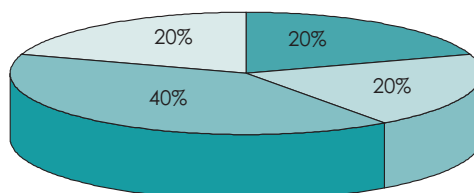
PREVENCION INCENDIOS



■ Deficiente
■ Suficiente

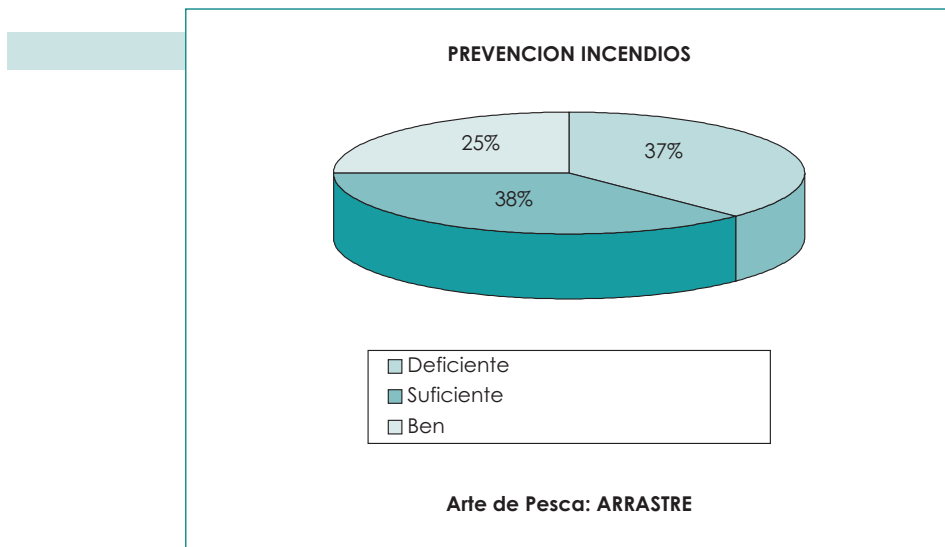
Arte de Pesca: PALANGRE

PREVENCION INCENDIOS



■ Moi Deficiente
■ Deficiente
■ Suficiente
■ Ben

Arte de Pesca: CERCO



Resalta novamente o gráfico correspondente ás artes menores en lóxica correspondencia cos barcos de baixura. A explicación á que se chega a través das visitas de campo efectuadas é a de que en moitos destes barcos non se levan os medios contra incendios a bordo na crenza de que se estropean, deixándoos en terra, porque se pensa que no caso de emerxencia a costa está preto, hai outros barcos nas inmediacións e a situación non sería crítica. Nada máis lonxe da realidade en opinión do que subscribe.

As demais artes están nunha situación similar aínda que a de cerco sería máis preocupante.

CONCLUSIÓN:

Os medios contra incendios nos barcos resultan imprescindibles, constatándose que os barcos máis pequenos presentan unha importantísima problemática neste sector, que se vai reducindo conforme os barcos crecen en tamaño e faenan en caladoiros máis afastados.

A normativa que se tivo en conta foi o convenio SEVIMAR e o Real Decreto 1216/1997, do 18 de xulio, fundamentalmente.

4.3.3.8. Protección individual

Abordamos unha nova sección na prevención de riscos laborais a bordo dos buques de pesca, que debería ter un carácter subsidiario no sentido de que deberán uti-



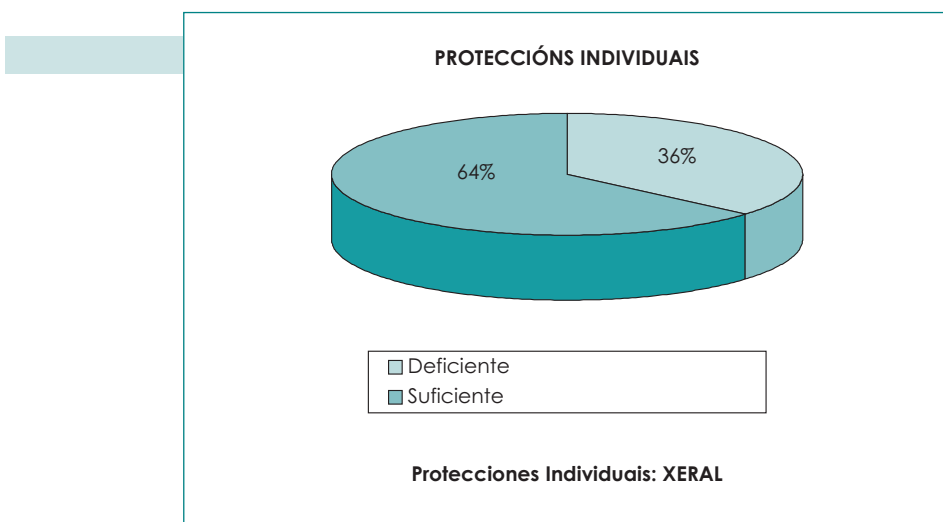
lizarse os equipos de protección individual cando existan riscos para a seguridade e saúde dos traballadores que non se puidesen evitar ou limitar suficientemente por medios técnicos de protección colectiva ou mediante medidas, métodos ou procedementos de organización do traballo. Non obstante e, dado que a pesca é unha actividade de alto risco, faise imprescindible a utilización de tales equipos, distinguindo os seguintes elementos básicos:

- En primeiro lugar, a empresa deberá proporcionar gratuitamente ós traballadores os equipos de protección individual que deban utilizar, repoñéndoo cando resulte necesario. Esta esixencia legal non é cumprida en numerosos casos. É sorprendente a realidade aplicable, consistente en que ou ben os tripulantes pagan a súa roupa de traballo ou esta cárgase como un gasto máis ó Monte Maior.
- O empresario debe velar porque se utilicen os equipos. Como xa vimos no apartado de medios de salvamento, o armador compra os chalecos salvavidas pero non se utilizan nunca.
- Débense utilizar cascos de seguridade de protección da cabeza contra choques e impactos. Nun medio marítimo no que se utilizan diversos aparellos e equipos de elevación, que se manipulan cargas, etc., resulta imprescindible a utilización de tales equipos fundamentalmente nas manobras de pesca e na carga e descarga do pescado.
- Os protectores auditivos son imprescindibles na sala de máquinas, e en calquera lugar de traballo onde se superen os niveles de ruído marcados na normativa vixente.
- Protectores de ollos e cara, como pantallas ou gafas no caso de utilización, por exemplo, de pedra esmeril na sala de máquinas.
- Luvas, manoplas, manguitos e mangas para protexer contra as agresións mecánicas, fundamentalmente na sala de máquinas e nas faenas de pesca.
- Calzado de seguridade que protexa contra o frío e a humidade e contra os riscos mecánicos. Igualmente deberán contar con suela antideslizante.
- Protectores do tronco e abdome, tales como chalecos, chaquetas e mandís de protección contra as agresións mecánicas (perforacións, cortes, proxecións, etc.), así como chalecos salvavidas.
- Roupa de protección contra a humidade, que deberá ser de cores vivas, contrastar co medio marino e ser ben visible.
- Roupa de protección contra baixas temperaturas. A devandita roupa requirase en zonas de pesca con estas características térmicas.

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- Equipos de protección contra as caídas de altura, que se deberán utilizar en determinados postos de traballo que impliquen este risco, tales como os postos de recepción das portas de arrastre cando se deban incorporar sobre a borda sen ningunha protección colectiva contra o risco de caída de altura, ou nos traballos de mantemento, como poden ser o cambio de luces fundidas ou de reparación de certos elementos do equipo de pesca en altura.

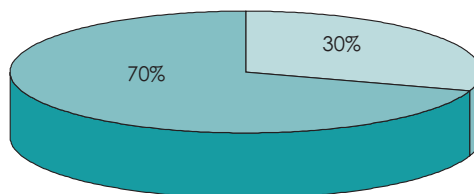
Nas visitas ós barcos foise constatando a presenza a bordo de tales elementos, obténdose os seguintes resultados *xerais*:



Nun 36% dos barcos analizados, púdose comproba-la carencia dalgún dos elementos apuntados, ben pola falta por exemplo de roupa de traballo de cores visibles, ou por falta de protectores auditivos ou aínda existindo, por non estar homologados, ou ben porque os medios existentes tenos que paga-lo traballador do seu peto.

Atendendo á *antigüidade* da embarcación:

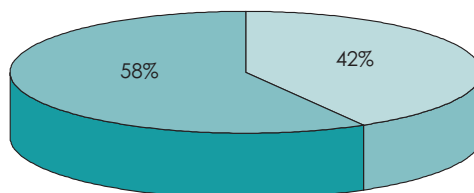
PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



Deficiente
Suficiente

Antigüidade Embarcación: Anterior ou Igual a 1990

PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



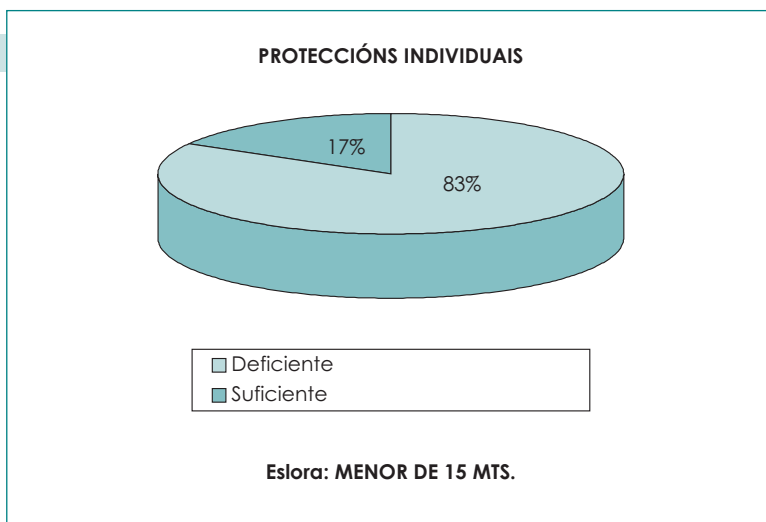
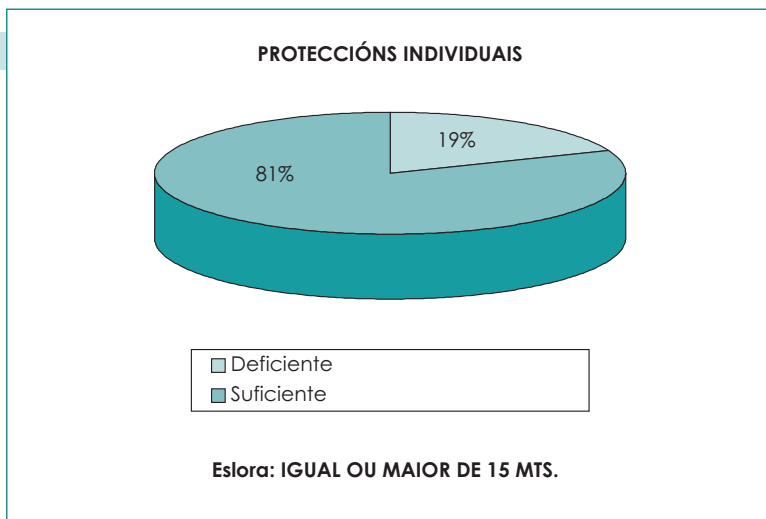
Deficiente
Suficiente

Antigüidade Embarcación: Posterior a 1990

As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

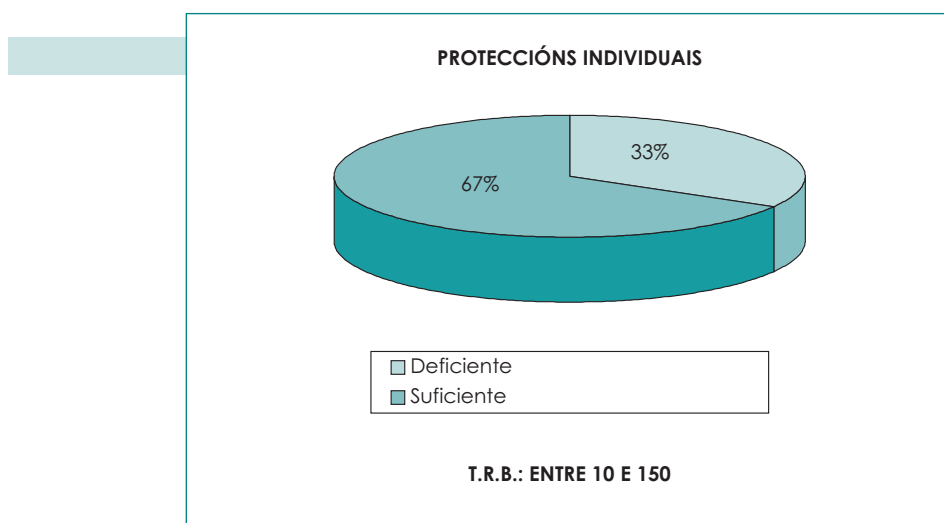
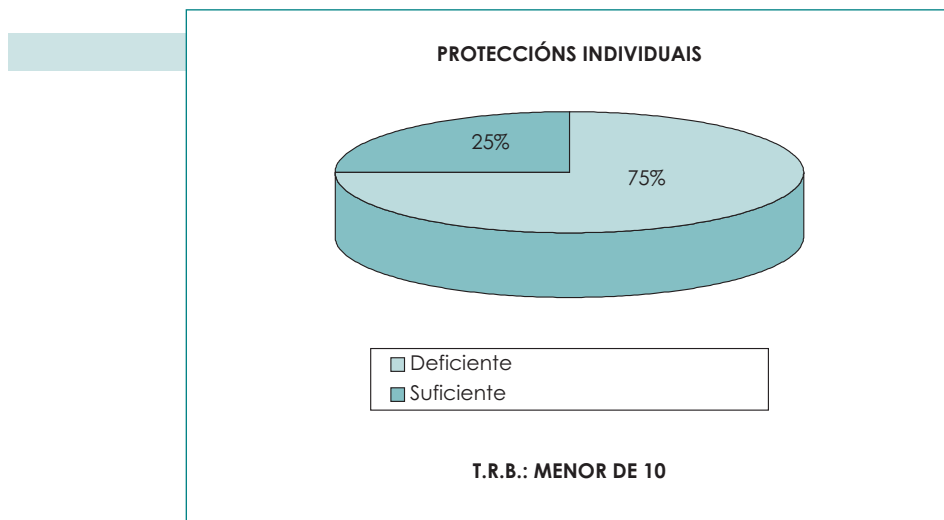
A situación é similar, aínda que algo peor nos barcos máis modernos. Ten sentido se pensamos que as proteccións individuais non teñen relación coa construción do barco, non constitúen parte da estrutura deste, senón que se levan a bordo do exterior, polo que a idade deste en principio non condiciona tales medidas preventivas.

Vexamos agora se se observou algunha diferenza en relación co *tamaño* do barco:

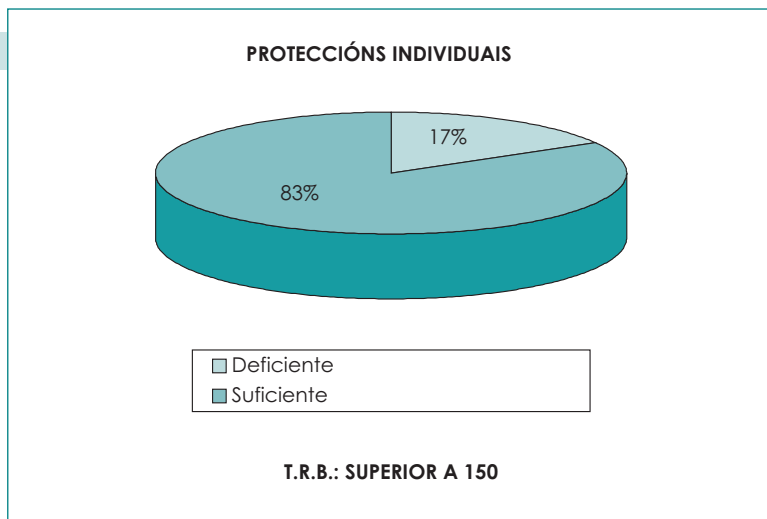


A diferenza é total. Os barcos máis pequenos, de novo levan a peor parte, puidéndose trasladar aquí os razonamentos doutros apartados, aínda que tamén é certo que nestes barcos o control da Administración, incluída a marítima, é ostensiblemente menor.

Se utilizamos os gráficos por *T.R.B.* quizais se nos profile máis a situación:

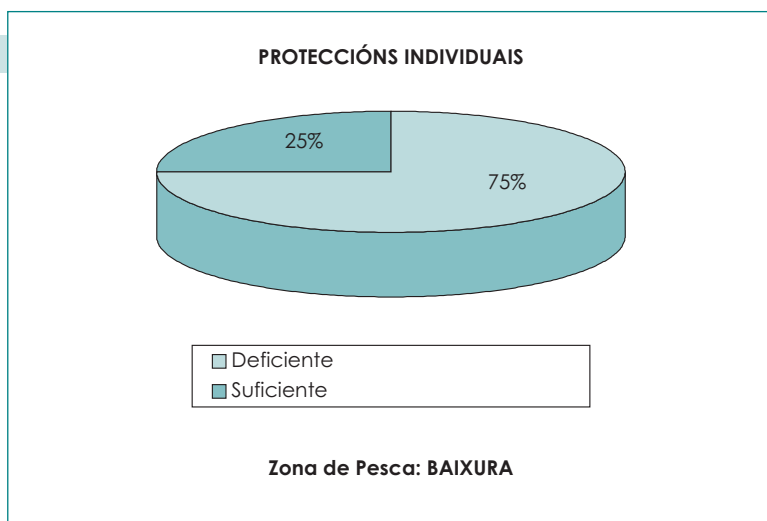


As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

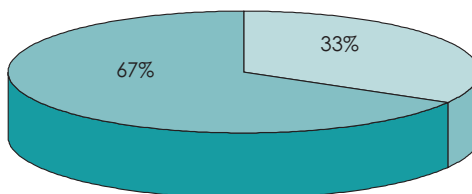


A tendencia é meridianamente clara. A situación mellora conforme aumenta o tamaño do barco, centrándose a situación máis crítica nos barcos menores de 10 T.R.B.

Por zona de pesca:



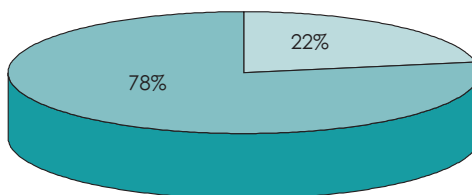
PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



Deficiente
Suficiente

Zona de Pesca: LITORAL

PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



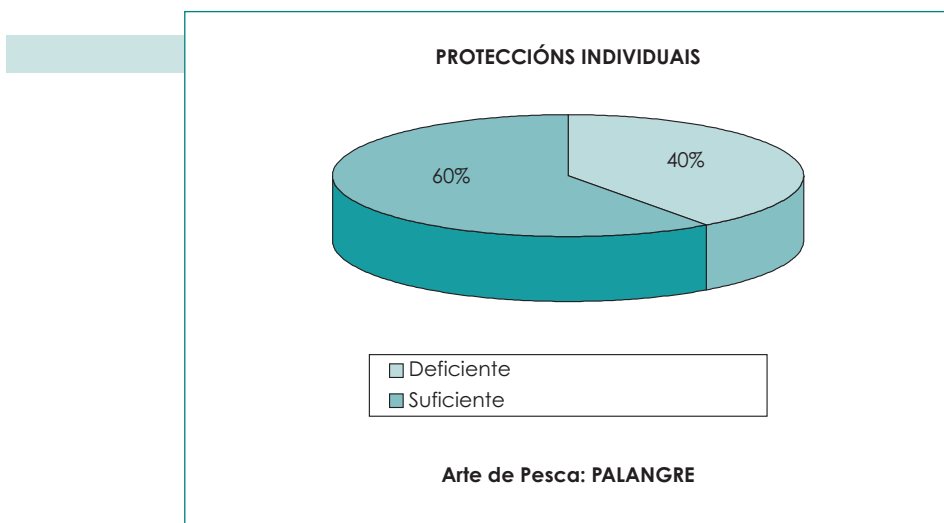
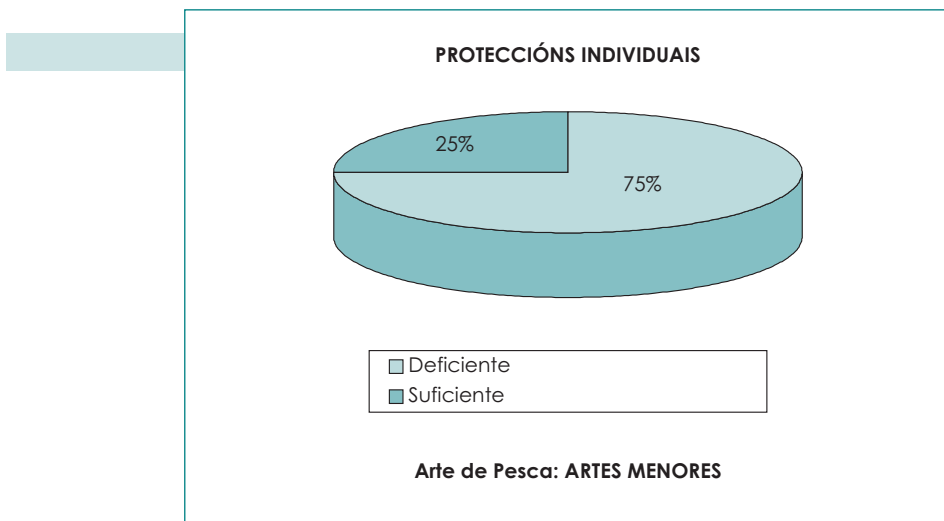
Deficiente
Suficiente

Zona de Pesca: ALTURA

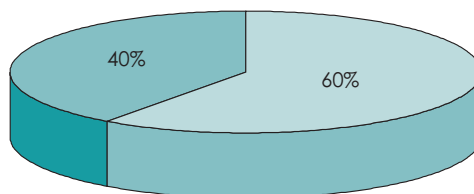
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

A porcentaxe é idéntica se comparamos os barcos de menos de 10 T.R.B. e os de baixura. Non hai que esquecer que este tipo de barcos constitúe a inmensa maioría da flota galega.

Por último, por *arte de pesca* utilizada:



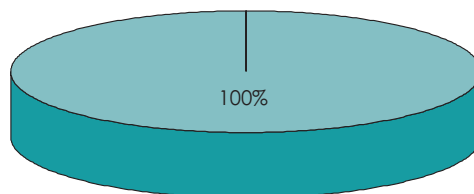
PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



Deficiente
Suficiente

Arte de Pesca: CERCER

PROTECCIÓNS INDIVIDUAIS



Suficiente

Arte de Pesca: ARRASTRE



Novamente coincide o gráfico de artes menores co de pesca de baixura e barcos pequenos. Os barcos de cerco cun 60% que presentaban deficiencias, non quedan moi á zaga, sendo, non obstante o dato máis significativo e afortunado, o de que en tódolos barcos visitados dedicados ó arrastre, estaban tódolos elementos básicos de protección individual.

CONCLUSIÓNS:

Aínda que non se puideron constatar situacións moi deficientes neste ámbito, é dicir, barcos que careceran de case tódolos elementos de protección individual, sí é certo que aínda se aprecian importantes deficiencias. Cada vez máis, afortunadamente, vemos que os traballadores do mar, e como unha imaxe intimamente asociada a estes, levan posta roupa de auga de cores amarelo ou laranxa e as súas botas de auga, pero deberase camiñar moito aínda. Unha imaxe máis completa sería a do traballador que usa casco protector da cabeza nas manobras, protectores auditivos na cámara de máquinas, que se empreguen guías de seguridade onde enganchar cinturóns en traballos en cuberta, cinturóns de seguridade anticaída en traballos en altura sen protección colectiva, que se utilicen luvas de seguridade habitualmente, etc. e que todos estes medios de prevención de riscos estén en boas condicións de uso e que os pague o armador.

A normativa tomada en consideración basicamente está contida no Real Decreto 1216/1997 e Real Decreto 773/1997, sobre disposicións mínimas de seguridade e saúde relativas á utilización polos traballadores de equipos de protección individual.

4.3.3.9. Normas específicas según a arte de pesca utilizada

Os riscos de accidente laboral póñense de manifesto no desenvolvemento da actividade de que se trate, e polo tanto, resultan específicos nas diferentes prestacións de servizos. Necesariamente debemos distinguir entre as distintas artes de pesca, que impliquen actividades específicas e en consecuencia riscos particulares.

Hai unha nota común a tódalas artes de pesca, cal é a necesidade de que os diferentes elementos dos equipos utilizados para pescar sexan revisados, mantidos e repostos cando ofrezan anomalías. Neste sentido débese apuntar que non existen protocolos ou procedementos para efectuar estas revisións, deixándose o seu coidado á observación exterior do mecánico ou do patrón ou do contramestre, o cal resulta a todas luces insuficiente. Non se debe esquecer que elementos tales como os viradores, puntais, pastecas, roldanas, aparatos de izar, cabos, cadeas, etc. que se utilizan habitualmente nas faenas de pesca, sofren un desgaste grande polo medio no que se desenvolven, e polas tensións e sobreesforzos ós que ás veces se ven sometidos. Todo iso fai que o coidado destes sexa fundamental, posto que aínda que hoxe unha causa frecuente de accidentes intégraa a rotura de tales elementos.

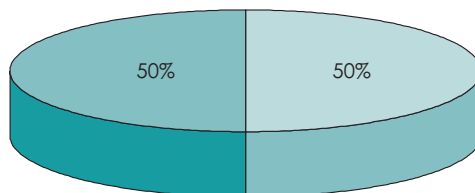
A) Artes menores

Neste tipo englobábanse diferentes modalidades de pesca, como poden ser: nasas, enmale, betas, palangrilo, trasmalo, rastro, etc. Os riscos que conlevan estas actividades son, fundamentalmente:

- Sobreesforzos na manipulación da arte e das caixas de pescado.
- Riscos de caída pola borda ó ser esta de altura insuficiente.
- Riscos de rotura da arte. Os pescadores débense manter apartados de todas as artes, mecanismos e aparellos en movemento.
- Riscos de caída por deambular por encima da arte. Especialmente deberase evitar pisar partes da arte que estean en cuberta cando o resto estea aínda na auga.
- O largado manual da arte tamén implica un risco obvio de enredarse con ela e caer á auga.
- Risco de magullarse as mans ó manipular a cabullería e o seu paso polas roldanas, por exemplo, ó tratar de sacar un cabo da roldana dun motón.

Dos barcos analizados dedicados a artes menores, obtemos os seguintes resultados en atención ás medidas preventivas adoptadas en relación cos riscos apuntados:

NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



Deficiente
Suficiente

Arte de Pesca: ARTES MENORES



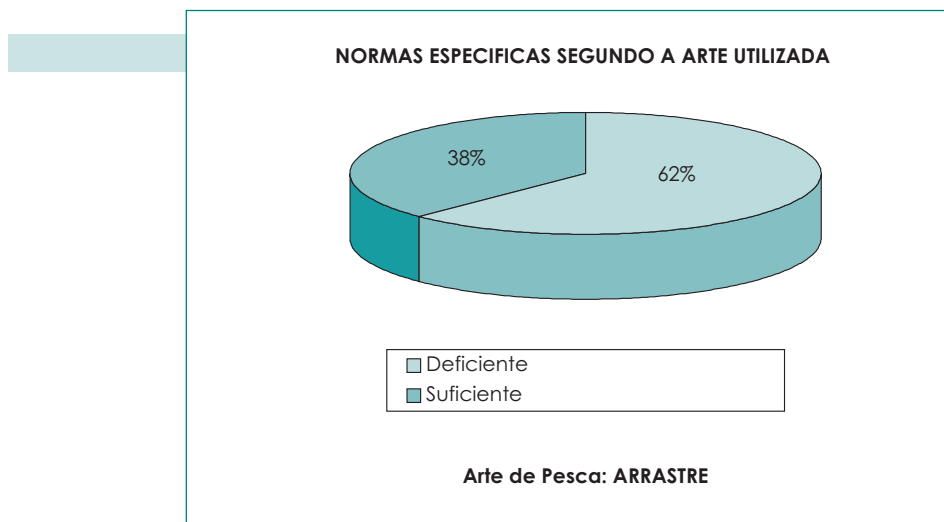
Nunha elevada porcentaxe 50%, constatamos que existen riscos específicos do tipo de traballo desenvolvido sen que a empresa adoptase algunha medida para evitalos ou diminuílos.

B) Arrastre

Nesta arte de pesca atopámonos cos seguintes riscos, que constitúen os elementos básicos que se deben tomar en consideración:

- Riscos en traballos desenvolvidos nas proximidades dos cables ou malletas en tensión sobre cuberta, pola súa rotura que causaría o efecto de barrido de todo o que se atope no seu paso.
- O engrilletado e desengrilletado das portas de arrastre conlevan perigo de aplastamento, golpes e caídas á auga.
- É perigoso traballar nas proximidades da rampa dun arrastreiro por popa. Débense empregar dispositivos de seguridade para evitar que os pescadores resbalen e caigan á auga.
- É fundamental empregar un código de sinais uniforme de man, para comunicar cos maquinilleiros que manobran a arte.
- Ó larga-lo arte deberase poñer especial atención nos cabos fixados a este, evitando colocarse no seu seno.
- Riscos de abrasión, aplastamento ou cortes nas mans por manipulación de cables e malletas.
- Risco de caída a auga nos traballos desenvolvidos entre os pescantes do pórtico de popa, debéndose colocar un cabo quitamedos para que o mariñeiro se poida asir ou mesmo apoiar o seu tronco contra el mesmo. Os traballadores deben levar posto o chaleco salvavidas. Igualmente deberían ubicarse aquí os aros salvavidas.
- O patrón debe ter boa visibilidade sobre a cuberta de traballo así como o operario que manipula os carreteles.

Unha vez analizados os barcos, obtemos estes resultados:



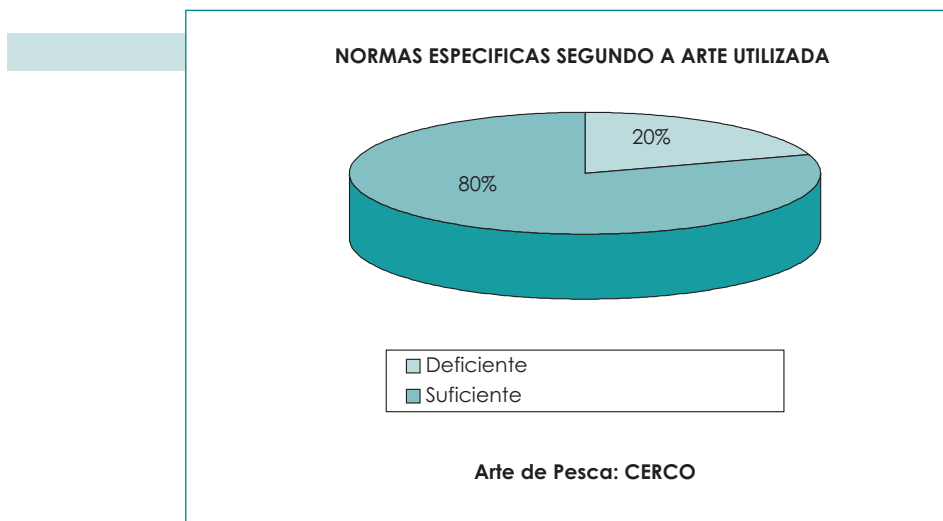
O cal demostra que a arte de arrastre é a que máis riscos de accidentes conleva e o que presenta unha situación máis delicada ó non adopta-los armadores nun 62% dos barcos visitados, tódalas medidas referidas.

C) Cerco

Debe destacarse que os lances de pesca realízanse durante a noite. Os elementos básicos considerados son:

- Debe haber boa iluminación da cuberta de traballo.
- Risco de atrapamento por rotura de pastecas por onde transita a xareta.
- Riscos de atrapamento de extremidades superiores co cabirón durante o virado da xareta.
- Riscos de atrapamentos, golpes e caídas ó mar desde o bote auxiliar ou bote de luces.
- Os pescadores evitarán transitar por encima da arte, e se o fixeran, deberán de levar arneses de seguridade.
- Os traballadores deberán evitar situarse debaixo do halador durante a manobra.

Os resultados obtidos foron:



Os riscos de accidente no traballo nos barcos de cerco concéntranse fundamentalmente no virado da xareta e na utilización do bote auxiliar. O devandito bote desapareceu na maior parte dos barcos de cerco. Todo iso fai que o risco esté moi localizado e que, en xeral, as medidas adoptadas sexan as axeitadas.

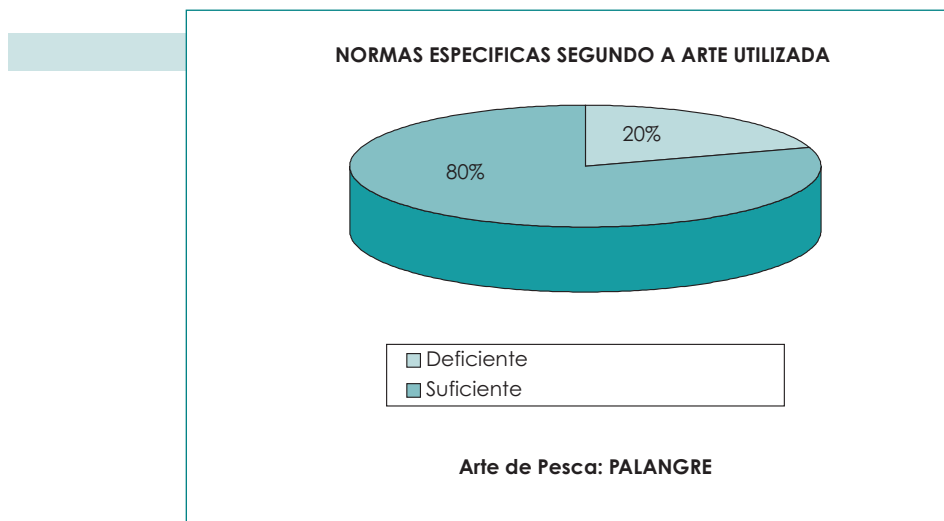
D) Palangre

Os principais riscos son:

- Risco de clavarase nas mans os anzois na manipulación do palangre ou no cebado dos anzois.
- Risco de que os anzois se claven na roupa. Deberá evitarse utilizar bufandas nin mangas anchas.
- Os pescadores que non participen directamente no calamento ou izado das líñas, manteranse afastados das que estean en movemento.
- Os peixes que se cobren, que poidan resultar perigosos porque poidan morder ou causar outro tipo de danos, procuraráselles dar morte antes de iza-los a bordo.

- Os pescadores manipularán con coidado os flotadores de vidro do palangre para evitar que se rompan e lles causen feridas.
- Débense extremar as precaucións para evitar que se enganchen as mans na liña nai ou os reinales ó utiliza-los haladores mecánicos.

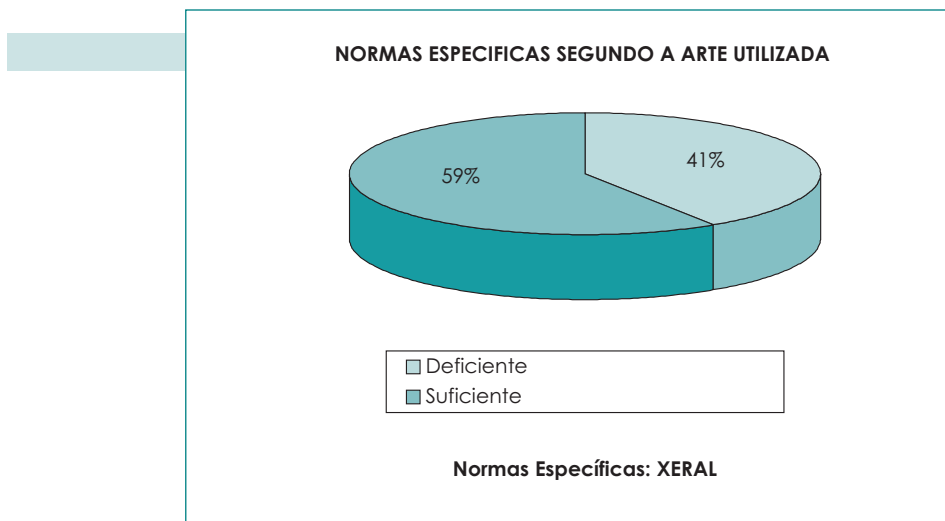
Os resultados foron:



O principal risco estriba na manipulación do palangre, co posible enganche das mans cos anzois. Non obstante, coa modernización desta flota e a inclusión das novas tecnoloxías, os devanditos riscos están moi controlados, detectándose en tan so un 20% dos barcos visitados problemas de deficiencias nalgún dos puntos sinalados.

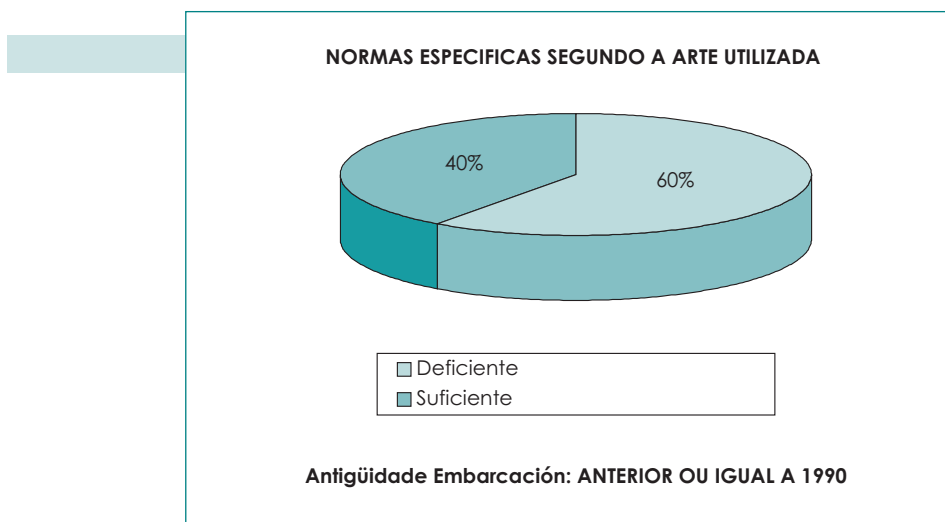
As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

En *xeral*, en tódalas artes de pesca, dase a seguinte situación:

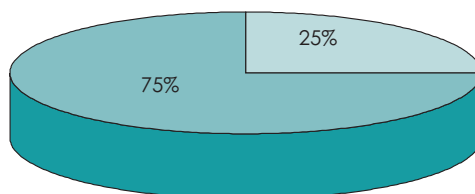


Un 41% presenta deficiencias que, como se viu anteriormente, céntranse fundamentalmente na pesca de arrastre e artes menores.

Pola *antigüidade* da embarcación:



NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



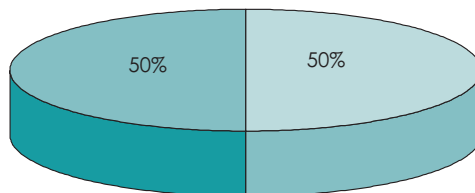
Deficiente
Suficiente

Antigüidade Embarcación: POSTERIOR A 1990

Os barcos máis antigos presentan maiores deficiencias. Neste caso os equipamentos do barco para efectua-las tarefas de pesca teñen que ver directamente coa construción do barco, de aí os resultados, posto que se incorporan nesta as novas tecnoloxías que redundan nunha maior seguridade.

Por *T.R.B.* do barco:

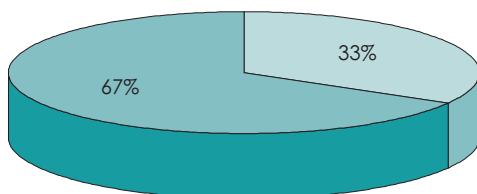
NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



Deficiente
Suficiente

T.R.B.: MENOR DE 10

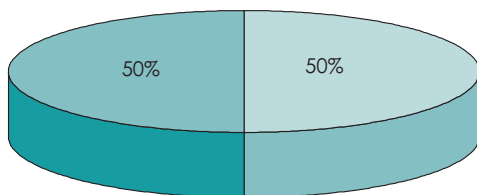
NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



Deficiente
Suficiente

T.R.B.: ENTRE 10 E 150

NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



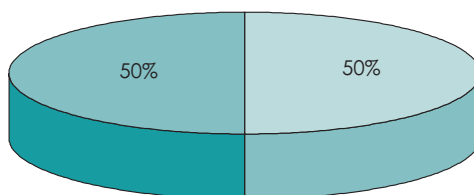
Deficiente
Suficiente

T.R.B.: SUPERIOR A 150

Chama a atención que se equiparen en irregularidades os barcos máis pequenos cos máis grandes. O motivo garda relación coas artes de pesca que presentan unha maior problemática, que, como se repetiu, son as artes menores que virían reflectidas nos barcos máis pequenos, e os buques de arrastre que son de maior tamaño.

Por zona de pesca

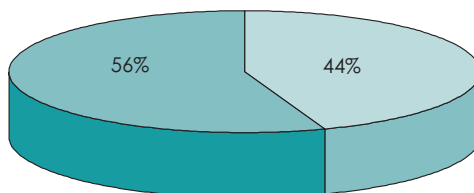
NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



Deficiente
Suficiente

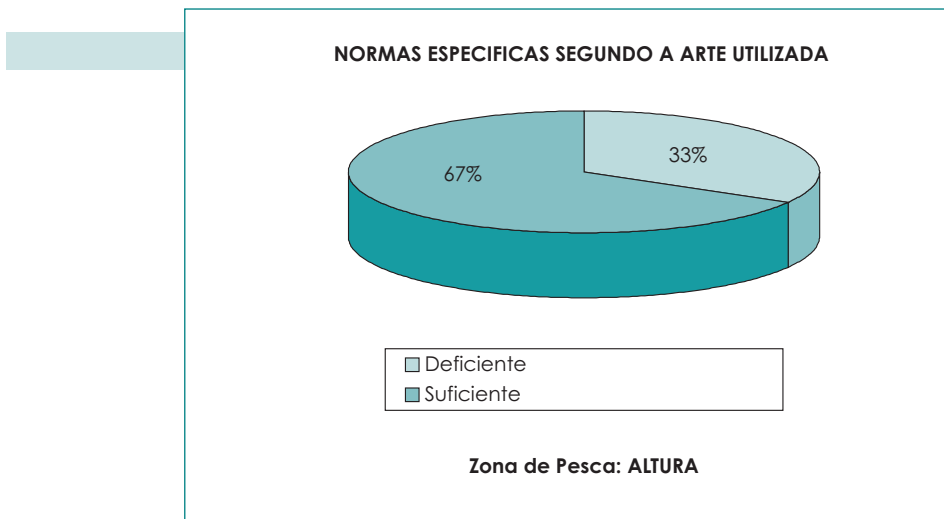
Zona de Pesca: BAIXURA

NORMAS ESPECIFICAS SEGUNDO A ARTE UTILIZADA



Deficiente
Suficiente

Zona de Pesca: LITORAL



En consonancia co anterior, en baixura virían incluídos os barcos dedicados a artes menores, e os de arrastre estarían distribuídos na pesca de altura e de litoral, sen esquecer ós barcos de cerco e palangre.

CONCLUSIÓN:

Por artes de pesca, enténdese que é o arrastre o que presenta un maior risco para a integridade física dos traballadores por ter que manexar equipos de traballo que implican graves riscos de accidentes por golpes, atrapamentos, caídas á auga, etc. que se analizaron máis arriba. Os barcos dedicados a artes menores implican tamén un grave risco derivado do pequeno tamaño das embarcacións con dificultades de tránsito e de espacio, con bordas baixas, pola necesidade de efectualo largado a man en ocasións, polos esforzos de izado das capturas, pola lenta incorporación de novas tecnoloxías nas faenas de pesca ó supoñer importantes investimentos nestas pequenas empresas, etc.

Sinalización

Especial consideración estimamos que merece a sinalización en materia de prevención de riscos laborais, que, desgraciadamente non se cumpre en case a totalidade dos buques visitados, e que cumpre unha finalidade de grande interese ó proporcionar unha indicación ou unha obriga relativa á seguridade ou a saúde no traballo mediante un sinal en forma de panel, unha cor, un sinal luminoso ou acústico, unha comunicación verbal ou un sinal xestual, segundo proceda.

O obxectivo da sinalización é o de chama-la atención dos traballadores sobre determinados riscos, prohibicións ou obrigas, alertar ós traballadores cando se produza



unha determinada situación de emerxencia que requira medidas urxentes de protección ou evacuación, facilitar ós traballadores a localización e identificación de medios e instalacións de protección, evacuación, emerxencia ou primeiros auxilios, e orientar e guiar ós traballadores que realicen determinadas manobras perigosas.

Os sinais en forma de panel non adoitan atoparse a bordo dos buques de pesca como tampouco os luminosos. Si nos atopamos con sinais acústicos e comunicacións verbais, ben a través de altafalante, pitos ou campás. Outra forma de sinalización que acada unha importancia enorme nas faenas de pesca é a xestual, que se emprega continuamente, e que, polo tanto debe ser precisa, simple, ampla, doada de realizar, comprensible e claramente distinguible de calquera outro sinal xestual. Unha interpretación errónea pode ser causa de graves accidentes.

A situación en materia de sinalización en tódolos barcos é deficitaria, debéndose facer un esforzo enorme nesta cuestión, que aínda cando non constitúe medida substitutoria das técnicas organizativas de protección colectiva nin da formación e información dos traballadores en materia de seguridade e saúde no traballo, si debe utilizarse como medida complementaria e cando mediante as proteccións colectivas e as medidas adoptadas de organización non fose posible elimina-los riscos ou reducilos suficientemente.

A normativa aplicable, ademais do Real Decreto 1216/1997, é o Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposicións mínimas en materia de sinalización de seguridade e saúde no traballo.

4.3.4. Precariedade no emprego das sociedades mixtas pesqueiras

Das tres acepcións que o Diccionario da Real Academia da Lingua Española recolle do termo precario, interésannos as dúas primeiras, por canto a terceira refírese á posesión de bens sen título, por tolerancia ou inadvertencia do seu dono, institución xurídica que queda dentro do ámbito do Dereito Civil. A primeira refírese a un adxectivo que indica pouca estabilidade ou duración. A segunda cualifica a quen non posúe os medios ou recursos suficientes. Polo tanto, a pregunta que debemos contestar nesta ponencia é a seguinte: as relacións laborais existentes entre os tripulantes e os armadores das sociedades mixtas, ¿son precarias no sentido de relacións xurídicas de pouca estabilidade ou duración?, e tamén ¿trátase dunha relación que non procura os medios ou recursos suficientes ós traballadores afectados en comparación con outros traballadores do mesmo sector ó servizo de empresas non constituídas en sociedades mixtas?

Para responder ás preguntas formuladas, antes deberemos precisa-los seguintes puntos:

1. Antecedentes e concepto de sociedades mixtas.
2. Transcendencia económica e social das sociedades mixtas.
3. Réxime xurídico aplicable ás relacións laborais das sociedades mixtas.
4. Conclusións.



A) Antecedentes e concepto de sociedades mixtas

As nosas costas abarcan 8000 km. de litoral, bañadas por tres mares e cunha inmemorial tradición pesqueira. O único que se necesitaba para pescar era dispoñer de buques e tripulacións, xa que o acceso ós recursos era totalmente libre. Iso posibilitou o desenvolvemento dunha importantísima flota, que, coa introducción do conxelado e o impulso dado á construción naval, deu lugar a que en 1975 España tivera a terceira flota pesqueira industrial no mundo con 2.158 buques de máis de 100 TRB.

Pero o panorama internacional cambiou profundamente. Así, desde a Primeira Conferencia das Nacións Unidas sobre Dereito do Mar en 1958, sentáronse as bases xurídicas para a negociación dos acordos de pesca, xa que se recoñece ó estado ribeireño un interese especial no mantemento da produtividade dos recursos vivos en calquera parte da alta mar adxacente o seu mar territorial, que culminou na Terceira Conferencia en 1975, coa consolidación da institución da zona económica exclusiva, que comporta a atribución ó estado ribeireño de dereitos soberanos sobre os recursos vivos e non vivos do mar, do seu leito e subsolo entre as 12 e as 200 millas, e que tivo a súa primeira plasmación práctica coa Lei dos Estados Unidos de América sobre conservación e administración das peixerías de 1976, que establecía unha zona de conservación de recursos de 197 millas, que se fixo efectiva o 1 de marzo de 1977, estendéndose ó resto de países progresivamente. Así, en España, establécese a ZEE na Lei 15/1978, do 20 de febreiro. Iso afectou tremendamente ós intereses españois na pesca a distancia, ó non poder faenar nos caladoiros onde se facía tradicionalmente, senón a través de acordos entre España e os Estados ribeireños, xa que a creación da ZEE supuxo a nacionalización do 90% dos recursos pesqueiros. Non obstante, esta negociación de acceso á ZEE dos Estados ribeireños consiste en realidade nun pacto in contraendo, que concede a España só a expectativa dun dereito a negociar, que resulta na práctica sumamente feble, posto que queda suxeito á determinación unilateral do estado ribeireño da súa capacidade de captura que a establece como facultade discrecional, cuestión que se ve agravada polas excesivas esixencias económicas, tecnolóxicas, científicas, etc., que cada vez máis impiden, demoran e obstaculizan a posibilidade de chegar a estes acordos denominados de cooperación.

A situación descrita motivou que se producise un axuste da flota que sufriu desde 1.988 unha redución de máis dun 40%, pasando de 19.916 buques a 17.248 en 1999, cunha paralela diminución do número de empregos na pesca, que pasan de 124.000 en 1970, a 65.500 en 1999, reaxuste realizado mediante o despezamento e a creación de empresas pesqueiras conxuntas e sociedades mixtas.

Efectivamente, unha das solucións arbitradas para palia-la situación, foi a creación de empresas pesqueiras conxuntas, cun triple obxectivo:

Reduci-lo número de unidades pesqueiras da flota española mediante a venda ou contribución de buques en explotación a sociedades con capital español constituídas no estranxeiro.

Favorece-lo abastecemento dos mercados españois coas capturas realizadas por tales buques.



Mante-lo emprego das tripulacións españolas dos devanditos barcos.

Este “invento” atopa a súa plasmación lexislativa no Real Decreto 2517/1976, no que se destacan dous puntos fundamentais, o primeiro relativo a que a empresa conxunta debe constituírse nun país estranxeiro e conforme a súa lexislación, polo tanto, fronte ó ordenamento xurídico español, toda empresa deste tipo será considerada como estranxeira a tódolos efectos; en segundo lugar, as empresas conxuntas constitúense en asociación de empresas españolas con persoas físicas ou xurídicas do estado ribeireño, onde se vai produci-la explotación dos recursos pesqueiros.

Os beneficios e axudas para a constitución de tales empresas que dispensaba o Estado español faríase en relación coas empresas españolas que formasen parte das empresas pesqueiras conxuntas, e consistían basicamente en poder importar continxentes de pesca establecidos con liberdade de dereitos arancelarios, co que se aseguraba o abastecemento do mercado español.

Co proceso de adhesión de España á Comunidade Económica Europea, prodúcese un punto de inflexión na evolución das EPC, eliminándose as vantaxes arancelarias paulatinamente nun período de 7 anos e con iso eliminando o sistema. Dada a importancia que para España tiñan estas empresas, presionouse ata que se conseguiu o seu recoñecemento no Regulamento CEE 2944/1990, dándolles o nome de “Sociedades mixtas”, que fan a gozar dunha axuda comunitaria importante, ben a través de subvencións de capital, bonificación de intereses sobre os préstamos concedidos por institucións financeiras nacionais ou internacionais ou mediante axudas en capital para o desenvolvemento de fondos de garantía dos empréstimos contratados para a realización da sociedade mixta. As devanditas sociedades defínense no Regulamento como sociedades de Dereito privado, constituídas por un ou varios armadores comunitarios e un ou máis socios dun terceiro país co que a Comunidade manteña relacións, vinculados por un contrato de sociedade mixta, co fin de explotar e, se é o caso, aproveita-los recursos haliéuticos situados nas augas baixo soberanía e/ou xurisdicción destes terceiros países, na perspectiva dun abastecemento prioritario do mercado da Comunidade. A constitución dunha sociedade mixta estará acompañada do traspaso definitivo dun ou varios buques ó país terceiro correspondente, sen posibilidade de volver ás augas comunitarias.

O artigo 62 do Real Decreto 798/1995 que define os criterios e condicións das intervencións con finalidade estrutural no sector da pesca, da acuicultura e da comercialización, a transformación e a promoción dos seus produtos, define ás sociedades mixtas, de conformidade co establecido no Regulamento CE 3699/93, co mesmo teor textual citado, establecendo os requisitos para a concesión das axudas e a súa tramitación.

Pola súa parte, o Real Decreto 601/1999, do 16 de abril, polo que se regula o Rexistro Oficial de Empresas Pesqueiras en Países terceiros, establece, na súa Exposición de Motivos, o mantemento do devandito Rexistro, creado por Real Decreto 2112/1994, debéndose inscribir nel as sociedades mixtas para poder percibi-las axudas financeiras previstas, debendo cumpri-los seguintes requisitos de inscrición, definidos no seu artigo 2, a saber:



As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos

- Debe ser unha sociedade de dereito privado participada, directa ou indirectamente, por un ou varios armadores españois e, se é o caso, un ou varios socios dun país terceiro, destinada a explotar por medio dos seus buques, os recursos pesqueiros que están situados nas augas pertencentes á soberanía ou xurisdicción dos referidos terceiros países. Debe destacarse como novidade fronte a anteriores concepcións, a posibilidade de participación directa ou indirecta dos armadores españois, o cal amplía o abano de posibilidades de creación da sociedade mixta. En relación cos buques aportados á sociedade mixta, a Orde do 18 de marzo de 2000 sobre constitución e réxime de axudas ás sociedades mixtas, no seu art. 2 sinala que nos proxectos de sociedade mixta que opten ás axudas financeiras, débese cumprila condición de que os barcos que se aporten deben estar incluídos no Censo da Flota Pesqueira Operativa, ter entre 10 e 29 anos, e unha tonelaxe non inferior a 20 TRB ou 22 GT, e deben ter exercido unha actividade pesqueira durante polo menos setenta e cinco días de mar en cada un dos dous períodos de doce meses anteriores á data de solicitude de axuda, ou ben, se é o caso, unha actividade pesqueira durante polo menos o 80% do número de días de mar autorizados pola normativa nacional para o buque de que se trate. En definitiva, debe tratarse dun barco de pesca plenamente operativo, precisamente para que se cumpra un dos obxectivos da creación de sociedades mixtas, cal é, a redución da flota pesqueira española.
- A participación española no capital social da empresa pesqueira en país terceiro deberá ser como mínimo do 34%. Aquí rebaixouse a contribución española en relación co Real Decreto 830/1985 que establecía no seu artigo 3 a participación polo menos no 40% do capital social nas EPC.

Compromiso que dá fe do abastecemento prioritario do mercado da Unión Europea. Este requisito, que coas EPC garantíase mediante a eliminación de barreiras aduaneiras, preténdese facer cumprir a través da contribución do Acordo Social no que figure o compromiso de abastecer prioritariamente o mercado comunitario de produtos pesqueiros, e, sobre todo, mediante a obriga de información das sociedades mixtas inscritas, que deberán presentar á Secretaría Xeral de Pesca Marítima do Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación, un informe anual de actividades económicas, e, con carácter semestral informe dos datos de capturas e comercialización dos produtos pesqueiros, coa achega dos documentos aduaneiros (DUA) ou copia autenticada deles para a produción pesqueira desembarcada noutros Estados membros do territorio comunitario. Todo iso coa advertencia contida no artigo 9 no sentido de que a falta de cumprimentación dos requisitos e obrigas establecidos neste Real Decreto dará lugar á incoación de expediente para causar baixa de oficio no Rexistro Oficial de Empresas Pesqueiras en Países terceiros, requisito sine qua non para recibila axuda financeira, de conformidade co disposto no Real Decreto 798/1995 e na Orde do 18 de marzo de 2000 sobre constitución e réxime de axudas ás sociedades mixtas, que, no seu artigo 4 c) e d) establece como criterios para a selección de solicitudes de axudas financeiras das sociedades mixtas, a maior porcentaxe estimada de destino ó

aprovisionamento do mercado comunitario que han de realiza-los buques afectados ó proxecto de sociedade mixta, valorándose que as especies principais obxecto de captura sexan deficitarias no mercado comunitario.

- A tripulación de cada buque incluído na empresa pesqueira dun país terceiro supoña, polo menos, o 25% de nacionalidade española. Aquí dáse acollida a acordos que, como o subscrito entre a UE e Arxentina, impoñen que o 75% da tripulación debe ser arxentina. De conformidade co artigo 4.a) da Orde do 18 de marzo de 2000, na selección das solicitudes de axuda de sociedades mixtas que realizará a Dirección Xeral de Estructuras e Mercados Pesqueiros, terase en conta o mantemento de toda ou parte da tripulación española. Polo tanto, canta máis tripulación española se conserve a bordo, máis posibilidades haberá de que a sociedade mixta sexa recoñecida para os efectos de obtención de axudas.
- Inclúese un último requisito que ten un claro compoñente ecoloxista ante a situación de explotación indiscriminada de determinados caladoiros que deu orixe ó informe da FAO segundo o cal un 44% das peixerías están totalmente explotadas, un 16% son obxecto de sobrepesca, un 6% están esgotadas e un 3% recuperándose lentamente. Pois ben, as empresas pesqueiras radicadas nun Estado, que non coopere na conservación dos recursos pesqueiros, directamente ou a través dos organismos rexionais de pesca competentes e que mediante a súa actitude estea prexudicando a eficacia das medidas internacionais de conservación e xestión aprobadas polas devanditas organizacións, ou que o citado estado non dispoña no seu ZEE con recursos pesqueiros economicamente explotables, non se poderán inscribir no Rexistro previsto no Real Decreto 601/1999. O mesmo tratamento aplícarase ós buques que enarboren pavillón do devandito estado.

B) Transcendencia económica e social das sociedades mixtas

Segundo datos facilitados por ANAMAR, a relación de buques conxeladores de pesca de marisco de sociedades mixtas, é:

PAÍSES	BUQUES
Caladoiro de Angola	23
Arxentina	4
Camerún	7
Costa de Marfil	1
Gabón	7

Guinea Bissau	7
Guinea Conakry	1
Marrocos	19
Mauritania	5
República do Congo	2
República de Senegal	22
República de Togo	3
TOTAL	101

Aproximadamente o 50% das importacións de peixe conxelado a España procede de Sociedades mixtas, que rolda no seu conxunto unha contribución en torno ás 250.000 toneladas anuais de peixe conxelado por un valor duns 85.000 millóns de pesetas.

En total hai unhas 99 Sociedades mixtas distribuídas en 22 países, con 164 buques que supoñen 75.124 TRB, que vén a ser o 12% da capacidade total pesqueira de España. O TRB aportado por España ás Sociedades mixtas é superior ás flotas de Bélxica, Finlandia, Irlanda e Suecia, e algo inferior ó da flota alemana. Arxentina é o país que maior número de sociedades mixtas absorbe, cun 53% do total de TRB exportados baixo esta modalidade de explotación.

Na actualidade hai 1.912 traballadores españois inscritos que forman parte de sociedades mixtas de pesca. Destes, o 51,5% están inscritos na Dirección Provincial do ISM de Vigo, e o 35,5% en Huelva.

Á vista dos datos xenéricos facilitados, parece que as sociedades mixtas acadan unha importancia de primeiro orde no sector pesqueiro e, en xeral, económico do país, procurando o abastecemento do mercado de peixe, abarcando a un importante continxente de man de obra que, doutro xeito tería que reorientarse cara outros sectores de actividade ou glosa-las listas de paro.

C) Réxime xurídico aplicable ás relacións laborais das sociedades mixtas

A sociedade mixta constitúese nun país terceiro, estado ribeireño, polo tanto é unha sociedade de dereito dese país, é, en definitiva, unha sociedade estranxeira a tódolos efectos. A devandita sociedade presenta as seguintes peculiaridades:



- Forman parte dela un ou varios socios comunitarios, españois, para os efectos que nos ocupan.
- Ten como obxecto a explotación racional dos recursos marítimos das augas baixo xurisdicción do país no que se inscribe. De feito, para obte-las axudas comunitarias, a Orde do 18 de marzo de 2000 determina no seu artigo 6.e) que se deberá aportar á Dirección Xeral de Estructuras e Mercados Pesqueiros, antes de recibi-la axuda nos expedientes sobre os que recaese resolución favorable, a resolución de inscrición da sociedade mixta no Rexistro Oficial de Empresas Pesqueiras en Países Terceiros.
- A empresa española debe aportar un ou varios barcos plenamente operativos, a devandita sociedade, con instalacións e equipamentos axeitados para ese caladoiro. Neste sentido, a Orde do 18 de marzo de 2000, no seu **artigo 6.a)** establece a obriga de aportar ó Centro Directivo antes referido a certificación de despacho aduaneiro de exportación do buque ou buques afectados; no seu **apartado b)** esíxese a achega de certificación da baixa definitiva na Lista Terceira do Rexistro de Matrícula de Buques españois, do buque ou buques traspasados ó país terceiro; no seu **apartado c)**, esíxese a achega de certificado de inscrición do buque ou buques do Rexistro Marítimo do país terceiro onde se constituíse a sociedade mixta a nome desta; no seu **apartado d)** esíxese a achega de Licencia ou Licencias de pesca correspondentes ó buque ou buques estendidas pola autoridade competente do país terceiro onde radique a sociedade mixta ou, no seu defecto, a concesión administrativa de permiso de pesca ou documento estendido pola citada autoridade que habilite para a pesca no devandito país; o **apartado e)** establece a obriga de aportar documento que acredite que o buque se atopa no país terceiro.
- A empresa española, en xeral, asume o compromiso pactado para a dirección e xestión da sociedade así como a dirección técnica, comercial e productiva daquela, aportando tripulantes españois que adoitan coincidir co persoal de ponte e máquinas, así como os técnicos de pesca e da clasificación. Igualmente, encárgase do subministro e equipamento dos buques e das obras de mantemento.
- En relación cos tripulantes, a Orde do 18 de marzo de 2000, no seu artigo 6 exige que os solicitantes das axudas para a constitución das sociedades mixtas sobre os que recaese resolución favorable, e antes do pago da axuda, deberán aportar para cada un dos barcos afectados ó proxecto, un listado nominativo dos tripulantes que van traballar na sociedade mixta, cos seus números de documento nacional de identidade e de alta na Seguridade Social, así como que deberá acreditarse que os pescadores enrolados están informados da correspondente axuda para a exportación do ou dos buques afectados. A esixencia de acreditar esa información, non deixa de chama-la atención que se recolla explicitamente, xa que nos atopamos ante un barco que deixa de ser español, unha empresa que deixa de ser española, cun

**As condicións de seguridade e saúde a bordo dos buques de pesca galegos**

réxime xurídico distinto, etc. Entón ¿por qué se recolle esta obriga cando parece unha tremenda obviedade da que o traballador debe irremisiblemente decatarse?. A explicación pode se-la seguinte: na maior parte dos casos, o barco exportado segue faenando no mesmo caladoiro, segue coa mesma tripulación, a empresa española para que traballaban os tripulantes españois, segue encargada da dirección e xestión da sociedade mixta, segue pagando ós traballadores, dálles de alta na Seguridade Social española, polo que é preciso que se comunique expresamente que pasan a traballar para unha sociedade estranxeira para evitar confusións.

Atopámonos, pois, ante a curiosa situación seguinte: un traballador español, que presta os seus servizos a bordo dun barco que faena habitualmente en augas baixo xurisdicción dun terceiro estado, en virtude de acordos de pesca bilaterais, traballador que ben puidera ser fixo de empresa, cuns dereitos adquiridos, cunha abundante lexislación que establece e garante os seus dereitos, un bo día atópase traballando no mesmo barco, cun contrato de traballo en precario, facendo o mesmo, no mesmo caladoiro, cos mesmos compañeiros, pero bórranselle dunha plumada tódolos seus dereitos, todo o respaldo da progresiva e moderna lexislación, e atópase traballando para un país en vías de desenvolvemento, países sen a penas protección social, cunha lexislación laboral rudimentaria, cuns problemas sociais tremebundos, etc.

Porque as sociedades mixtas constitúense polo xeral con países pobres, cun escaso desenvolvemento e un nivel de vida inferior ó español. Estes países son: Angola, Alxeria, Arxentina, Camerún, Chile, Gabón, Guinea B., Guinea C., Illas Malvinas, Madagascar, Marrocos, Mauritania, México, Mozambique, Namibia, Senegal, Serra Leoa, Sudáfrica, Togo, Uruguai e Venezuela.

No caso de traballadores españois que se dan de baixa na relación laboral coa empresa española para darse de alta na sociedade mixta, é como se emigraran a un país en vías de desenvolvemento para traballar alí dentro do seu sistema laboral. A situación é tan increíble desde este punto de vista, que se pretendeu paliar en certo xeito. Así, o antigo Real Decreto 830/85 que regulaba as Empresas Pesqueiras Conxuntas, no seu artigo 7 establecía que os españois que pasen a traballar nas EPC farano en todo caso, para os efectos da garantía dos seus dereitos en materia de Seguridade Social, como pertencentes a unha das empresas españolas participantes naquelas, debendo, en consecuencia, ser asegurados no Réxime Especial Español da Seguridade Social dos Traballadores do Mar para tódalas contingencias protexidas por este e cubertos en forma legal da de accidentes laborais e enfermidades profesionais, todo iso sen prexuízo do que poida resultar dos Tratados internacionais bilaterais ou multilaterais subscritos por España e da lexislación do país estranxeiro conforme ó cal se constituísen as EPC. Así mesmo, garantirase ós traballadores españois dunha EPC o goce, como mínimo, dos beneficios establecidos na lexislación laboral vixente en cada momento, sempre que esta garantía sexa compatible coa lexislación do país no que se constituíu a EPC, respondendo dos posibles incumprimentos das obrigas anteriormente referidas solidariamente tódalas Empresas españolas que participen na EPC de que se trate, agás no caso de que os devanditos incumprimentos veñan obrigados polo respecto á lexislación do país no que se constituíu a citada EPC.

É dicir, ante o absurdo que se formulaba na regulación das relacións laborais dos traballadores españois nas EPC, créase unha especie de dobre nacionalidade funcional, por unha banda, poderán faenar en augas do terceiro país como nacionais do devandito país; por outra banda, aplícaselles a lexislación laboral e de Seguridade Social española, creándose a ficción de que os devanditos traballadores son contratados pola empresa española para estes efectos, mesmo recollendo un réxime de responsabilidades que aseguren o cumprimento da devandita regulación.

Na actualidade, ás sociedades mixtas aplícase unicamente a previsión recollida na Disposición Adicional Oitava do Real Decreto 798/1995, que, na miña opinión, significa un claro retroceso en comparación co Real Decreto 830/1985, posto que recolle textualmente só a primeira parte do anterior, é dicir, os españois que traballen ou pasen a traballar en sociedades mixtas inscritas no Rexistro oficial farano, en todo caso, para os efectos de garantía dos seus dereitos en materia de Seguridade Social, como pertencentes a unha das empresas españolas participantes naquelas, debendo figurar en alta no sistema da Seguridade Social española. Pero non recolle nada en relación coas condicións laborais dos traballadores e da responsabilidade esixible ás empresas españolas polos posibles incumprimentos. Pero ademais, resulta imposible deslinda-lo réxime xurídico da Seguridade Social do resto do ordenamento laboral, porque, se o que se pretende é garanti-los dereitos dos traballadores españois en materia de Seguridade Social, cómo se pode garantir por exemplo, o dereito ó recargo de prestacións económicas en caso de accidente de traballo e enfermidade profesional recollido no artigo 123 do Texto Refundido da Lei de Seguridade Social, se non se aplica a normativa de prevención de riscos laborais.

Por outra parte, as excepcións recollidas na Disposición Adicional Oitava do Real Decreto 798/1995, son de tal entidade que evitan a súa virtualidade práctica en parte dos casos. É dicir, deberán figura-los traballadores españois nas sociedades mixtas en alta no Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar, sen prexuízo do que poida resultar dos Tratados internacionais bilaterais ou multilaterais subscritos por España e da lexislación do país estranxeiro conforme á cal se constituísen as citadas empresas.

A este respecto hai que distinguir entre os acordos de pesca e os convenios de seguridade social. En canto ós primeiros, senón conteñen ningunha referencia á cuestión da cotización, haberá que entender que se pode incluír ós traballadores españois na Seguridade Social de España, como é o caso do Acordo de cooperación en materia de pesca marítima entre a Comunidade Europea e a República Islámica de Mauritania. No caso de que si se refira o acordo a esta cuestión, haberá que estar ó que o mesmo dictamine, que acostuma se-la determinación da seguridade social do país terceiro, con excepcións como o acordo de Segunda Xeración con Arxentina, que establece a cotización en España.

Por outra parte, pode existir un convenio de seguridade social, neste caso adoita establecerse a aplicación da seguridade social do país terceiro, con excepcións, como o convenio de seguridade social hispano-marroquí, segundo o cal a Seguridade Social aplicable será a española. Así, no Protocolo Adicional do 20 de outubro de 1998 ó Convenio entre o Reino de España e o Reino de Marrocos modificando o Convenio Xeral de Seguridade Social entre o Reino de España e o Reino de Marrocos do 8 de novembro de 1978, recolle que os traballadores marroquís ou españois que exerzan unha actividade



por conta allea a bordo dun buque que enarbore o pavillón dun Estado e que sexan remunerados por esta actividade por unha persoa ou empresa que teña a súa sede ou domicilio en territorio doutro Estado, estarán sometidos á lexislación deste último estado, se residen no seu territorio; a empresa ou persoa que pague a retribución será considerada como empresario para os efectos da aplicación da devandita lexislación. Isto é, se, como sucede na sociedade mixta, os traballadores son retribuídos a través da empresa española que a conforma e residen en España, aplicaráselles a Seguridade Social española. Polo tanto, nos casos en que os Tratados Internacionais advirtan a inclusión dos traballadores españois no sistema de Seguridade Social de España, estamos ante a mesma situación que cos terceiros países cos que non existe Tratado Internacional, como é o caso de Alxeria, Camerún, Gabón, Illas Malvinas e Togo; e aqueles outros que aínda existindo Tratado internacional, nada se regula sobre esta materia, sempre e cando a lexislación do país estranxeiro non dispoña outra cousa, posto que, no caso de que aplique expresamente a súa lexislación en Seguridade Social ós traballadores estranxeiros, esta deberase respectar.

En canto ó resto da lexislación social, referímonos á normativa de prevención de riscos laborais, de emprego, relacións laborais, traballo de menores, de liberdade sindical, de procedemento xurisdiccional de solución de conflitos laborais, de inspección de traballo, etc. resulta plenamente de aplicación a lexislación do país de acollida das embarcacións pesqueiras, lexislación, como xa se expresou, moi inferior á española, aínda que progresa lentamente pola aplicación dos Convenios OIT ratificados polos devanditos países, así como polas esixencias sanitarias e de control das operacións de pesca e desembarque de capturas en territorio español, dentro do obxectivo de que se respecten as medidas de conservación e xestión adoptadas nas organizacións rexionais ou subrexionais de ordenación pesqueira competentes nas que a Comunidade Europea é competente, recollidas en España no Real Decreto 1797/1999, do 26 de novembro.

D) Conclusións

A actividade pesqueira é dura, difícil, pero regulada en España, contando actualmente cunha normativa moderna en materia de prevención de riscos laborais, coa transposición da Directiva 93/103/CE, do 23 de novembro, que establece as disposicións mínimas de seguridade e de saúde no traballo a bordo dos buques de pesca, a través do Real Decreto 1216/1997, do 18 de xullo, onde se regulan aspectos tan significativos no desenvolvemento das condicións de traballo a bordo, como a navegabilidade e estabilidade, instalación natural e artificial dos lugares de traballo, solos, mamparas e teitos, portas, vías de circulación e zonas perigosas, disposición dos lugares de traballo, aloxamentos, instalacións sanitarias, primeiros auxilios, escalas e pasarelas de embarque, ruído, medios de salvamento e supervivencia, equipos de protección individual.

Igualmente hai unha especial preocupación normativa por regular aspectos tan importantes como o descanso a bordo, co vixente Real Decreto 1561/1995, sobre xornadas especiais de traballo, sobre o que se elaborou un proxecto de modificación en relación co tempo de traballo no mar, cunha clara tendencia a garantir máis períodos de descanso non compensables, a procura dun control documental da xornada de traballo

efectivamente realizada e a amplia-lo ámbito persoal de aplicación, que só excluírá á figura do capitán cando non teña que realizar gardas.

Por outra parte en materia de emprego, foméntase a contratación indefinida a través dunha serie de beneficios tales como bonificacións das cotas empresariais á Seguridade Social.

A regulación específica das relacións laborais desenvólvese no ámbito da negociación colectiva, que, en provincias como Cádiz, concrétese en convenios colectivos de ámbito local, existindo convenios nas localidades de Sanlúcar de Barrameda, Barbate, O Porto de Santa María, Cádiz, Alxeciras, que recollen as peculiaridades de cada porto e modalidade de pesca.

Existe na normativa española de prevención de riscos laborais unha especial preocupación en materia de formación sobre a saúde e seguridade a bordo dos buques, así como sobre as medidas de prevención e protección, formación que deberá ser especializada nas persoas que poidan manda-lo barco.

A inspección das condicións de vida e traballo a bordo dos buques de pesca compete ó Corpo Superior de Inspección de Traballo e Seguridade Social, que goza de amplas competencias, as cales en opinión do relator, non foron postas en práctica tal e como sería desexable, ante todo no aspecto de prevención de riscos laborais, tendo en conta que nos atopamos co sector de actividade con máis risco. Non obstante, orquestráronse diversas campañas no sector marítimo-pesqueiro, que tiveron continuidade nalgúñas provincias que, como Cádiz, programaron actuacións xuntas cos Servizos Marítimos da Garda Civil para efectuar un control in situ das condicións de traballo e vida a bordo, chegándose a realizar 12 embarques con 40 barcos visitados, incoándose un total de 31 expedientes sancionadores por infraccións en materia de seguridade social e emprego, e 250 requirimentos de seguridade. Quérese con iso dicir que aínda que o control no é axeitado, existen ferramentas suficientes para emendar esta tendencia.

Pois ben, ás sociedades mixtas non se lles aplica a citada lexislación, nin existe a posibilidade de control apuntada, non xa pola Inspección de Traballo senón pola Inspección de buques, Capitanías Marítimas, etc.

Polo tanto, ás preguntas formuladas ó principio deste apartado, haberá que contestar que o traballo nas sociedades mixtas é precario en canto que os contratos de traballo adoitan ser exclusivamente por mareas, isto é, de duración determinada, e é precario, en canto que as condicións de traballo e o contido das relacións laborais son inferiores ás que corresponderían a un traballador español nunha empresa española das mesmas características.

Debido á xa sinalada importancia socioeconómica das sociedades mixtas e a que constitúen unha das escasas saídas que actualmente existen para o mantemento da posibilidade de faenar nos caladoiros onde habitualmente traballaron os nosos barcos, conservando os postos de traballo e procurando o abastecemento de peixe do noso mercado, é necesario arbitrar unha serie de medidas que eviten que se chegue a esta solución



a calquera prezo, non tendo que sufri-los traballadores un deterioro na súa prestación de servizos e nos dereitos que desta se deriven. Apúntanse as seguintes propostas:

- A medida recollida no artigo 7 do Real Decreto 830/1985, xa aludida, resulta do máximo interese, pois comporta a garantía para os traballadores españois de gozar dos beneficios en materia de seguridade social e en materia laboral vixente en cada momento en España, coa garantía de que sobre o seu cumprimento responderán solidariamente as empresas españolas que participen na sociedade mixta. Polo tanto, esta previsión que se recollía para as empresas pesqueiras conxuntas, deberase trasladar ás sociedades mixtas.
- Nos acordos de pesca e convenios de seguridade social subscritos cos Estados ribereños deberase recoller expresamente que a seguridade social aplicable ós traballadores españois das sociedades mixtas, deberá se-la española.
- Deberase procura-la estabilidade no emprego dos traballadores españois así como fomentar que o máximo de tripulación posible nos buques sexa de nacionalidade española, a través dos Tratados internacionais que se negocien.
- Inclusión dos traballadores españois nos plans de formación profesional, dándolles acceso ós cursos de formación programados, especialmente en materia de contraincendios, salvamento e supervivencia, primeiros auxilios e prevención de riscos, utilización de aparellos de pesca e dos equipos de tracción, así como ós diferentes métodos de sinalización.
- Facultar á Inspección de Traballo e Seguridade Social española para que poida controla-la aplicación da normativa española a tales traballadores, responsabilizando do seu incumprimento á empresa asociada á sociedade mixta.
- Arbitra-la posibilidade de acudir ós órganos xurisdiccionais do social como vía de solución dos conflitos que xurdan en aplicación da lexislación laboral.

4.3.5. Pavillóns de conveniencia

A Segunda Guerra Mundial pode ser considerada como un fito histórico na aparición das bandeiras de conveniencia, nas que non existe ningún vínculo entre o pavillón do buque e a sede de explotación comercial deste, chegándose á ficción de admitir que cidades como Monrovia (Liberia) chegase a ser unha potencia en termos de inscrición de buques.

As tradicionais bandeiras de conveniencia foron Panamá, Liberia e Honduras ás que se agregaron entre outros Bermudas, Bahamas ou Malta. Chamáronselles tamén bandeiras de refuxio, bandeiras baratas ou rexistros abertos.

As características máis comúns do traballo a bordo destes buques son:

- Falta de control da seguridade do buque.
- Desvalorización do traballo a bordo: non se capacita ó persoal, as ordes a bordo non se entenden por existencia de tripulantes de distintas nacionalidades, salarios inferiores, condicións de traballo subestándar, etc.
- Maior índice de sinistralidade por falta de controis da autoridade marítima.
- Os propietarios e armadores deciden matricula-los seus buques en países que constitúen paraísos fiscais, con deficientes controis de seguridade, celebrando contratos cos tripulantes que descoñecen os dereitos recoñecidos nos países onde radican as devanditas empresas, en condicións claramente desfavorables para os devanditos tripulantes.

Dos 95.000 barcos que compoñen a flota civil mercante mundial, o 20%, isto é, 19.000 enarboran pavillóns de conveniencia. Os pavillóns de conveniencia máis destacados por millóns de TRB son:

PANAMÁ	150
LIBERIA	90
GRECIA	40
MALTA	30
BAHAMAS	30
CHIPRE	28

Dos barcos de pesca construídos entre 1991 e 1995, o 15% destes teñen pavillón de conveniencia de Honduras, Liberia, Chipre e Panamá.

Existe unha evidente diferenza en canto á competitividade entre os buques matriculados por exemplo na Comunidade Europea e os matriculados fóra desta, en canto ós custos fiscais e sociais (impostos de sociedades e cotizacións sobre os soldos dos mariñeiros). Polo tanto o proceso de fuga de bandeira obedece ás condicións vantaxosas que se obteñen co abandeiramento dos buques nos países que se denominan paraísos fiscais.



No sector marítimo pesqueiro calcúlense por parte da organización das Nacións Unidas para a agricultura e alimentación (FAO), que poden existir 1.200 pesqueiros industriais faenando baixo este sistema, dos que a maior parte das súas empresas armadoras residen en Estados Unidos, Xapón e a Unión Europea, representando o 10% da flota mundial. Segundo a FAO o problema da pesca ilegal coa proliferación das bandeiras de conveniencia, supón unha ameaza para a vida nos océanos e para a biodiversidade mariña.

Para paliar este problema, sobre todo na mariña mercante, desde finais da década dos 80 algúns países idearon a creación dun segundo rexistro de buques co fin de brindar beneficios os que inscribiran neles as súas naves, basicamente co obxecto de que regresen á bandeira do país aqueles buques que pasasen á bandeira de conveniencia.

Así, Noruega, Francia, Alemaña, Bélxica e Portugal crearon tales rexistros, o que implicou que un gran número de buques que a súa propiedade beneficiaria pertencía a tales países, regresaran os que obtivesen o cese de bandeira en favor dos países de libre matrícula. Actualmente, os buques de pavillón de conveniencia e os buques que se atopan inscritos nestes segundos rexistros, acadan o 49 % da totalidade da flota mundial, segundo datos do Lloyd's Register of Shipping.

O segundo rexistro defínese como aquel no que se inscriben buques nacionais e estranxeiros que tiveran cese de bandeira ou que estiveran fretados a casco espido que terá por fin permiti-lo desenvolvemento da flota mercante nacional en condicións de competitividade (exencións impositivas e autorización para contratar tripulacións estranxeiras), sen deterioro das condicións de seguridade, laborais e sociais que informan os Convenios Internacionais vixentes.

Sen embargo o segundo rexistro compórtase como un paraíso fiscal, ó diminuír ou anula-la presión impositiva. En canto ós aspectos laborais e sociais, ten o carácter dunha bandeira de conveniencia que permite contratar estranxeiros en condicións non vantaxosas en relación cos mariños nacionais.

En España créase coa Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante do ano 92, na súa Disposición Adicional Décimoquinta, para buques de polo menos 100 G.T., admitindo que o 50% da tripulación (que no sexa nin o Capitán nin o primeiro Oficial, que deberán ter en todo caso a nacionalidade española) poderán ser nacionais non comunitarios, porcentaxe que se pode incrementar se así o autoriza o Ministerio de Obras Públicas e Transportes.

As condicións laborais e de seguridade social dos traballadores non nacionais españois empregados a bordo dos buques matriculados no rexistro especial, regularanse pola lexislación á que libremente se sometan as partes, sempre que esta respecte a normativa emanada da OIT, ou en defecto de sometemento expreso, polo disposto na normativa laboral e de seguridade social española, todo iso sen prexuízo da aplicación da normativa comunitaria e dos Convenios Internacionais subscritos por España.

O abandeiramento de buques civís españois no estranxeiro, está admitido no art.76.3 da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante na súa redacción do 24 de novembro de 1992. A súa vez, o art.79.1 da devandita Lei establece que as Empresas navais españolas poderán exportar libremente os buques mercantes españois da súa propiedade.

4.3.6. Consignatarios

Tradicionalmente o capitán do barco era quen executaba e dispoñía nos portos onde non se atopaba o armador, de tódolos feitos materiais e actos xurídicos relacionados coas xestións administrativas e comerciais vinculadas á escala do buque. Fronte á necesidade de reduci-la duración da permanencia do barco en cada porto por razóns comerciais e económicas, ante a complicación progresiva dos trámites burocráticos nos portos e, como consecuencia da intensa competencia comercial para obter máis carga e mellores fretes, os armadores comezaron a nomear persoas físicas e xurídicas locais para levar a cabo aquelas funcións e tarefas que cumpría o capitán. E isto comezou a acontecer xa no século XIX.

Aparece así a figura do axente marítimo ou consignatario de buques. Axente consignatario de buques é a persoa física ou xurídica que ten o seu cargo as xestións de carácter administrativo, de carácter técnico e de carácter comercial relacionadas coa entrada, a permanencia e a saída dun buque nun porto determinado, así como a supervisión ou a realización das operacións de recepción, carga, descarga e entrega das mercancías e embarco e desembarco dos pasaxeiros, se é o caso, e as súas consecuencias ulteriores, e a contratación das devanditas mercadorías e pasaxeiros, para o seu transporte nos buques utilizados por quen o designou, e no seu nome e representación actúa.

En España poucas normas regulan esta figura. No Código de Comercio hai referencias illadas, dando lugar a confusións e equívocos, por canto a voz consignatario aparece vencellada unhas veces ó buque e outras á carga. Actualmente a súa regulación xurídica encádrase na máis xenérica Lei 12/1992, do 27 de maio, sobre contratos de axencia, que supón a transposición da Directiva 86/653/CEE, do 18 de decembro de 1986 sobre os axentes comerciais independentes, e que se refire a aquel contrato polo que unha persoa natural ou xurídica, denominada axente, obrígase fronte a outra de xeito continuado ou estable a cambio dunha remuneración, a promover actos ou operacións de comercio por conta allea, ou a promovelos e concluílos por conta e en nome alleos, como intermediario independente, sen asumir, agás pacto en contra, o risco e ventura de tales operacións. Non se considerarán, polo tanto, axentes, os representantes e viaxantes de comercio dependentes nin, en xeral, as persoas que se atopen vinculadas por unha relación laboral, sexa común ou especial, co empresario que pola súa conta actúan. A nota diferencial con estas outras figuras reside en que o axente pode organiza-la súa actividade profesional e o tempo dedicado a esta conforme os seus propios criterios.

Polo tanto, enténdese que o contido da devandita Lei, que regula a actuación do axente, as obrigas das partes no contrato de axencia, a remuneración do axente, a prohibición de competencia, a formalización do contrato, e a súa extinción, é de aplicación ás empresas consignatarias de buques, coas especificidades que establece o art.73 da



Lei de Portos e da Mariña Mercante, segundo redacción dada pola Lei 62/1997, do 26 de decembro, que modifica a Lei 27/92. No devandito precepto defínese ó axente consignatario de buques como a aquela persoa física ou xurídica que actúa en nome e representación do navieiro ou do propietario do buque, ó cal responsabilízase directamente ante as Autoridades Portuarias e Marítimas das liquidacións que se establezan por tarifas e outros servizos prestados ó buque polas devanditas Autoridades, ou ordenadas por estas, durante a estancia do buque no porto, debendo depositar, para garanti-las súas obrigas fronte á Autoridade Portuaria ou a Capitanía Marítima, ante a Entidade Portuaria garantías económicas ou avais bancarios suficientes, de acordo cos criterios que se determinen no prego de condicións xerais a que se refire o art.59.2 da Lei. É dicir, a primeira novidade consiste en que, a diferenza do que sucede co contrato de axencia xeral, os consignatarios de buques deben responder directamente das obrigas do navieiro ou armador para coa Administración española, debendo, mesmo formalizar depósitos en garantía dos devanditos cumprimentos. No contrato de axencia, só se garantan as operacións por conta do axente cando se pactase expresamente por escrito.

Por outra parte, no que atinxe á extinción do contrato, o art.73.4 da Lei de Portos do Estado e da Mariña Mercante, contén outra peculiaridade, cal é, que o axente consignatario dun buque poderá renunciar unilateralmente á consignación del, debendo comunicar á Autoridade portuaria e á Capitanía Marítima tal renuncia, que se fará efectiva respecto de cada Autoridade, unha vez que se satisfaga a cada unha delas as súas débedas pendentes, ata o momento das respectivas comunicacións. No contrato de axencia de duración indefinida extinguirase pola denuncia unilateral de calquera das partes mediante aviso previo por escrito, coas indemnizacións previstas na propia Lei por clientela ou por danos e prexuízos. É dicir, que os consignatarios de buques e para os efectos dos cumprimentos das súas obrigas coa Administración Portuaria, entenderase que seguen vinculados á empresa armadora ata tanto en canto non se satisfagan as débedas pendentes coa mesma. Trátase, en definitiva de normas legais imperativas que tratan de asegura-las responsabilidades, facéndoas recaer sobre a empresa que está sempre localizada e que opera habitualmente na zona portuaria. Destas obrigas responderá o navieiro ou propietario do buque solidariamente.

O contrato de axencia subscrito entre os axentes consignatarios de buques e os navieiros ou propietarios destes, é un contrato de natureza mercantil, e polo tanto, non está prevista ningunha relación xurídico laboral entre os tripulantes dos buques e as empresas consignatarias, dado que se trata de empresas independentes e desvinculadas entre si, a tal punto que segundo convenio modelo da OCDE de 1977 non se considera que unha empresa ten un establecemento permanente nun estado polo mero feito de que realice as súas actividades neste a través dun axente que goce dun estatuto independente. Consecuentemente os posibles beneficios empresariais derivados da xestión comercial de tales profesionais tributarán soamente no Estado ó que pertenza a empresa mandante.

[5] As prestacións de seguridade social dos traballadores do mar embarcados nestes buques de pesca e a súa problemática

221

5.1. O buque como centro especial de traballo que xustifica a existencia dunha singular protección de seguridade social dos traballadores do mar e condiciona, en ocasións, a súa aplicación

Como se sabe, a protección social que reciben os traballadores do mar régúlese formalmente nun réxime especial de seguridade social, e isto en virtude das peculiaridades existentes nos traballos marítimo-pesqueiros. En efecto, o traballo no mar constitúe unha actividade económica moi específica, con singularidades que dificultaron tradicionalmente a aplicación ó traballo no mar do lexislado con carácter xeral en materia de protección social¹³⁷. Precisamente, a necesidade de superar estas dificultades aplicativas foi o factor determinante da promulgación de normas específicas de seguridade social relativas ós traballadores do mar, e de que se propiciase, por tanto a configuración dun auténtico réxime especial de seguridade social aplicable a dita clase de traballadores.

E así parece poñelo de relevo a súa actual regulación, que se atopa contida substancialmente no TRTM de 1974¹³⁸ e no RXSSTM de 1980¹³⁹, ó tratar, respectivamente, do “Campo de aplicación”¹⁴⁰, da “Inscripción de Empresas e Afiliación dos Traballadores”¹⁴¹, da “Cotización e Recadación”¹⁴², da “Acción Protectora”¹⁴³ e, en fin, da “Xestión”¹⁴⁴ deste réxime especial, que está confiada ó ISM, entidade xurídico-pública de grande tradición no sector marítimo-pesqueiro.

[137] Relativas, no esencial, á perigosidade e penosidade deste tipo de traballo, á presenza dos buques como auténticos centros de traballo, á dispersión destes últimos e, en fin, á existencia de certas condicións de traballo, tales como o salario denominado “á parte”, ausentes noutros sectores produtivos. Sobre ditas peculiaridades, vid. GALA VALLEJO, C., Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar. Ordenamento xurídico vixente, Ministerio de Traballo Seguridade Social (Madrid, 1989), páxs. 14 e ss.

[138] “BOE” do 10 outubro.

[139] “BOE” do 11 xullo

[140] Capítulo II, arts. 2 a 5 do TRTM de 1974, e Capítulo II, arts. 2 a 8 do RXSSTM de 1970.

[141] Capítulo III, arts. 6 a 14 do TRTM de 1974, e o disposto sobre o REM no RD 84/1996, do 26 de xaneiro (“BOE” do 27 febreiro), polo que se aproba o regulamento xeral sobre inscrición de empresas e afiliación, altas, baixas e variacións de datos de traballadores na seguridade social, que declara expresamente, a través da súa Disposición Derrogatoria, que queda derrogado o “Capítulo III do Decreto 1867/1970, do 9 de xullo, polo que se aproba o...[RXSSTM de 1970]”.

[142] Capítulo IV, arts. 15 a 27 do TRTM de 1974, e RD 2064/1995, do 22 decembro (“BOE” do 25 xaneiro 1996), polo que se aproba o regulamento xeral sobre cotización e liquidación doutros dereitos da seguridade social, que derroga o “Capítulo V, a excepción dos seus artigos 24, 25, 35 e 40... do... [RXSSTM de 1970]” (cfr. a súa Disposición Derrogatoria Única 1.2ª).

[143] Capítulo V, arts. 28 a 44 do TRTM de 1974, e Capítulo V, arts. 57 a 105 do RXSSTM de 1970.

[144] Capítulo VI, arts. 45 a 49 do TRTM de 1974, e Capítulo VI, arts. 106 a 109 do RXSSTM de 1970.

**As prestacións de seguridade social dos traballadores do mar
embarcados nestes buques de pesca e a súa problemática**

Agora ben, de todas estas singularidades interesa, ós efectos deste escrito, deterse soamente no estudio da relativa ó buque como centro de traballo especial, habida conta da problemática nacional e internacional que pode suscita-lo mesmo en materia de protección social. E é que, en efecto, do heteroxéneo conxunto de actividades cubertas polo ámbito de aplicación da normativa reguladora do REM¹⁴⁵ parece que tan só é susceptible de chegar a provocar problemas xurídicos de certa enxulla, en principio, a actividade que desenvolven os “mariñeiros”¹⁴⁶, isto é, ou que prestan os seus servizos profesionais a bordo dun barco. E isto, en esencia, por causa de que o buque é un centro de traballo¹⁴⁷, por definición móbil, ideado para desprazarse tamén polo territorio (é dicir, as augas xurisdiccionais) de moi diversos estados, e que, ademais de singulariza-la normativa do REM, pode, polo mesmo, ser punto de conxunción de moi diversas leis nacionais, incluídas as de seguridade social, deses diversos estados.

Tal vez conveña anticipar que ditos problemas de seguridade social nacionais e internacionais en que eventualmente poden chegar a verse involucrados os “mariñeiros”, desde sempre, veñen resolvéndose por aplicación da chamada “lei do pavillón” ou lei de abandeiramento do buque, construída sobre a ficción de que este é parte integrante do territorio do Estado, e que conduce, en principio, á aplicación ó “mariñeiro” da lexislación de seguridade social da nacionalidade do buque no que se atopase embarcado. Así o vén sostendo pacificamente reiterada xurisprudencia laboral¹⁴⁸, resultando a estes efectos ilustrativa unha STS do 19 febreiro 1990¹⁴⁹, segundo o cal dita “lei do pavillón”, que “rexe tamén en materia de Seguridade Social”¹⁵⁰, resulta deducible dos preceptos do título preliminar do Código Civil, relativos respectivamente, a que “ás obrigas derivadas do contrato de traballo, en defecto de sometemento expreso das partes e sen prexuízo do disposto no apartado 1 do art. 8, lles será de aplicación a lei do lugar onde se presten os servizos”¹⁵¹, e a que “os buques... quedarán sometidos á lei do lugar do seu abandeiramento, matrícula ou rexistro”.

Precisamente por isto, parece oportuno proceder ó estudio de dita problemática de seguridade social distinguindo no mesmo, sempre en función da citada lei do pavillón, dos grandes apartados, e que son: 1) o relativo ós problemas que se presentan ós “mariñeiros” embarcados en buques españois; e 2) o que se refire ós que afectan ós “mariñeiros” españois embarcados en buques de nacionalidade estranxeira.

[145] Detalladas no art. 2 do TRTM de 1974 e no tamén art. 2 do RXSSTM de 1970.

[146] Isto é, as persoas encadrables nos arts. 2a), 1º, 2º e 7º, do TRTM de 1974 e 2a), primeira, segunda e sétima, do RXSSTM de 1970.

[147] Vid. o art. 1.5 do ET de 1995.

[148] Vid. SSTCT do 12 maio 1982 (Ar. 2823) e 25 abril e 26 novembro 1983 (Ar. 3529 e 10143).

[149] Ar. 1116.

[150] Cfr. o seu FD 2º, pár. 4º.

[151] Cfr. o seu art. 10.2, inciso 1º. O mencionado art. 8.1 refírese ás leis penais, de policía e de seguridade pública, as cales “obrigan a tódolos que se atopen en territorio español”.

5.2. No caso de “mariñeiros” embarcados en buques de nacionalidade española

Por aplicación da citada “lei do pavillón”, resulta evidente que todo “mariñeiro” que traballe en buques de nacionalidade española queda comprendido, en principio, no campo de aplicación do REM, debendo ter presente a estes efectos, segundo o establecido no RD 1207/1989, do 28 xullo¹⁵², que “para estar amparados pola lexislación española, acollidos ós dereitos que esta concede e a arborea-la bandeira española, os buques, embarcacións e artefactos navais deberán estar matriculados nun dos Rexistros de Matrícula de Buques das Xefaturas Provinciais de Mariña Mercante”¹⁵³, entendéndose “por abandeiramento dun buque o acto administrativo polo cal e trala tramitación prevista neste Real Decreto, autorízase a que o buque arbore pavillón nacional”¹⁵⁴. Trátase, polo demais, dunha regra aplicable con independencia da nacionalidade, española ou estranxeira, que teña “o mariñeiro” embarcado nun dos nosos buques, por así dispoñelo -sempre en relación coas prestacións contributivas- o art. 7.1 da LXSS de 1994¹⁵⁵, ó que remite o art. 2 do TRTM de 1974¹⁵⁶.

Dita clase de traballadores do mar atópase, polo tanto, incluída no radio da “acción protectora” deste réxime especial de seguridade social, que aparece contida substancialmente en cadanseus capítulos V do TRTM de 1974 e do RXSSTM de 1970. A súa lectura, que debe efectuarse con certo coidado, habida conta da repercusión sobre os mesmos de moi importantes disposicións posteriores á promulgación de ámbalas dúas normas¹⁵⁷, pon de relevo a existencia dunha ampla coincidencia coa normativa reguladora

[152] “BOE” do 15 agosto.

[153] Cfr. o seu art. 2, pár. 1º.

[154] Cfr. o seu art. 14.

[155] Que, tendo en conta a redacción que lle deu a Lei 13/1996, do 30 decembro (“BOE” do 31 decembro), de medidas fiscais, administrativas e de orde social, declara que “estarán comprendidos no Sistema da Seguridade Social, a efectos das prestacións de modalidade contributiva, calquera que sexa o seu sexo, estado civil e profesión, os españois que residan en España e os extranxeiros que residan ou se atopen legalmente en España, sempre que, en ámbolos dous supostos, exerzan a súa actividade en territorio nacional”. Neste sentido, a Lei 66/1997, do 30 decembro (“BOE” do 31 decembro), de medidas fiscais, administrativas e de orde social, completa a súa redacción, engadindo ó mesmo “e estean incluídos nalgúns dos apartados seguintes” (cfr. o seu art. 44).

[156] Que declara que “no Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar quedarán comprendidos os traballadores ou asimilados que, estando incluídos no art. 7º da Lei Xeral da Seguridade Social..., se dediquen á realización dalgunha das actividades marítimo-pesqueiras enumeradas nos apartados seguintes...”.

[157] En especial, as tres seguintes: 1) a LXSS de 1994, que “reintegra o seu seo” (cfr. ALONSO OLEA, M., “Historia y desarrollo de la seguridad social en España”, en Torre de los Lujanes, número 31 [separata], páx. 118), os cambios operados por diversas normas en materias tales como o desemprego, a xubilación e a invalidez, e as prestacións non contributivas; 2) a Lei 42/1994, do 30 decembro (“BOE” do 31 decembro), de medidas fiscais, administrativas e de orde social, que introduciu modificacións na acción protectora da Seguridade Social -tamén na deste réxime especial- “para reuni-las actuais prestacións por incapacidade laboral transitoria e invalidez provisional nunha única prestación por incapa-

da “acción protectora” do réxime xeral de seguridade social, o que non pode sorprendernos se se ten en conta que o TRTM de 1974 declara como máis firme propósito do mesmo “a equiparación no posible entre os traballadores do mar e os que están protexidos polo Réxime Xeral da Seguridade Social”¹⁵⁸. Pero, tamén, dita lectura pon de manifesto que existen peculiaridades na acción protectora do REM, e que, ós efectos deste escrito, pódense reconducir ás seguintes.

5.2.1. O concepto de accidente de traballo dos traballadores do mar

A) “Mariñeiros” que prestan servizos por conta allea

A pesar de que o concepto de accidente de traballo aplicable ós traballadores do mar por conta allea resulta idéntico ó previsto no réxime xeral¹⁵⁹, por remisión das normas reguladoras do REM á LXSS de 1994¹⁶⁰, a súa aplicación no caso dos asalariados embarcados aparece singularizada. En efecto, a presenza do buque como centro de traballo condiciona o previsto pola citada LXSS de 1994 en materia de accidentes marítimos ós ocorridos no mar- e en concreto nos apartados que aluden ó accidente *in itinere* e á presunción como laboral do accidente ocorrido a bordo do buque.

1. Accidente de traballo in itinere

Os accidentes de traballo que “sufrira o traballador ó ir ou ó volver do lugar de traballo”¹⁶¹, que non presentan problema ningún cando a tripulación, atracado o barco, trasládase desde o porto base ó seu domicilio ou viceversa¹⁶², aparecen moi matizados, sen embargo, neste sector productivo, cando o traballador embarcado se accidenta xustamente nos casos nos que decide descender a terra co fin de disfrutar de certas horas de descanso, para, transcorridas as mesmas, reincorporarse ó seu posto de traballo na nave.

cidade temporal” (cfr. punto 2, pár. 2º, da súa exposición de motivos), ó tempo que configura “como continxencia específica, desligada da incapacidade laboral transitoria, a de maternidade” (ibidem); e 3) a Lei 24/ 1997, do 15 xullo (“BOE” do 16 xullo), de consolidación e racionalización do sistema da seguridade social, que entre outras cousas, introduciu modificacións nas pensións de xubilación, incapacidade permanente, viudedade e orfandade.

158 Cfr. punto 7º, pár. 1º, da súa exposición de motivos.

159 Isto, é, “toda lesión corporal que o traballador sufra con ocasión ou por consecuencia do traballo que execute por conta allea” (cfr. art. 115.1 da LXSS de 1994).

160 Tanto o TRTM de 1974 coma o RXSSTM de 1970 declaran que o “concepto das continxencias protexidas... será o establecido respecto a cada unha delas no Réxime Xeral da Seguridade Social” (cfr. arts. 28.2 do TRTM de 1974 e 57.2 do RXSSTM de 1970).

161 Cfr. art. 115.2.a) do TRTM de 1994.

162 Póñeno de relevo, entre outras, as SSTs do 16 xaneiro 1956 (Art. 429), 23 febreiro 1956 (Art. 853), 24 setembro 1963 (Art. 3830), 25 novembro 1965 (Art. 5309) e 14 decembro 1973 (Art. 4758); e as SSTCT do 28 setembro 1973 (Art. 3544) e 16 outubro 1980 (Art. 5104). Agora ben, sempre que exista relación laboral, posto que non poden incluírse nesta concreta categoría de accidentes aqueles que se producen no transcurso de “actos preparatorios” para formalizar un contrato de traballo (cfr. Considerando 1º dunha STS do 1 xullo 1982 [IL 262/1984]).

Aínda que inicialmente non se consideraban como accidentes de traballo as lesións padecidas polo traballador embarcado durante ditos períodos de descanso -entendíase que o “mariñeiro” non tiña por que ausentarse da nave para descansar, posto que podía facelo na mesma¹⁶³ -, esta interpretación restrictiva e un tanto claustrófoba do concepto de traballo *in itinere* foi substituída por outra máis realista e humanitaria, que incidía na idea de que nas actividades marítimo-pesqueiras a cualificación do accidente como *in itinere* debía ir máis alá da hipótese habitual de desprazamento do barco á casa e da casa ó barco, recorrendo para isto á concepción do buque, ademais de como centro de traballo, tamén como domicilio do “mariñeiro”¹⁶⁴. E así o pon de relevo unha STSX de Madrid do 28 novembro 1990¹⁶⁵, ó declarar que, como as actividades destes traballadores do mar comprenden, ademais dos efectuados no propio barco, “os necesarios traballos esixibles fóra da nave, para a descarga e avituallamento da mesma, e incluso a saída para o simple espallamento e evita-la claustrofobia do longo embarque”¹⁶⁶, se a lesión ten lugar “cando o mariñeiro se reintegraba ó seu centro de traballo e albergue, non cabe dúbida de que debe cualificarse como acaecida con ocasión ou por consecuencia do traballo que vén desenvolvendo por conta do armador”¹⁶⁷.

De tódolos xeitos, os beneficios de tan amplo e flexible criterio interpretativo aparecen condicionados, como é lóxico, á necesaria existencia dunha relación directa ou indirecta co traballo realizado, sen que sexa posible estende-la protección por esta continxencia ás horas de descanso alleas ó servizo, se é que nelas ocorre o accidente, posto que as lesións que poida padecer en tal período o mariñeiro non o son con ocasión ou por consecuencia do traballo que realice por conta do armador. E isto, como sinala unha STS do 12 xuño 1968¹⁶⁸, con independencia de que as especiais circunstancias da actividade marítimo-pesqueira aconsellen a ampliación do concepto de accidente “*in itinere* ós acaecidos cando se dirixan os navegantes a terra para disfrutar de horas libres de espallamento...(co fin de) evita-la súa reclusión permanente na nave”¹⁶⁹, ó ser “evidente que tampouco cabe que, unha vez cuberto o traxecto e non probada a iniciación da reincorporación ó barco, continúe a protección durante as horas intermedias de asueto alleas ó servizo, pois durante elas queda roto o nexos causal co traballo”¹⁷⁰.

En fin, tampouco opera este beneficio nos casos nos que, quedando libre do servizo a tripulación por amarre temporal do barco, un membro da mesma, tras baixar unhas horas a terra, se accidenta ó retornar ó buque no que tiña pensado pasa-la noite

[163] Vid., neste sentido, SSTs do 27 maio 1940 (Art. 480), 25 maio 1951 (Art. 1554), 23 outubro 1953 (Art. 2649), 27 xuño 1955 (Art. 2059), 17 abril 1956 (1703), 29 setembro 1958 (Art. 2802) e 26 marzo 1965 (Art. 3266).

[164] Vid. SSTs do 16 abril 1961 (Art. 2096), 22 marzo 1962 (Art. 1377), 19 xaneiro 1966 (Art. 122), 11 xuño 1966 (Art. 2801), 26 xaneiro 1967 (Art. 767), 23 xuño 1971 (Art. 2690) e SSTCT do 12 decembro 1978 (Art. 7022) e 12 marzo 1986 (IL 5450/1986).

[165] Art. 3308.

[166] Cfr. o seu FD 2º.

[167] Ibidem.

[168] Art. 2730. Reiterada por outra STS do 9 maio 1973 (Art. 2027).

[169] Cfr. o seu Considerando 2º.

[170] Ibidem.

para regresar ó día seguinte ó seu verdadeiro domicilio, na medida en que, como pon de manifesto unha STSX de Galicia do 10 decembro 1996¹⁷¹, o “regreso do accidentado ó barco non era para prestar servizos”¹⁷²

2. Presunción como laboral do accidente ocorrido a bordo do buque

Precisamente porque a vítima de dito risco, en principio, “ten o seu enderezo no buque onde traballa, por virtude da natureza propia do contrato de traballo”¹⁷³, a presunción, agás proba en contrario, de que son “constitutivas de accidente de traballo as lesións que sufra o traballador durante o tempo e no lugar de traballo”¹⁷⁴, ofrece tamén os seus matices cando tales lesións teñen lugar a bordo da nave sen que, nese momento, se estean prestando servizos¹⁷⁵. A cuestión que se presenta nestes casos refírese, en concreto, a se o infortunio, “polo feito de ocorrer no barco, pero non no momento de realizar acto de traballo nin en relación con este, é accidente indemnizable amparado na lexislación laboral”¹⁷⁶. Responder á mesma require, á súa vez, despexa-la incógnita de saber se o “mariñeiro” accidentado, aínda descansando no camarote dos seus labores, está a disposición do armador para retomar, en calquera momento, as súas actividades. Como se pode apreciar, tal cuestión esixe, en definitiva, distinguir entre os conceptos de tempo de traballo no mar e xornada efectiva deste¹⁷⁷.

Así o pon de relevo unha STS do 6 outubro 1983¹⁷⁸ - reiterada por outra STS do 22 setembro 1986¹⁷⁹-, que cualificou de accidente de traballo a morte que sobreviú a un traballador no seu camarote, “en atención á singularidade do traballo no mar”¹⁸⁰, e, en

[171] Art. 4572.

[172] Cfr. o seu art. FD 3º.

[173] Cfr. Considerando 2º, primeira sentenza, dunha STS do 28 febreiro 1966 (Art. 1354), relativa a un caso de morte repentina de mariñeiro a bordo, cualificado, por aplicación da presunción, de accidente de traballo.

[174] Cfr. art. 115.3 da LXSS de 1994.

[175] Non ofrece dúbidas para o xogo desta presunción a lesión producida a raíz da prestación dos servizos a bordo, En sentido, vid. SSTs do 22 xaneiro 1995 (Art. 58), 26 setembro 1973 (IL 2394/1974) e 19 novembro 1975 (IL 13.05/1976).

[176] Cfr. Considerando 1º dunha STS do 3 febreiro 1959 (Art. 228). Tratábase dun preito no que o “mariñeiro” ó regresar a bordo, despois de que estivera de asueto, baixou ó seu camarote para volver subir á cuberta co fin de tomar bicarbonato, sendo atopado morto ó día seguinte polo resto da dotación do buque. Neste caso a STS concluíu que, “sendo mariñeiro do barco, estando éste de arribada e caendo ó mar pola borda, perecendo afogado, é risco que por aquela circunstancia, lugar e forma na que se desenvolveu, débese estimar accidente de traballo” (cfr. o seu Considerando 2º).

[177] Isto supuxo, como xornada especial de traballo, unha regulación específica polo RD 1561/1995, do 21 setembro (“BOE” do 26 setembro), sobre xornadas especiais de traballo.

[178] Art. 5053.

[179] Art. 5025. Dictada a propósito de “a morte a bordo do seu barco do falecemento causante da actora, que permaneceu varios días na cama con elevada temperatura e que posteriormente atopouse morto no pasillo xunto do seu leito” (cfr. o seu FD 2º).

[180] Cfr. o seu Considerando 2º.

esencia, distinguindo “entre os conceptos de tempo de traballo e xornada efectiva deste, limitada a última e sen limitación aquel, ó existí-la posibilidade de que en calquera momento teña que ser prestada a efectiva actividade laboral”¹⁸¹. Neste mesmo sentido, e incidindo sobre a predisposición do mariñeiro embarcado para o traballo, unha STSX de Galicia do 16 setembro 1991¹⁸² apreciou a existencia de accidente de traballo precisamente porque “a tripulación do buque non tiña horario fixo, dependendo os traballos da pesca que atoparon, aínda que en horas nocturnas non... (acostumasen) pescar, pero durante... [as cales si] se realizaba outros traballos”¹⁸³, habida conta de que “a finalización do traballo efectivo non daba por concluído o tempo de traballo, ó permanecer obrigatoriamente no centro laboral, ó continua-la conexión co ambiente de fatiga e perigo que determina a natureza profesional das continxencias, e ó persistí-la posibilidade de que o descanso... [fose] interrompido para realizar labores nos que a súa necesidade se... [presentase] inesperadamente”¹⁸⁴.

De tódolos xeitos, tamén convén apuntar que esta presunción queda desvirtuada, cando, acaecendo o infortunio, a citada predisposición por parte do “mariñeiro” non pode en modo ningún considerarse existente. Neste sentido, resulta ilustrativa unha STSX do País Vasco do 11 xullo 1991¹⁸⁵, sobre morte dun “mariñeiro” que descansaba nun buque atracado en porto, que non admitiu que naquel momento se atopara no posto de traballo, dado que, ademais de que “a presenza do falecido no mesmo resultaba inevitable ou normal”¹⁸⁶, o amarre do “buque no porto... (impedía) apreciar calquera suxeición ó desempeño do traballo materializada na posibilidade de que o descanso fora interrompido polas esixencias do funcionamento da embarcación”¹⁸⁷.

B) “Mariñeiros” autónomos ou por conta propia

Ó igual que os do réxime especial agrario, os autónomos do mar e armadores asimilados¹⁸⁸ posúen un concepto propio e específico de accidente de traballo¹⁸⁹ pois tamén se entende por tal o “ocorrido como consecuencia directa e inmediata do traballo que realizan pola súa propia conta e que determina a súa inclusión no Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar”¹⁹⁰. Esta definición, que é “máis estric-
ta

[181] Ibidem.

[182] Art. 5054.

[183] Cfr. o seu FD 3º.

[184] Ibidem.

[185] Art. 4434.

[186] Cfr. o seu único FD. Declara a resolución, neste sentido, que a permanencia do traballador do mar falecido “nunha zona de descanso exclúe a aplicación ó caso concreto de posto de traballo” (ibidem).

[187] Ibidem.

[188] Segundo o disposto polos arts. 40.6 do TRTM de 1974 e 88.b) do RXSSTM de 1970.

[189] Que, para ditos autónomos agrarios, é “o ocorrido como consecuencia directa e inmediata do traballo que realizan e que determine a súa inclusión no Réxime Especial Agrario da Seguridade Social, na explotación de que sexan titulares (cfr. art. 31.4 do Decreto 2123/1971, do 23 xullo [“BOE” do 21 setembro], por el apróbase o texto refundido das normas reguladoras da seguridade social agraria).

[190] Cfr. art. 41.2 do TRTM de 1974. E, no mesmo senso, vid. art. 100 do RXSSTM de 1970.

que a aplicable ós traballadores por conta allea¹⁹¹, supón que a lesión será indemnizada como tal accidente de traballo cando atope a súa inmediata causa no traballo marítimo-pesqueiro, o que, en definitiva, parece implicar unha redución non só do xogo da causalidade, senón tamén o ámbito material do mesmo¹⁹².

En efecto, ó esixirse a causalidade directa, non parece, en primeiro lugar, que teñan a consideración de accidente de traballo aqueles accidentes que sufra o “mariñeiro” autónomo ó ir ou ó volver do lugar de traballo. E a razón da exclusión dos beneficios derivados da aplicación da categoría específica dos accidentes *in itinere* achábase precisamente na ausencia dunha relación directa co traballo desempeñado, que é a clave esencial para estima-la súa existencia, posto que non debe esquecerse que estes accidentes xustifican a súa protección “pola vía de considerar que o accidente non ocorrera se non existira a relación de traballo da cal deriva a necesidade de ir ou volver do lugar de traballo”¹⁹³.

De tódolos xeitos, tal vez non conveña pasar por alto, unha vez máis, que as singularidades das faenas prestadas no buque como centro de traballo especial poden graduarlos efectos da citada exclusión no momento de apreciar se existe accidente de traballo. Neste sentido, e “dada a similitude de situacións co Réxime Especial Agrario”¹⁹⁴, non resultaría desatinada a hipótese de considerar operativa a doutrina xurisprudencial dos accidentes agrarios *extra fundo* -que son os ocorridos fóra da explotación agraria¹⁹⁵, que neste caso serían *extra navem*, de tal xeito que o feito de non existilo accidente *in itinere* non significa que non poidan rexistrarse accidentes laborais fóra da nave. Noutras palabras, sobre a base innegable de que hai traballos que requiren para a súa execución descender á terra (descarga e transporte das capturas, venta das mesmas, carreo de aparellos e outros utensilios de pesca, etc.), podería recoñecerse que, aínda que non *in itinere*, son accidentes de traballos as lesións padecidas no exercicio das mesmas, ó ser “consecuencia directa e inmediata” do traballo marítimo, que esixe, para a súa realización, acudir á terra firme¹⁹⁶.

E tampouco, en segundo lugar, parecen beneficiarse estes “mariñeiros” autónomos da presunción de que son accidente de traballo as lesións que sufra o traballador durante o tempo e no lugar do traballo, posto que o xogo da mesma “só ten sentido no contexto de admisión da causalidade directa e indirecta”¹⁹⁷. Prodúcese, por conseguinte,

[191] Cfr. VICENTE PALACIO, M^o A., “Réxime especial da seguridade social dos traballadores do mar”, RTSS, número 19 (1995), pág. 74.

[192] Ibidem.

[193] Cfr. VICENTE PALACIO, M^o A., “Acción protectora no Réxime Especial da Seguridade Social dos Traballadores do Mar”, TS, número 49 (1995), pág. 98.

[194] Ibidem.

[195] Sobre o tema, con cita de abundante xurisprudencia, vid. ALONSO OLEA, M., e TORTUERO PLAZA, J.L., Institucións de Seguridade Social, 15^a ed., Civitas (Madrid, 1997), páxs. 474 e 475.

[196] Cfr. ORDEIG FOS, J.M., El Sistema Español de Seguridad Social (y el Derecho de la Comunidad Europea), 5^a ed., Edersa (Madrid, 1993), pág. 518.

[197] Cfr. VICENTE PALACIO, M^o A., “Acción protectora en el régimen especial de la seguridad social de los trabajadores del mar”, TS, cit., pág. 98.

unha inversión na carga da proba ó amparo da citada presunción, dado que se respecto dos “mariñeiros” por conta allea corresponde probar o contrario ó armador ou á entidade xestora ou colaboradora, no caso dos autónomos dita carga procesual recaería sobre os mesmos, que deberán demostrar que o “suceso danoso ocorreu non só no lugar e tempo de traballo senón tamén no desempeño da actividade e ademais a consecuencia directa da mesma”¹⁹⁸

5.2.2. Persistencia do carácter non-universal da protección por desemprego

Pese ó seu paulatino proceso de expansión¹⁹⁹, a actual protección por desemprego dos traballadores do mar continúa caracterizándose pola súa non-universalidade, dado que, aparte dos “mariñeiros” autónomos²⁰⁰, os asimilados a traballadores por conta allea seguen encontrándose excluídos de dita cobertura. En efecto, os armadores que, cobrando como retribución polo seu traballo unha participación no “monte menor” ou un salario, traballan a bordo de embarcacións de arqueo superior a dez toneladas de rexistro bruto e nas que o número de tripulantes sempre exceda de cinco²⁰¹, aínda cando teñen os “mesmos dereitos e obrigas, en canto a este Réxime Especial se refire, que os restantes membros da dotación da embarcación”²⁰² -agás no relativo a continxencias profesionais²⁰³ -, non gozan da citada protección por desemprego, segundo se puxo de relevo por reiterada xurisprudencia laboral.

A orixe desta exclusión -e da problemática presentada- atópase na promulgación do RD 3064/1982, do 15 de outubro²⁰⁴, que, ó estende-la protección por desemprego ós “mariñeiros” que traballaban en embarcacións de máis de vinte toneladas de rexistro bruto, gardaba absoluto silencio acerca de si mesma tamén abranguíra ós asimilados a “mariñeiros” por conta allea, ó contrario do que sucedía co RD-Lei 3/1989, do 31 de marzo²⁰⁵ e a Lei 22/1992, do 30 xullo²⁰⁶, que, ó amplia-la cobertura, declaraban

[198] Ibidem.

[199] Sobre a ampliación da acción protectora por desemprego dos traballadores do mar, vid. URRUTICOECHEA BARRUTIA, M^a.A., “Régimen Especial de los trabajadores del Mar”, en *Derecho de la Seguridad Social*, Tirant lo Blanch (Valencia, 1997), páxs. 613 e 614.

[200] Exclusión non só predicable do REM, posto que noutros réximes especiais, coma o dos autónomos e o agrario, tampouco existe a citada protección por desemprego. Así o pon de relevo: 1) o art. 56 do Decreto 3772/1972, do 23 decembro (“BOE” do 19 de febreiro), polo que se aproba o regulamento xeral do réxime especial agrario, ó non incluír no cadro de prestacións dos autónomos as de desemprego; e 2) o art. 56 da OM do 24 de setembro 1970 (“BOE” do 30 setembro e 1 outubro), pola que se dictan normas para a aplicación e desenvolvemento do réxime especial de autónomos, que tamén exclúe da acción protectora do mesmo a cobertura por desemprego.

[201] Segundo se desprende da interpretación conxunta dos arts. 4 do TRTM de 1974 e 7 do RXSSTM de 1970.

[202] Cfr. art. 4 do TRTM de 1974.

[203] A súa protección, prevista nos arts. 42 do TRTM de 1974 e 98 do RXSSTM de 1970, é idéntica á que gozan os autónomos do mar.

[204] “BOE” do 20 novembro.

[205] “BOE” do 1 abril.

[206] “BOE” do 4 agosto.

**As prestacións de seguridade social dos traballadores do mar
embarcados nestes buques de pesca e a súa problemática**

“excluídos os asimilados a dita condición”²⁰⁷. Esta concreta ausencia de alusión explícita ós asimilados por parte do citado RD 3064/1982²⁰⁸ foi a que xerou os problemas, unha vez que o ISM comezase a denegar-las prestacións por desemprego a estes armadores asimilados que traballaban en embarcacións de máis de dez toneladas.

Presentada xudicialmente a polémica, a súa solución, que xa se anticipara, en certo modo, por unha STCT do 12 decembro 1988²⁰⁹, foise construíndo a través de reiterada doutrina de suplicación dos TTSSX, para acabar sendo apuntalada pola dictada, en casación para unificación de doutrina, polo TS. En efecto, dita incógnita, aínda foi desdixada inicialmente por diversas SSTTSSX -sinaladamente, as do TSX de Galicia-, no sentido de que non existía unha “equiparación plena dos armadores ós traballadores por conta allea”²¹⁰ e de que, por tanto, os armadores asimilados estaban excluídos “do campo normativo protector das situacións de desemprego”²¹¹, foi concluída definitivamente polo TS, nunha serie de tres sentencias, ó confirmar esta idea de que a citada asimilación non comprendía a cobertura por desemprego.

Das tres, soamente interesa deterse no estudio do 29 xaneiro 1997²¹², pois as dúas restantes -esto é, as do 27 febreiro 1997²¹³ e 20 marzo 1997²¹⁴ - limítanse a unifica-la doutrina contradictoria con apoio expreso -e cita íntegra e literal de fundamentos- da primeira. Nesta abordábase qué postura xurisprudencial era a correcta, se a da STSX de Murcia do 20 maio 1996, a favor da protección²¹⁵, ou a das SSTSX de Galicia do 15 febreiro 1993²¹⁶ e de Cantabria do 25 maio 1993²¹⁷, en contra da mesma²¹⁸. Exposta a cuestión en tales termos, o

[207] Cfr. art. 21 do RD-Lei 3/1989 e Disposición Adicional 6ª da Lei 22/1992.

[208] Que non se pronunciaba “nin a favor, nin en contra” (cfr. PÉREZ MADRID, J.E., “La asimilación a traballador por cuenta ajena: una consideración ¿restringida?”, en TS, número 49 [1995], páx. 92).

[209] Ar. 8476. Ó declarar, nun pleito no que se denegan as prestacións por desemprego a un traballador do mar por “ser menor de idade e fillo do empresario” (cfr. o seu FD único), que os asimilados “non son beneficiarios de prestación por desemprego (á cal non se extenden os efectos da asimilación)” (ibidem).

[210] Cfr. FD 3ª dunha STSX de Galicia do 7 febreiro 1994, en RGDS (XANEIRO-XUÑO/1994), REF. 829.

[211] Cfr. FD 3ª, pár. 2º, dunha STSX de Galicia do 3 outubro 1995 (Ar. 3771).

[212] Ar. 644.

[213] Ar. 1602.

[214] Ar. 2586.

[215] En efecto, a citada sentenza dera resposta afirmativa á indicada cuestión, confirmando a de instancia, pois, segundo ela, “os armadores que presten servizo a bordo de embarcacións pesqueiras de máis de vinte toneladas de rexistro bruto, percibindo retribucións por tal traballo, teñen dereito á citada prestación cando acaece a correspondente continxencia” (cfr. FD 1º, pár. 1º da STS do 29 xaneiro 1997).

[216] Ar. 755.

[217] Ar. 2341

[218] Que declaraban que a “norma de asimilación antes mencionada, se ben equipara os dereitos e obrigas dos armadores-tripulantes cos dos traballadores por conta allea, coida en precisar que esta equiparación é en canto ó Réxime Especial dos Traballadores do Mar se refire, o que leva consigo que só actúe con relación a prestacións directamente reguladas ou especificadas polo seu marco legal, ou non acontece coa de desemprego, con respecto á cal fai remisión ás súas propias normas rectoras” (cfr. FD 2º, da STS do 29 xaneiro 1997).

TS unifica a doutrina con argumentos nada novos, declarando: 1) que, se ben a norma de asimilación tiña “a finalidade de estende-lo ámbito protector do Réxime Especial dos Traballadores do Mar”²¹⁹, a equiparación actuaba “en canto a dito Réxime Especial se refire, o cal... [supoñía] que... [debía] quedar limitada ás prestacións que son reguladas ou precisadas polas súas propias normas rectoras, sen que... [procedese] estendela a aquelas outras para as que non... [incluía] disposición específica ningunha, por limitarse a facer remisión ás normas correspondentes do Réxime Xeral”²²⁰, e era tal o que acontecía “coa prestación por desemprego”²²¹; e 2) que o “Real Decreto 3064/1982... só incluía no seu sentido estrito a quen prestaran servizos por conta allea”²²², como confirmaba a súa remisión a “a Lei 51/1980, ... que só outorgaba protección ós traballadores por conta allea, sen dispensala a quen non cumpriran esta condición”²²³; e 3) que as posteriores ampliacións da cobertura por desemprego, “consagradas polo Real Decreto 3/1989 e pola Lei 22/1992”²²⁴, confirman dita desprotección, ó “sinalar que quedaban excluídos os beneficiados co mandato de [a] asimilación”²²⁵.

5.2.3. Os coeficientes reductores da idade de xubilación

Como se sabe, a xubilación dos traballadores do mar²²⁶, isto é o seu cese na realización por conta allea ou por conta propia de actividades marítimo-pesqueiras por mor da idade, non ofrece, en principio, diferencias respecto do disposto polo réxime xeral, xa que o TRTM de 1974 contén remisións ó mesmo, que deben entenderse feitas agora ós artigos. 160 a 170 da LXSS de 1994, emendados pola Lei 24/1997, do 15 xullo, de consolidación e racionalización do sistema da seguridade social²²⁷. A pesares desta “aplicación xeneralizada do Réxime Xeral”²²⁸, hai que advertir, non obstante, que se trata de remisións matizadas, dado que a xubilación dos traballadores do mar, fronte ó que ocorre no citado réxime xeral, presenta certas peculiaridades, que poderían reconducirse á existencia de coeficientes reductores da idade de xubilación dos “mariñeiros”.

A) A súa regulación

Trátase dunha peculiaridade que alude á posibilidade de reduci-la idade mínima para poder causar dereito á pensión de xubilación, e que, segundo afirma o TRTM de 1974, “queda xustificada pola dureza, carácter esgotador e condicións penosas nas que se desenvolven, en moitas ocasións, o traballo dos mariños mercantes e pescadores de

[219] Cfr. o seu FD 3º, pár. 2.a).

[220] Cfr. o seu FD 3º, pár. 2.b).

[221] *Ibidem*.

[222] Cfr. o seu FD 3º, pár. 2.c).

[223] *Ibidem*.

[224] Cfr. o seu FD 3º, pár. 2.d).

[225] *Ibidem*.

[226] Arts. 37 do TRTM de 1974, e 76 a 78 do RXSSTM de 1970.

[227] “BOE” do 16 xullo. Vid., neste senso, os arts. 4 e 5 da Lei 24/1997, do 15 xullo.

[228] Cfr. VICENTE PALACIO, Mº E., “Acción protectora no réxime especial da seguridade social dos traballadores do mar”, cit., páx. 102.

altura”²²⁹. En efecto, en cumprimento do establecido no seu momento polo art. 37.4 da LXSSM de 1969 -reproducido á letra polo TRTM de 1974²³⁰-, que permitía reduci-la idade mínima para causar dereito á pensión de xubilación “naquelas actividades profesionais de natureza excepcionalmente penosa, tóxica, perigosa ou insalubre nas que se acusen elevados índices de morbilidade ou sinistralidade, así como naquelas outras que a súa realización implique unha continua separación familiar e afastamento do fogar”, dictouse o Decreto 2309/1970, do 23 xullo²³¹, polo que se aprobaban os correspondentes coeficientes reductores aplicables á idade de xubilación dos traballadores do mar. Esta concreta norma foi desenvolvida por unha OM do 17 novembro 1983²³², dada a necesidade de concreta-lo alcance dalgún dos seus preceptos e tamén, de incluír no seu ámbito de aplicación traballos en embarcacións ata entón excluídos²³³. Esta última norma, á súa vez, foi posteriormente modificada polo RD 863/1990, do 6 xullo, sobre revalorización de pensións do sistema da seguridade social e doutras prestacións de protección social pública para 1990²³⁴, no relativo a “as escalas de coeficientes reductores... aplicables... a fin de adecua[las] ás circunstancias actuais, incrementando tales coeficientes”²³⁵ e as súas previsións aparecen concretadas na actualidade na Circular 20/1998, do 30 outubro, sobre aplicación dos coeficientes reductores da idade mínima esixida para obter pensión de xubilación²³⁶.

B) Traballos e buques bonificados, e escala de coeficientes reductores de idade

Tendo presente que a finalidade destes coeficientes reductores, como volve a afirmar unha STSX de Asturias do 11 xuño 1990²³⁷, “non é outra que a de outorgar tal bonificación a aqueles traballadores incluídos no ámbito de aplicación de... [este] Réxime Especial, ... que realicen, dentro das actividades marítimo-pesqueiras no mesmo reguladas, aquelas de natureza excepcionalmente penosa, tóxica, perigosa ou insalubre ou nas que se acusen elevados índices de morbilidade ou sinistralidade”²³⁸, convén aclarar que non tódalas actividades marítimo-pesqueiras dan lugar á redución da idade de xubilación,

[229] Cfr. punto 7º, pár. 3º, da súa exposición de motivos, que reproduce o disposto en tal senso pola LXSSM de 1969 (vid. punto 7º, pár. 3º, da súa exposición de motivos).

[230] Vid. o seu art. 37.4.

[231] “BOE” do 24 agosto.

[232] “BOE” do 24 novembro. Promulgada en virtude da autorización contida na disposición final do citado Decreto 2309/1970, do 23 xullo (“Autorízase ó Ministerio de Traballo para dicta-las normas de aplicación e desenvolvemento do preceptuado neste Decreto”).

[233] En concreto, os prestados en “embarcacións dedicadas a remolque, arrastre de plataformas, viaxes de probas de barcos de nova construción... ademais de] outras actividades similares” (cfr. o seu art. 1), as cales pasaban a ser consideradas, “ós efectos de aplicación dos coeficientes reductores da idade, ... [como] buques de carga da clase de navegación que... [correspondese]” (*ibidem*).

[234] “BOE” do 7 xullo.

[235] Cfr. pár. 11º da súa exposición de motivos.

[236] Cítase por fotocopia do orixinal.

[237] Ar. 1634.

[238] Cfr. o seu FD 2º.

de tal xeito que se o beneficiario non “estaba incluído no campo de aplicación de... [este] Réxime Especial, senón no Xeral [ou outros]”²³⁹, ou, estándoo, non levaba a cabo tales traballos, non poderá gozar da citada redución, posto que constitúe “un beneficio persoal inherente a todo aquel que realizara os especiais traballos que os xeren”²⁴⁰.

Estes coeficientes reductores, que resultan de aplicación tan só cando se reúna “a idade necesaria para ser perceptor da pensión de xubilación”²⁴¹, varían de 0,40 a 0,10 en función do tipo de traballo realizado, a clase de embarcación na que se traballaba e as augas nas que navegara -clasificadas en tres grandes zonas²⁴² -, permitindo chegar, como se verá, a unha redución de dita idade de ata dez anos como máximo respecto da xeral de sesenta e cinco anos. Dita escala de coeficientes aplícase distinguindo os tres seguintes tipos de traballos marítimo-pesqueiros²⁴³.

En primeiro lugar, os traballos de mariña mercante²⁴⁴, a bordo de embarcacións que se dedican: 1) á navegación de altura e gran cabotaxe ou das zonas 2ª e 3ª, que se benefician da aplicación de coeficientes reductores da idade de “0,40” para petroleiros²⁴⁵, “0,35” para os de carga²⁴⁶, e “0,25” nos de pasaxe²⁴⁷; e 2) á navegación de cabotaxe ou da zona 1ª, con coeficientes de “0,30” para petroleiros²⁴⁸, “0,25” nos de carga²⁴⁹, e “0,20” nos de pasaxe²⁵⁰.

[239] *Ibidem*.

[240] *Ibidem*.

[241] Cfr. FD 2ª dunha STS do 15 xuño 1987 (Ar. 4368).

[242] Que, segundo a Circular 20/1998, do 30 outubro, son: a “1ª Zona que] está comprendida entre os portos de Burdeos e Niza, incluíndo os da Península Ibérica, Baleares e Illas Canarias, e en África os de Arxel a Nouadhibou” (cfr. o seu punto 4.1); a “2ª Zona que] se sitúa entre algún dos portos enunciados na zona 1ª e os europeos non incluídos nela e os restantes do Mar Mediterráneo e Mar Negro” (cfr. o seu punto 4.2); e a “3ª Zona que] comprende os restantes navegacións” (cfr. o seu punto 4.3).

[243] Aínda que os estibadores portuarios tamén poden xubilarse anticipadamente por aplicación de coeficientes reductores (vid. art. 1.C) do Decreto 2309/1970), o presente escrito somentes se detén no estudio dos relativos ós traballadores do mar embarcados.

[244] Expresión que engloba tódolos traballos “a bordo de buques dedicados á navegación marítima de propiedade pública ou privada, destinados ó transporte de mercancías ou de pasaxe, ou empregados en calquera outro uso comercial, directo ou indirecto” (cfr. PLANAS GÓMEZ, M., “Coeficientes reductores aplicables para a idade mínima na pensión de xubilación do R.E. da seguridade social dos traballadores do mar”, en TS, número 49 [1995], páx. 147).

[245] Cfr. letra A).I.1 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[246] Cfr. letra A).I.2 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990. Inclúense neste concreto apartado os buques destinados ó tráfico interior de portos, ó considerarse como “buques de carga” (cfr. punto 3.1.B) “Tráfico Interior de Portos” da Circular 20/1998), e, asimilándose a estes últimos, as “lanchas de limpeza e residuos e anticontaminación” (*ibidem*).

[247] Cfr. letra A).I.3 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[248] Cfr. letra A).II.1 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[249] Cfr. letra A).II.2 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990. Recórdese a inclusión das embarcacións dedicadas ó tráfico interior de portos.

[250] Cfr. letra A).II.3 da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

**As prestacións de seguridade social dos traballadores do mar
embarcados nestes buques de pesca e a súa problemática**

En relación con períodos traballados en buques mercantes non determinados ou non definidos -incógnita non resolta polas normas antes citadas-, a citada Circular 20/1998, do 30 outubro, considera de aplicación, en función do tipo de buques nos que se traballara, os seguintes coeficientes: 1) en buques mixtos de carga e pasaxe²⁵¹, “0,35”, cando se dediquen á navegación de altura e gran cabotaxe ou da 2ª e 3ª zona²⁵², e “0,25”, se se destinan á de cabotaxe ou da 1ª zona²⁵³; 2) en buques de remolque²⁵⁴, “0,35”, se navegan en altura ou na 2ª e 3ª zona²⁵⁵, e “0,25”, se o fan na 1ª zona²⁵⁶; 3) en butaneiros e quimiqueiros, “0,40”, en navegación de altura e gran cabotaxe ou da zona 2ª e 3ª²⁵⁷, e “0,30”, en navegación de cabotaxe ou da 1ª zona²⁵⁸; 4) en buques “supply” -de apoio ás plataformas petrolíferas-, “0,40”, en caso de que se destinen á navegación de altura ou da 2ª e 3ª zona²⁵⁹, e “0,30”, se son de navegacións da 1ª zona²⁶⁰; 5) no buque “Esperanza do Mar”, de conformidade cunha Resolución da Dirección Xeral de Réxime Xurídico da Seguridade Social do 12 xullo 1989²⁶¹, “0,30”²⁶², agás que realice navegacións de altura ou da 2ª e 3ª zona, “nas que é aplicable o coeficiente “0,40”²⁶³; 6) en plataformas petrolíferas, “0,35”, se están situadas na 2ª e 3ª zona, e “0,25”, para as da 1ª zona²⁶⁴; e 7) en buques do “Instituto Español de Oceanografía”, “0,35”, nos de altura e gran cabotaxe ou da 2ª e 3ª zona, e “0,25”, nos de cabotaxe ou da 1ª zona²⁶⁵.

[251] En concreto, aqueles “buques que posúan espazos de carga, contando ó mesmo tempo con instalacións para transportar un máximo de 12 pasaxeiros” (cfr. 3.1.B) da Circular 20/1998, que segue, neste sentido, o establecido na regra 2.f) e g) do Convenio Internacional da Seguridade Social da Vida Humana no Mar do 1 novembro 1974 [“BOE” do 16 xuño 1980]. Pódense incluír nesta categoría os buques da “Compañía Transmediterránea”, dado o seu carácter mixto por transportar carga e pasaxe, con excepción dos “jet, foils”, “Princesa Guayarmina” e “Princesa Guacamara”, que deben ser considerados como buques de pasaxe en razón das súas características e do servizo que efectúan (cfr. punto 3.1.B), no apartado relativo a «Buques da Compañía Transmediterránea»).

[252] *Ibidem*.

[253] *Ibidem*.

[254] A Circular 20/1998 considera “como tales os buques inscritos na Lista 5ª e dedicados de xeito habitual, nos termos esixidos regulamentariamente, ó auxilio e salvamento dos buques de navegación marítima” (cfr. o seu punto 3.1.B). Inclúense aquí tamén as “lanchas de intervención rápida”, gozando dun 0,25 de coeficiente (*ibidem*).

[255] *Ibidem*.

[256] *Ibidem*.

[257] Cfr. o seu punto 3.1.B), sobre “Butaneiros e Quimiqueiros”.

[258] *Ibidem*.

[259] Cfr. o seu punto 3.1.B), relativo a «Buques “supply”».

[260] *Ibidem*.

[261] Que pode localizarse en *Catálogo de Resoluciones Administrativas. Acción Protectora*, 3ª ed., Instituto Nacional de Seguridade Social (Madrid, 1996), páxs. 240 e 241.

[262] Cfr. punto 3.1.B), sobre «Buque “Esperanza del Mar”», da Circular 20/1998.

[263] *Ibidem*. En igual sentido se pronuncia o pár. 4º da Resolución do 12 xullo 1989.

[264] Cfr. punto 3.1.B), da Circular 20/1998.

[265] Cfr. punto 3.1.B), sobre “Buques do Instituto Español de Oceanografía”, da Circular 20/1998.

En segundo lugar, disfrutan de igual xeito da citada escala de coeficientes na súa xubilación aqueles traballadores que desempeñen traballos de pesca marítima en calquera das súas variedades²⁶⁶ -incluídos “os armadores de embarcacións que estean asimilados a traballadores por conta allea”²⁶⁷ -, sempre que o sexan a bordo: 1) de conxeladores, bacallaeiros e parellas de bacallaeiros, que disfrutan dun “0,40” de coeficiente reductor²⁶⁸; 2) de arrastreiros de máis de 250 toneladas de rexistro bruto, con “0,35”²⁶⁹; 3) de embarcacións pesqueiras de máis de 150 toneladas de arqueo non incluídas nas anteriores, cun “0,30”²⁷⁰; 4) de embarcacións pesqueiras de 50 a 150 toneladas de rexistro tampouco incluídas nas anteriores, cun “0,25”²⁷¹; 5) de embarcacións pesqueiras de máis de 10 e ata 50 toneladas de rexistro bruto, non incluídas nas anteriores, cun “0,20”²⁷²; 6) de embarcacións pesqueiras de ata 10 toneladas de rexistro bruto nas que se efectúe o traballo por conta allea, cun “0,10”²⁷³; 7) de buques baleeiros, ós cales lles será de aplicación un coeficiente de “0,40”²⁷⁴; 8) de buques conxeladores de cefalópodos do banco Canario-Sahariano, que “disfrutarán dunha porcentaxe reductora do “0,40”, conforme ó resolto pola Resolución da Dirección Xeral do Réxime Xurídico da Seguridade Social do 8 xaneiro 1990”²⁷⁵, debendo acreditar para isto a súa autorización “para faenar no Banco Canario-Sahariano”²⁷⁶; e 9) de buques conxeladores de marisco no caladoiro de Marrocos, o seu coeficiente reductor de “0,40” cabe aplicar -segundo unha Resolución da Dirección Xeral de Ordenación Xurídica e Entidades Colaboradoras da Seguridade Social do 24 xuño 1992²⁷⁷ - sempre “que se probe suficientemente a realización da actividade no mencionado tipo de buques pesqueiros”²⁷⁸.

[266] Isto é, todos aqueles “realizados a bordo de embarcacións dedicadas á pesca marítima comercial, en calquera das súas modalidades” (cfr. PLANAS GÓMEZ, M., “Coeficientes reductores aplicables para a idade mínima na pensión de xubilación do R.E. da seguridade social dos traballadores do mar, cit. páx. 147).

[267] Cfr. punto 2.1.B) da Circular 20/1998.

[268] Cfr. letra B).I da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[269] Cfr. letra B).II da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[270] Cfr. letra B). III da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[271] Cfr. letra B). IV da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[272] Cfr. letra B). V da disposición adicional 8ª do RD 863/1990.

[273] Cfr. letra B). VI da disposición adicional 8ª do RD 863/1990. Segundo a Circular 20/1998, o persoal laboral das inspeccións pesqueiras de comunidades autónomas asímíase “ós tripulantes enrolados en embarcacións menores de 10 TRB, sempre que se atopen dados de alta no Réxime Especial do Mar” (cfr. o seu punto 3.2.E)).

[274] Cfr. punto 3.2.B) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[275] Cfr. punto 3.2.C) da Circular 20/1998, do 30 outubro. A citada resolución pódese atopar no *Catálogo de Resolucións Administrativas. Acción Protectora*, 3ª ed., cit., páxs. 244 e 245.

[276] Cfr. punto 3.2.C) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[277] Localizable en *Catálogo de Resolucións Administrativas. Acción protectora*, 3ª de., cit., páx. 278 e ss. Neste sentido, vid. o seu pár. 9º e o punto 3.2.D) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[278] Cfr. pár. 11º da citada resolución.

E, en terceiro lugar, disfrutan do dereito de redución da idade de xubilación os representantes sindicais “liberados”²⁷⁹, posto que nestes casos enténdese que o “traballador mantén plenamente a súa vinculación coa empresa, xa que o contrato de traballo non se suspende total nin parcialmente”²⁸⁰. En efecto, o beneficio “do cómputo de coeficientes reductores da idade legal de xubilación... é de aplicación ós representantes sindicais «liberados»”²⁸¹, utilizándose o que “segundo a táboa do Decreto 2309/1970 corresponda ó traballador no momento do seu nomeamento”²⁸². Para disfrutar do mesmo, ademais dos requisitos xerais esixidos, estes estibadores deberán cumprir con outros tres: 1) que se trate de “traballadores que conforme... [ó] artigo 68.E) do Estatuto dos Traballadores, recibiran a acumulación dos créditos de horas mensuais retribuídas, ós que renuncian outros membros do Comité de Empresa ou, no seu caso, dos Delegados de persoal”²⁸³; 2) que “manteñan plenamente a súa vinculación coa empresa, con percepción das remuneracións establecidas por Norma de Convenio, e mantemento da cotización á Seguridade Social”²⁸⁴; e 3) que no momento da súa designación «se encontre realizando algún dos traballos ou actividades expresamente designados» para a aplicación dos coeficientes reductores”²⁸⁵.

C) A súa aplicación

A determinación do coeficiente reductor da idade de xubilación do “mariñeiro” é froito dunha serie de tres operacións matemáticas, reconducible ás tres seguintes. En primeiro lugar, unha suma, co fin de totalizala vida laboral do “mariñeiro”; en segundo lugar, unha división, dado que esa vida laboral do “mariñeiro”, previamente totalizada, hai que repartila entre 365; e en terceiro lugar, unha multiplicación, posto que o cociente resultante da citada división debe multiplicarse polo coeficiente respectivo -que se veu antes-, para deste xeito determina-lo número de anos ou fraccións de ano en que será reducida a idade de xubilación do “mariñeiro” beneficiario.

Totalización da vida laboral do “mariñeiro”

Sen necesidade de encontrarse “en alta ou situación a ela asimilada”²⁸⁶, nin atoparse “ó corrente do pago de cotizacións... [no caso] dos traballadores por conta

[279] Cfr. punto 3.4 da Circular 20/1998, do 30 outubro. E isto de conformidade cunha Resolución da Dirección Xeral de Réxime Xurídico da Seguridade Social do 17 novembro 1989 (localizable en *Catálogo de Resolucións Administrativas. Acción Protectora*, 3ª ed., cit., páxs. 242 e 243).

[280] Cfr. pár. 8º da citada Resolución do 17 novembro 1989.

[281] Cfr. o punto “Resolve” tamén da Resolución do 17 novembro 1989.

[282] *Ibidem*.

[283] Cfr. punto 3.4.A) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[284] Cfr. punto 3.4.B) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[285] Cfr. punto 3.4.C) da Circular 20/1998, do 30 outubro.

[286] Cfr. FD 1º, pár. 1º, dunha STSX de Galicia do 21 outubro 1996 (Ar. 3610), con apoio expreso nunha STS do 8 xuño 1992 (Ar. 4538), que, aínda que “facía referencia ó Estatuto do Mineiro..., non... ofrece dúbida ningunha respecto de que o seu razonamento e conclusión son plenamente aplicables -“mutatis mutandis”- ó ámbito do traballo na mar, no que a súa razoable singularidade parece que ten que ser igualmente

allea"²⁸⁷ -parece que máis discutible no dos armadores asimilados²⁸⁸ -, o cómputo das bonificacións efectúase -segundo o Decreto 2309/1970- "totalizando para cada traballador os períodos da súa vida laboral, agrupados por actividades de idéntico coeficiente"²⁸⁹, concibíndose por "vida laboral" -de acordo coa citada OM do 17 novembro 1983-, ademais do tempo efectivo de traballo a bordo, os "períodos de desembarco debidos a enfermidade e accidente, así como permisos ou outras licencias retribuídas que procedan de conformidade co establecido na lexislación laboral aplicable"²⁹⁰.

Dado que non se contén "alusión ningunha nesta disposición legal a que para a aplicación dos coeficientes reductores se esixan períodos cotizados, senón que... só se recolle que para o cómputo das bonificacións teranse en conta tódolos períodos da súa vida laboral"²⁹¹, enténdese que desta totalización non poden excluírse os "períodos asimilados"²⁹²-isto é, aqueles períodos "nos que o actor... [estando] de alta na Seguridade Social, aínda que por causas alleas á súa vontade como a enfermidade ou o accidente, ... [se encontre] circunstancialmente nunha situación de inactividade"²⁹³-, nos que, sen embargo, parece que non poden incluírse as vacacións²⁹⁴, posto que, segundo unha STSX

mantida" (cfr. o seu FD 1º, pár. 2º). De tódolos xeitos, nestes casos requírese ter cumprida a idade de 65 anos (que pode alcanzarse ó sumar á idade real os coeficientes reductores, como se desprende dunha STSX de Andalucía [Sá do Social de Málaga] do 11 setembro 1998 [Ar. 4267]), posto que, segundo unha STSX de Galicia do 3 decembro 1998 (Ar. 7340), "nas situacións de non alta é requisito indispensable para lucra-la prestación de xubilación ter cumprido 65 anos" (cfr. o seu FD 2º, pár. 1º).

[287] Cfr. FD 3º, pár. 2º, dunha STSX de Andalucía (Sá do Social de Granada) do 16 xullo 1997 (ar. 3182).

[288] Dado que a citada STSX de Andalucía (Sá do Social de Granada) do 16 xullo 1997 declara que, como non resulta esixible dito requisito ós traballadores por conta allea, "non pode atribuírse ás normas que esixen tal requisito... un efecto expansivo que propicie a súa aplicación a ditos armadores e isto en virtude da asimilación legal de que gozan" (cfr. o seu FD 3º, pár. 2º), mentres que, pola contra, unha STSX de Andalucía (Sá do Social de Sevilla) do 26 febreiro 1998 (Ar. 1328) declara que: 1) "ó tratarse de armadores, aínda que coa asimilación legal exposta,... [están] obrigados a cotizar, ó xeito dos empresarios ou traballadores por conta propia" (cfr. o seu FD único); e 2) equiparalos a traballadores por conta allea suporía, en caso "de descubertos empresariais reiterados e constantes..., a responsabilidade da empresa no abono das diferencias" (*ibidem*), que resulta inadmisíble, posto que, "ó se-lo propio beneficiario o armador, a responsabilidade recaería sobre el" (*ibidem*).

[289] Cfr. o seu art. 2.1.

[290] Cfr. o seu art. 3.

[291] Cfr. FD 5º dunha STSX de Galicia do 23 xullo 1992 (Ar. 3872).

[292] Cfr. FD único dunha STSX número 1º de Santiago de Compostela do 28 xullo 1997 (Autos 75/97).

[293] Cfr. FD 2º dunha STCT do 24 outubro 1988 (Ar. 6928). Neste concreto caso aqueles períodos que aludían á "incapacidade laboral transitoria, na que os seus períodos deben ser computables a efectos da determinación da bonificación por coeficientes reductores... [e] ós períodos de desemprego parcial, que non supoñen inactividade laboral, aínda que esta se vexa reducida temporalmente en canto á xornada normal" (*ibidem*).

[294] A pesares de que a Circular 20/1998, do 30 outubro, declara que o "período de vacacións anuais regulamentarias... considérase como tempo de traballo, sempre que tal período figure como de Alta na Seguridade Social" (cfr. o seu punto 5, pár. 2º).

de Galicia do 18 xuño 1999²⁹⁵, “as mesmas non poden cualificarse de “permiso” ou “licencia”, ... [e] teñen unha específica natureza que sería xustificativa -no seu caso- da súa expresa mención”²⁹⁶.

Resulta polo demais lóxico que estes servicios profesionais, que posibilitan rebaixa-la idade mínima requirida para causa-la pensión de xubilación, teñan que ser necesariamente probados²⁹⁷, e isto a través de calquera dos medios de proba admitidos no citado Decreto 2309/1970, que son os relativos a “os documentos de afiliación, altas, baixas e cotización, os historiais de navegación do persoal titulado, cadernos de inscrición marítima, rol da embarcación ou certificacións da Autoridade de Mariña competente”²⁹⁸. Entre estes medios de proba tamén se incluíu, pola Circular 20/1998, do 30 outubro, “a Lista Oficial de Buques editada pola Dirección Xeral da Mariña Mercante”²⁹⁹.

De tódolos xeitos, e dado que en ocasións pode resultar moi difícil -cando non imposible- acreditar tales servicios, pódese recorrer a outras prácticas probatorias en función de cada caso, así: 1) tratándose de buques mercantes dos que se descoñecen as súas zonas, procede aplicar -en virtude dunha Resolución da Dirección Xeral de Ordenación Xurídica e Entidades Colaboradoras da Seguridade Social do 4 xuño 1993³⁰⁰- “o coeficiente reductor da primeira zona, mínimo que, en todo caso, correspondería ó traballador”³⁰¹, o cal, en caso de desconformidade, “pode acudir ós tribunais de Xustiza... utilizando os medios de proba (dos cales a súa carga lle compete) que estima conveniente e que serán apreciados libremente polo Xuíz”³⁰²; e 2) cando se trate de buques da clase “Z”, para os cales tampouco resulta posible presentar certificación da navegación efectuada,

[295] Ar. 1702. Reiterando o criterio establecido nunha STSX de Galicia do 27 marzo 1998 (Recurso de suplicación 2271), a súa doutrina, como se desprende do seu FD 3º, pár. 2º, parece matiza-la da citada STSX de Galicia do 23 xullo 1992, tamén sobre cómputo de períodos traballados e vacacións.

[296] Cfr. o seu FD 3º, pár. 1º. Aparte, declara esta mesma sentenza, “de que a súa pretendida inclusión non respondería á finalidade perseguida pola cuestionada redución da idade (rudeza da actividade laboral en determinados tipos de buques), nin á das flexibilizacións contidas no precepto (patoloxías producidas en períodos de actividade; cortas interrupcións retribuídas) e de que incluídos tal concepto resultaría xa ocioso o propio art. 3 [da OM do 17 novembro 1983], por equipararse a traballo efectivo -con arreglo a tal interpretación- todo período de actividade laboral, excepto o de espera para embarque” (*ibidem*).

[297] Do contrario, como puxo de relevo unha STSX de Madrid do 30 setembro 1991 (Ar. 5338), non serían operativos ós efectos indicados. Dictada a propósito dun pleito no que se declara que, “se ben o referido Decreto establece coeficientes reductores á idade mínima para a xubilación pola realización de determinados traballos, entre eles os realizados a bordo de embarcacións pesqueiras de máis de dez toneladas métricas,... a bonificación pretendida polos dez anos que se alegan estívose traballando a bordo dunha embarcación, non se acreditaron polos únicos medios de proba admitidos ó respecto” (cfr. o seu FD 2º).

[298] Cfr. o seu art. 3.

[299] Cfr. pár. 1º do seu punto 6, sobre “Proba dos servicios profesionais ou traballos realizados”.

[300] En *Catálogo de Resolucións Administrativas. Acción protectora*, 3ª ed., cit., páxs. 290 e 291.

[301] Cfr. o seu pár. último.

[302] *Ibidem*.

de conformidade coa Circular 20/1998, do 30 outubro, “aportarase certificación da Empresa na que conste esta circunstancia e os períodos de embarco de ditos buques”³⁰³.

División destes períodos entre 365 para obte-los anos computables

Unha vez que foron totalizados os períodos de “vida laboral” e agrupados por actividades de idéntico coeficiente, o “total de días acreditado en cada grupo... dividírase por trescentos sesenta e cinco”³⁰⁴, de tal xeito que as “fraccións de ano que excedan de cen días en cada grupo considerárase ano completo”³⁰⁵ e as “inferiores a cen días que sobre nun determinado nivel acumularanse ó período de tempo de actividade laboral que teña sinalado coeficiente inferior, e de non existir este, desprezaranse”³⁰⁶.

E multiplicación dos anos computables polo coeficiente correspondente para determina-lo tempo no que será rebaixada a idade de xubilación do “mariñeiro”

En fin, os anos computables obtidos desta división multiplicáranse “polo coeficiente respectivo, co tope máximo de dez unidades”³⁰⁷, do que o resultado -que é o produto ou a suma de produtos parciais- “será o número de anos ou fraccións de ano en que será reducida a idade legal mínima”³⁰⁸, sen que a mesma se vexa minorada na súa contía económica, en tanto que o “período de tempo no que resulta rebaixada a idade de xubilación do traballador... computárase como cotizado ó exclusivo efecto de determinarla porcentaxe aplicable para calcula-lo importe da pensión”³⁰⁹.

Efectivamente, cando na data do feito causante a idade do “mariñeiro” (sumada a idade teórica ficticia á idade real) sexa a sesenta e cinco ano, non resulta viable “redución ningunha da porcentaxe de pensión por razón de idade, ... [debendo procederse], en consecuencia, a aplicarlle á base reguladora recoñecida o 100 por 100 de porcentaxe”³¹⁰, ó contrario do que sucede cando a aplicación da escala non permite acadar a idade mínima esixible para xubilarse, en tal caso a porcentaxe rebaixárase, se é posible a xubilación anticipada, en función da idade do “mariñeiro” que solicita a pensión³¹¹.

[303] Cfr. o seu punto 6º, pár. 2º.

[304] Cfr. art. 3.2 do Decreto 2309/1970.

[305] *Ibidem*.

[306] Cfr. art. 3 da OM do 17 novembro 1983.

[307] Cfr. art. 2.3 do Decreto 2309/1970.

[308] *Ibidem*.

[309] Cfr. art. 4º da OM do 17 novembro 1983. Posto que ditos coeficientes reductores supoñen, en definitiva, “unha redución da idade..., pero non unha redución da contía” (cfr. LÓPEZ CUMBRE, L., *La Prejubilación*, Civitas-Universidade Autónoma de Madrid [Madrid, 1998], páx. 79).

[310] Cfr. FD único dunha SXS número 1º de Santiago de Compostela do 15 abril 1997 (Autos 60/97). En idéntico sentido, *vid.* FD único dunha SXS número 1º de Santiago de Compostela do 18 setembro 1997 (Autos 184/97).

[311] Sobre o tema, *vid.* unha SXS número 1º de Santiago de Compostela do 16 xullo 1997 (Autos 258/97).

5.3. No caso de «mariñeiros» embarcados en buques de nacionalidade estranxeira

A dinámica da «lei do pavillón» supón, pero agora na hipótese de «mariñeiro» español embarcado en buque estranxeiro, a aplicación da lexislación de seguridade social do país estranxeiro de que se trate. Así o confirma con especial rotundidade unha STSX de Galicia do 30 de setembro de 1993³¹², cando afirma que «tanto para o estranxeiro en España como para o español que traballa no estranxeiro, a lexislación da Seguridade Social está fundamentada no principio de territorialidade, polo que o español que se enrola nun buque estranxeiro estará sometido á lexislación do país do empresario»³¹³. Non pode sorprender, por iso mesmo, que a devandita resolución xudicial conclúise que, «ó ser contratado o traballador (español) por unha empresa estranxeira (mexicana), para prestar servicios de cociñeiro nun buque estranxeiro (mexicano) e por producirse o accidente no citado buque estando en altamar e polo tanto, en territorio estranxeiro, non ten dereito a reclama-las prestacións de ILT... da Seguridade Social española»³¹⁴. Trátase, polo demais, dunha lóxica que a Lei 33/1971, do 21 de xullo, de emigración³¹⁵, recolle, ó afirmar que, «para os efectos do disposto na presente lei, terán a consideración de emigrantes os mariños mercantes e pescadores españois que presten os seus servicios en buques estranxeiros»³¹⁶.

5.3.1. A problemática dos emigrantes contratados en buques abandeirados en pavillóns de conveniencia

Esta concreta remisión a normas de seguridade social estranxeiras, por razóns de xustiza social, semella que desagrada cando o país estranxeiro en cuestión non admite ningún grao de comparación con España. Trátase, ademais, dun problema moi grave, posto que «é comunmente sabido que existe unha serie de Estados (Liberia, Panamá, Chipre, Bermudas, Bahamas, Honduras, Costa Rica, Líbano, Somalia, Singapur, Malta, Serra Leoa, Sri Lanka) que outorgan as chamadas bandeiras de conveniencia ou de complacencia»³¹⁷, e que carecen de sistemas de seguridade social equiparables ó noso, o que non impide que os nosos tribunais laborais, precisamente por aplicación da citada «lei do pavillón», se vexan obrigados a remitir a estes peculiares emigrantes nosos a tales lexislacións e xurisdicións estranxeiras. Así o proban, por exemplo, a citada STS do 19 de febreiro de 1990, sobre unha demanda sobre gran invalidez por accidente formulada por un «mariñeiro» español, ó afirmar que resultaba «de aplicación a lei do lugar onde se

[312] Ar. 3990. No mesmo sentido, *vid.* FD 2º, punto 3º, dunha STSJ de Galicia do 13 de novembro de 1998 [Ar. 4100 y FD único, punto 3º, dunha STSJ de Galicia do 26 de novembro de 1999 [Ar. 3603]

[313] Cfr. FD único, párr. 2º, da STSJ de Galicia do 30 de setembro de 1993.

[314] *Ibidem*

[315] «BOE» do 23 de xullo.

[316] Cfr. a súa disposición adicional 1º, párr. 2º.

[317] Cfr. IRIARTE ÁNGEL, J.L., *O contrato de embarque internacional*, Beramar (Madrid, 1993), pág. 32. Sobre o tema, *vid.* DEMARET, L., y DELORME, J., «Les pavillons de la honte hantent les mers», en *Le Monde syndical*, número 2 (2000), páxs. 8 e ss.

prestan os servizos... (,) que no caso é Liberia»³¹⁸, e unha STSX do 18 de xuño de 1999³¹⁹, dictada a propósito dunha reclamación de prestación de viuvez e orfandade interposta pola viúva dun mariñeiro desaparecido en alta mar, ó declarar que, como «o marido da actora traballaba para ... (unha) empresa de nacionalidade Suíza, e a bordo dun buque de bandeira panameña, ... a citada empresa non viña obrigada a dar de alta ó traballador na Seguridade Social española»³²⁰.

A) Solucións ideadas polo Dereito Internacional

Ó tratarse dun problema de carácter internacional³²¹, non pode estrañar que a propia comunidade internacional reparase na existencia deste e, ó mesmo tempo, pretendese resolvelo. Con tal fin -e entre outras medidas de carácter internacional-, na sesaxésima segunda reunión da Conferencia Xeral da OIT, celebrada en Xenebra en 1976, adoptouse o Convenio número 147 da propia OIT sobre normas mínimas na Mariña Mercante³²², no que, despois de incidirse na idea de «adoptar diversas proposicións relativas ós navíos nos que prevalecen condicións inferiores ás normas mínimas, especialmente os rexistrados baixo bandeiras de conveniencia»³²³, afirmase que todo Estado membro que ratifique o presente convenio comprométese: 1) «a promulgar unha lexislación que prevexa para os buques matriculados no seu territorio ... normas de seguridade... (,) un réxime apropiado de seguridade social... (e) condicións de emprego e de vida a bordo... obrigatorias para os armadores e a xente do mar»³²⁴; e 2) «a exercer unha xurisdicción ou control efectivos sobre os buques matriculados no seu territorio respecto de... (as) normas de seguridade... (,) a aplicación do réxime de seguridade social prescrito pola lexislación nacional... (e) as condicións de emprego e de vida a bordo prescritas pola lexislación nacional»³²⁵.

Pola súa parte, a Convención das Nacións Unidas sobre o Dereito do Mar, adoptada con data 10 de decembro de 1982³²⁶, afirma -a propósito da nacionalidade dos buques-, despois de reitera-la vixencia da «lei do pavillón»³²⁷, que «debe existir unha relación auténtica entre o Estado e o buque»³²⁸. E, nesta mesma liña, o Convenio da OIT

[318] Cfr. o seu FD 2º, párr. 3º. Neste mesmo sentido, *vid.*, a propósito dunha demanda formulada por accidente de traballo, unha STCT do 26 de novembro de 1983 (Ar. 10143), que remite, en principio, á lexislación de seguridade social de Singapur.

[319] Ar. 1701

[320] Cfr. o seu FD 2º, párr. 4º

[321] Tanto porque os efectos negativos deste se proxectaban sobre o territorio de máis dun país, como porque a súa solución dependía, en última instancia, da decisión dos Estados de limita-la concesión da súa respectiva nacionalidade soamente a determinado tipo de buques.

[322] «BOE» do 18 de xaneiro de 1982.

[323] Cfr. párr. 3º da súa exposición de motivos.

[324] Cfr. o seu art. 2.a).

[325] Cfr. o seu art. 2.b).

[326] «BOE» do 14 de febreiro de 1997.

[327] De acordo co seu art. 91.1, inciso 2º, «os buques posuirán a nacionalidade do Estado e que o seu pavillón estén autorizados a enarbolar».

[328] Cfr. o seu art. 91.1, inciso 3º.

número 165, sobre a Seguridade Social da Xente do Mar de 1987³²⁹, declara, coa pretensión de evitar á xente do mar estranxeira ou emigrante «conflictos de leis e as consecuencias indesexables que aqueles poidan producir para os interesados, sexa por falta de protección ou por unha acumulación indebida de cotizacións ou outras contribucións e prestacións»³³⁰, que esa xente do mar estará suxeita á lexislación dun só estado membro que, alternativamente, poderá se-la «de Membro do pavillón do buque no que navegue, ou a... do Membro que no seu territorio resida a xente do mar»³³¹.

A pesar da bondade dos seus propósitos, trátase, sen embargo, de solucións ó problema claramente insuficientes, posto que, por exemplo, países como Liberia ratificaron dous dos devanditos instrumentos internacionais³³², sen que por iso se producise ningunha aproximación ó que son os *standars* de seguridade social occidentais. Non pode estrañar por iso que países como o noso, por razóns de competitividade se viran mesmo obrigados a crear os seus propios pavillóns de conveniencia- eufemisticamente denominados segundo rexistro de buques-, que no caso español aparece regulado na Lei 27/1992, do 24 de novembro, de portos do Estado e da mariña mercante³³³, segundo a cal créase na Comunidade Autónoma de Canarias «un rexistro especial de buques e empresas navais»³³⁴, aínda que matizando -a propósito da «Normativa laboral de Seguridade Social aplicable ós traballadores non nacionais»³³⁵- que as condicións laborais e de seguridade social destes «mariñeiros» estranxeiros, «empregados a bordo dos buques matriculados no Rexistro Especial, regularanse pola lexislación á que libremente se sometan as partes, sempre que a mesma respecte a normativa emanada da Organización Internacional de Traballo ou, en defecto de sometemento expreso, polo disposto na normativa laboral e de Seguridade Social española, todo iso sen prexuízo da aplicación da normativa comunitaria e dos convenios internacionais subscritos por España»³³⁶.

Dada a inoperatividade das solucións ofrecidas pola comunidade internacional para resolver os problemas de seguridade social que formulan os mencionados pavillóns de conveniencia, resulta lóxico que o noso país intentase, pola súa conta, protexer ós «mariñeiros» españois embarcados en buques que enarboran a devandita clase de bandeiras. Neste sentido, os convenios bilaterais de seguridade social aparentan se-la máis primaria e básica das vías de solución ó problema, posto que bastaría con que España estipulase cun deses países o correspondente convenio bilateral, excepciónando na hipótese dos nos «mariñeiros» emigrantes a vixencia da «lei do pavillón», para que, deste xeito, resultase aplicable a estes a normativa reguladora do REM.

[329] «BOE» do 27 de marzo de 1992.

[330] Cfr. o seu art. 17.

[331] *Ibidem*.

[332] As correspondentes listas de tales Estados poden compulsarse en TORRES UGENA, N., *Textos normativos de dereito internacional público*, 5ª de., Civitas (Madrid, 1996), páx. 249, nota 1; e no vol. *Normas internacionais de traballo da OIT*, t. II, Lex Nova (Valladolid, 1993), páxs. 1078 e 1190.

[333] «BOE» do 25 novembro.

[334] Cfr. a súa Disposición Adicional 15ª.1.1.

[335] Cfr. a súa Disposición Adicional 15ª.7

[336] *Ibidem*

De tódolos xeitos, trátase dunha vía que, polo menos ó día de hoxe, de ningún xeito ofrece unha solución de carácter xeral ó problema, pois semella que só se intentou de momento en dous casos: 1) no do convenio bilateral de seguridade social, do ano 1996, que España ten subscrito con Arxentina³³⁷, ó seu amparo³³⁸, dictouse unha RMTAS do 21 de xaneiro de 1997³³⁹, excepciónando a aplicación da lexislación arxentina de seguridade social, que posibilita o encadramento de determinadas categorías de «mariñeiros» os nosos embarcados en buques desa nacionalidade no campo de aplicación do REM³⁴⁰; e 2) no do convenio bilateral de seguridade social entre España e Chile do 28 xaneiro de 1997³⁴¹, que tamén permite aplica-la normativa do REM ós «mariñeiros» emigrantes españois que traballan en buques de nacionalidade chilena³⁴².

B) Solucións ideadas polo Dereito español

Fronte ó relativo fracaso actual das citadas solucións de carácter internacional e diplomático, as solucións de carácter marcadamente nacional puxeron de relevo ser moito máis eficaces á hora de resolver-la problemática de seguridade social que se formula ós nosos «mariñeiros» emigrantes.

1. Por asimilación a empresas españolas

Deste outro tipo de solucións, o primeiro en tratar é o que recolle o RD 798/1995, do 19 de maio³⁴³, regulador, entre outras materias, das chamadas «sociedades (pesqueiras) mixtas»³⁴⁴, que concibe cada unha delas como «unha sociedade de dereito

[337] «BOE» do 16 de setembro de 1967.

[338] O seu art. 3.2 declara que «as Autoridades competentes de ámbolos dous Estados contratantes poderán, de común acordo, establecer excepcións ás regras expresadas no parágrafo 1 do presente artigo (no seu apartado c) establece en principio a vixencia da «lei do pavillón», ó sinalar que «os membros da tripulación dun buque abandeirado nun dos dous Estados contratantes estarán suxeitos ás disposicións vixentes no devandito estado») e suprimir ou modificar en casos particulares ou para determinados grupos profesionais as excepcións enumeradas neste». Excepcións estas reconducibles a só unha, que é a relativa a que «calquera outra persoa que a nave empregue para tarefas de carga e descarga, reparación en porto, estará suxeita á lexislación do Estado no que se atope a nave no seu ámbito xurisdiccional».

[339] «BOE» do 29 xaneiro.

[340] Ó declarar que «os españois, con domicilio real en España, que presten servizos para empresas mixtas pesqueiras constituídas na República Arxentina,... en buques abandeirados en ...[esta], consideraranse pertencentes á empresa española participante nas devanditas empresas mixtas e, como tales, estarán suxeitos á lexislación de Seguridade Social española» (cfr. o seu párr. 5º).

[341] «BOE» do 25 marzo 1998.

[342] Ó establecer que os «traballadores nacionais dunha Parte e con residencia nesta que presten servizos nunha empresa pesqueira mixta constituída na outra Parte e nun buque abandeirado nesta Parte, (considéranse) pertencentes á empresa participante do país do que son nacionais e no que residen e, polo tanto ... (quedan) suxeitos á Seguridade Social desa Parte, debendo, a citada empresa, asumilas súas obrigas como empregador» (cfr. o seu art. 7.3, párr. 3º).

[343] «BOE» do 29 xuño.

[344] Cfr. o seu capítulo VIII, así conceptualizado.

privado constituída por un ou varios armadores da Unión Europea (eventualmente españois, polo tanto) e un ou varios socios dun país estranxeiro... e destinada a explotar e, se é o caso, aproveita-los recursos pesqueiros que estean situados nas augas pertencentes á soberanía ou á xurisdicción deses terceiros...»³⁴⁵.

Trátase dunha regulación que, obviando o data formal do abandeiramento, está construída sobre o dato real de que o noso «mariñeiro» traballa en buque pesqueiro propiedade dun español que ten a condición de socio da «sociedade mixta» estranxeira, e, por iso mesmo, a condición de empresario «real»³⁴⁶. De aí que o propio RD 798/1995 afirme que os nosos «mariñeiros» que pasen a traballar ó servizo dunha de tales sociedades -que, por certo, deberán inscribirse nun rexistro español especial-, «farano, en todo caso, para os efectos da garantía dos seus dereitos en materia de Seguridade Social, como pertencentes a unha das empresas españolas participante naquelas, debendo, en consecuencia, figurar dados de alta no Réxime Especial Español da Seguridade Social dos Traballadores do Mar para tódalas continxencias protexidas por este e cubertos, en forma legal, da de accidentes laborais e enfermidades profesionais...»³⁴⁷.

Pero tamén se trata, en fin, dunha regulación que semella ideada pensando en países con ricas peixerías e cos que nin España nin a Unión Europea teñen establecida ningunha relación xurídico-internacional de seguridade social, posto que o propio RD 798/1995 ordena a aplicación da normativa do REM, pero «...todo iso sen prexuízo do que poida resultar dos Tratados internacionais bilaterais ou multilaterais subscritos por España e da lexislación do país estranxeiro de acordo coa que se constituísen as citadas empresas»³⁴⁸). Como se pode apreciar, este último inciso pode conducir de novo, precisamente por así dispoñelo os tratados internacionais concluídos por España, á aplicación da lexislación dun país estranxeiro³⁴⁹, que é o que sucede, por exemplo,

[345] Cfr. o seu art. 62.1. Para estes efectos conceptuais, resulta de interese a doutrina sentada por unha STSJ de Galicia do 21 de novembro de 1992 (Ar. 5340).

[346] Así o viña sostendo reiterada xurisprudencia do TCT, estudiaa en MARTINEZ GIRON, J. *O empresario aparente*, Civitas (Madrid, 1992), páxs. 56 e 57.

[347] Cfr. a súa Disposición Adicional 8ª.

[348] Cfr. a súa Disposición Adicional 8ª.

[349] Na actualidade España participa con sociedades mixtas en países como Angola, Arxelia, Arxentina, Camerún, Chile, Gabón, Guinea Bissau, Guinea Conakry, Illas Malvinas, Madagascar, Marrocos, Mauritania, México, Mozambique, Namibia, Nixeria, Senegal, Serra Leoa, Sudáfrica, Togo, Uruguai e Venezuela. Sobre o tema, *vid.* Informe 1/1998 do Consello Económico e Social, do 21 de xaneiro de 1998, sobre *As sociedades mixtas no sector pesqueiro, a problemática no emprego*, Consello Económico e Social (Madrid, 1998), pág. 6.

nos casos dos tratados existentes con Marrocos³⁵⁰, México³⁵¹, Uruguai³⁵² e Venezuela³⁵³.

2. Por aplicación de criterios xurisprudenciais correctores da aplicación da lei do pavillón

Nesta mesma liña de solucións de carácter nacional, pero para resolver problemas non cubertos pola citada normativa regulamentaria, tamén resulta de evidente utilidade o mandato contido na Lei Orgánica 6/1985, do 1 de xullo, do Poder Xudicial³⁵⁴, relativo a que «na orde social, os Xulgados e Tribunais españois serán os competentes... en materia de pretensións de Seguridade Social fronte a entidades españolas ou que teñan o seu domicilio, axencia, delegación ou calquera outra representación en España»³⁵⁵, posto que a interposición dunha axencia de embarque española entre o noso «mariñeiro» e o seu navieiro estranxeiro podería chegar a forzar -con carácter excepcional e sempre atendendo ás concretas circunstancias de cada caso - a aplicación da nosa lexislación de seguridade social con exclusión da «lei do pavillón».

Próboo de xeito contundente, entre outras³⁵⁶, unha STS do 9 de febreiro de 1987³⁵⁷, relativa a reclamación de pensións de viuvez e orfandade contra a nosa seguridade social, a causa da morte en naufraxio de «mariñeiro» español contratado por

[350] «A tripulación dun buque abandeirado nunha Parte Contratante rexirase polas disposicións legais da devandita Parte» (cfr. art. 6.1.e) do Convenio de Seguridade Social entre España e o Reino de Marrocos do 6 de novembro de 1979 («BOE» do 13 de novembro de 1982).

[351] «Os traballadores asalariados que desempeñan a súa actividade a bordo de buques ou embarcacións estarán sometidos á lexislación da parte contratante que a súa bandeira enarbola a nave» (cfr. art. 6.4, párr. 1º, do Convenio de Seguridade Social entre o Reino de España e os Estados Unidos Mexicanos do 25 abril 1994 («BOE» do 17 marzo 1995).

[352] «Se unha persoa exerce unha actividade lucrativa, a súa obriga de cotizar determinarase de acordo coa lexislación da Parte contratante que no seu territorio exerza esa actividade; o traballador empregado no territorio dunha Parte estará sometido á lexislación da devandita Parte» (cfr. art. 4.1 do Acordo Administrativo Hispano-Uruguayo de Seguridade Social do 21 de xuño de 1979 («BOE» do 5 novembro).

[353] «A tripulación de buques estará sometida á lexislación da Parte que a súa bandeira enarbole o buque» (cfr. art. 7.3 do Convenio de Seguridade Social entre España e Venezuela do 12 maio de 1988 («BOE» do 7 de xullo de 1990)).

[354] «BOE» do 2 xullo. Sobre a súa aplicación en preitos laborais de traballadores do mar (o seu art. 25.1 menciona «o caso de [1] contrato de embarque»), vid. unha STSJ de Canarias (Sala do Social das Palmas) do 17 febreiro 1998 (Ar. 1748) e unha STSJ de Galicia do 1 xullo 1999 (Ar. 1975). Aínda que o traballo no mar non se recolla de forma expresa, tamén vid. art. 6 («contrato individual de traballo») do Convenio de Roma ou Convenio sobre a lei aplicable ás obrigas contractuais do 19 xuño 1980 («BOE» do 19 xullo 1993).

[355] Cfr. Art. 25.3

[356] Vid., neste sentido, SSTs do 8 e 16 de outubro 1973 (Ar. 4068 e 4069). Ambas dictadas a propósito de accidentes de traballo con resultado de morte de «mariñeiros» que prestaban servizos en buque de nacionalidade estranxeira.

[357] Ar. 809.

consignataria española para traballar embarcado en buque abandeirado nos Emiratos Árabes Unidos. Esta concreta sentenza, sobre a base de que «a devandita empresa consignataria... non se limitou ás habituais funcións dunha casa consignataria, senón que mesmo chegou a contratar ó persoal e a retribuílo»³⁵⁸, concluíu o que segue: 1) «iso configura a quen así contratou, como empresario responsable, en situación encadrable no art. 43 do ET, coa peculiaridade de que, celebrado o contrato en España con empresa española, aínda que, dado o pavillón do buque, para prestar servizos no estranxeiro, é aplicable a lexislación laboral e de Seguridade Social española»³⁵⁹; e 2) máis aínda, que «non se pode considerar para os efectos de autos emigrante a quen é contratado por unha empresa española para a concreta realización dunha viaxe traballando en buque estranxeiro, asumindo aquela a obriga de retribuírlle»³⁶⁰.

3. O convenio especial de seguridade social dos “mariñeiros” emigrantes e a subscrición de pólizas de seguro privado

Fóra destes supostos excepcionais, o “mariñeiro” emigrante que pretenda lucrar prestacións españolas de seguridade social parece que non lle queda máis remedio que subscibir co ISM, e con cargo os seus propios bens, un convenio especial de seguridade social, dado que isto lle permitirá manterse en situación asimilada á de alta. Trátase dunha medida especificamente considerada nunha OM do 13 de xullo 1971.³⁶¹ sobre aplicación de beneficios da seguridade social ós traballadores emigrantes dedicados a actividades marítimo-pesqueiras por conta allea, e que, ademais de posibilitar “para si e os seus familiares... a asistencia sanitaria por enfermidade común, accidente non laboral e maternidade”³⁶², permite a subscrición doutros convenios especiais³⁶³, que aparecen regulamentados nas dúas normas de que de seguido se trata.

En primeiro lugar, a OM do 18 xullo 1991³⁶⁴, pola que se regula o convenio especial no sistema da seguridade social, só subscrible polo «mariñeiro» que xa acreditara «un período mínimo de cotización de mil oitenta días dentro dos sete anos inmediatamente anteriores á baixa no Réxime da Seguridade Social de que se trate»³⁶⁵, e para cubrir polo menos «as prestacións correspondentes a invalidez permanente e morte e supervivencia derivadas de enfermidade común e accidente non laboral, xubilación e

[358] Cfr. o seu FD.1º.1

[359] Cfr. o seu FD 2º, párr. 1º.

[360] Cfr. o seu FD 2º.3

[361] “BOE” do 16 xullo.

[362] Cfr. seu art. 1, párr. 1

[363] Coa fin de que poidan desfrutar “dunha situación asimilada á de alta” (cfr. su art. 2, párr. 1º).

Vid., neste sentido, unha STS ddo 17 xuño 1982 (IL 212/1984).

[364] “BOE” do 30 xullo.

[365] Cfr. seu art. 4.2º, párr. 1º.

servicios sociais»³⁶⁶. E en segundo lugar, o RD 996/1986, do 25 de abril³⁶⁷, polo que se regula a subscripción do convenio especial de seguridade social de emigrantes e fillos de emigrantes, aínda cando “non [figuraran] afiliados previamente ó Sistema de Seguridade Social con antelación a súa saída de España”³⁶⁸. Acerca desta última norma, que ten por obxecto a cobertura das «continxencias de xubilación, invalidez, morte e supervivencia»³⁶⁹, unha interesante STSX de Asturias do 19 abril 1996³⁷⁰ -posteriormente reiterada polo mesmo tribunal³⁷¹-, declara que o «maríneiro» español emigrante subscribirá precisamente co ISM o correspondente convenio de seguridade social, anque só cabe formalizar dita subscripción: 1) se «España non tivera subscrito Convenio de Seguridade Social co país onde se prestan os servicios»³⁷², o que non se cumpría no devandito caso, xa que o actor «presta servicios nun buque de bandeira marroquí»³⁷³; e 2) se «no Convenio subscrito non se cubran todas ou parte das prestacións de xubilación, invalidez, morte ou supervivencia»³⁷⁴, o que tampouco ocorría no suposto de autos, na medida en que «tales prestacións se amparan pola lexislación marroquí, se ben en contía inferior ás da Seguridade Social española»³⁷⁵; diferencia cuantitativa esta -concluíu, invocando unha STC. 130/1995, do 11 setembro³⁷⁶, a sentenza-que non constitúe ningunha «discriminación co resto dos cidadáns españois que acollidos á Seguridade Social española teñen unhas prestacións de maior extensión ou alcance que as de Seguridade Social marroquí»³⁷⁷.

En fin, e dado que os citados convenios especiais de seguridade social non cobren o risco de accidente de traballo³⁷⁸ -nin tampouco a protección por desemprego-, parece práctica mercantil frecuente en España, que desde logo rexistra a xurisprudencia laboral, a de que as consignatarias españolas de navais que enarboran pavillóns de

[366]. Cfr. suart. 1.1. Se ben, con carácter voluntario, e posible “incluír dentro da acción protectora do mesmo a prestación de asistencia sanitaria por enfermidade común e accidente non laboral” (cfr. su art. 1.2).

[367]. “BOE” do 26 maio. Desenvolvendo por OM do 28 xullo 1987 (“BOE” do 11 agosto). Por OM do 14 xaneiro 2000 (“BOE” do 26 xaneiro), suprímese o prazo para a subscripción deste convenio especial, posto que se declara que as “solicitudes de subscripción...poderán presentarse en calquera momento, sen que resulte esixible o cumprimento de ningún prazo ó respecto” (cfr. su art. único).

[368] Cfr.pár. 3º da súa exposición de motivos.

[369] Cfr. seu art. 2.

[370] Ar. 1940.

[371] STSJ do 26 xullo 1996 (Ar. 2.584).

[372] Cfr. seu FD 7º.

[373] Cfr. seu FD 4º.

[374] Cfr. seu FD 7º.

[375] *Ibidem*.

[376] “BOE” do 14 outubro. Para o seu estudio, *vid.* GALIANA MORENO, J.Mª., “Sentencia 130/1995, do 11 de setembro. Prestación por desemprego de traballador estranxeiro: Principio de igualdade; aplicación do Ordenamento Comunitario”, en JCTSS, t. XIII, Civitas (Madrid, 1996), ref. 918, páxs. 211 e ss.

[377] Cfr. seu FD 7º.

[378] Neste sentido, *vid.* FD 2º, pár 1º, dunha STSJ de Cantabria do 14 maio 1998 (Ar. 2.151), FD 2º, punto 1º, da citada STSJ de Galicia do 13 novembro 1998, e FD único, punto 1º, da tamén citada STSJ de Galicia do 26 novembro 1999.

conveniencia subscriban, precisamente ó efecto de cubrir polo menos o risco de accidente de traballo do «mariñeiro» emigrante, a correspondente póliza de seguro privado con compañía de seguros igualmente española. Sobre o tema, que frecuentemente se suscita diante os nosos tribunais laborais³⁷⁹, parece ilustrativa unha STS do 11 decembro 1974³⁸⁰, relativa á demanda por incumprimento dun destes contratos privados presentada pola viúva dun “mariñeiro” español embarcado nun buque libanés e falecido nas seguintes circunstancias: «o buque embarrancou na Costa de Marfil (África), a tripulación refuxiouse nunha tribo ata a súa repatriación e en tales circunstancias o señor C. “foi picado por un bicho” [o que] lle orixinou unhas febres e por mor delas faleceu no seu domicilio de Aldán, Cangas do Morrazo (Pontevedra)»³⁸¹

Pois ben, sobre o eventual «conflicto xurisdiccional de soberanía sobre se corresponde coñecer do preito ós tribunais de España ou ós Tribunais do Líbano»³⁸², esta sentenza confirmou a competencia dos tribunais españois para coñecer do asunto, «sen que obste nin poida tomarse en consideración, que o armador fose estranxeiro, nin que o buque non estivera abandeirado en España, nin que os traballos contratados houberan de prestarse a bordo de buque mercante estranxeiro ou en nave abandeirada fóra de España, nin que a navegación se realizara entre portos estranxeiros e, naturalmente, navegando por rutas e países distintos, nin que as condicións laborais se rexeran pola lexislación estranxeira, pois a estranxeiría do armador e do buque non abundan para desviar a natureza... da relación xurídica concluída con español en territorio nacional»³⁸³. E verbo do eventual «conflicto xurisdiccional de se é competente a Xurisdicción Civil ou a Xurisdicción Especializada Laboral»³⁸⁴, tamén concluíu confirmando a competencia dos tribunais laborais para coñecer do asunto, posto que «“o contrato de embarque”... é un “contrato de traballo”..., que seguen o pacto como mera consecuencia os dereitos e obrigacións do seguro privado voluntario, do cal a súa materia e a mesma do contrato laboral»³⁸⁵.

5.3.2. Recepción dos traballos realizados en buques estranxeiros

Unha vez determinada -por aplicación da xa mencionada «lei do pavillón»- a lexislación de seguridade social estranxeira aplicable, non pode obviarse o dato do «mariñeiro», tras ter prestado os seus servizos no buque de nacionalidade estranxeira, pode pretender lucrar concretas prestacións de seguridade social en España, as cales, como é sabido, só poderán causarse se se compreen determinados requisitos ligados ó traballo previamente prestado polo mesmo.

[379] *Vid.*, neste sentido, STST do 14 xaneiro 1982 (AR. 84) e STs do 9 maio 1988 (AR.3.582).

[380] Ar. 4.848.

[381] Cfr. seu Considerando 2º.

[382] Cfr. seu Considerando 3º.

[383] *Ibidem*.

[384] Cfr. seu Considerando 4º.

[385] *Ibidem*. Razón pola cal -concluíu-trátase dun «conflicto individual, consecuencia do contrato de traballo, entre quen [a viúva] trae causa do traballador e a funda nese mesmo contrato de traballo, por unha parte, e doutra, o empresario [liberiano], representado por quen contratou no seu no [a consignataria española] e a hoxe recorrente [a compañía privada de seguros] como subrogada na obrigación do empresario» (*Ibidem*).

Trátase de pescudar, dada a característica mobilidade xeográfica do traballo no mar -susceptible de provocar sucesivas ou alternativas altas e baixas na seguridade social española-, qué mecanismos legais existen para posibilitar que as cotizacións efectuadas por este «emigrante» en buques estranxeiros sexan recoñecidas á hora de lucrar prestacións da seguridade social española. Por elementais razóns de xustiza -cristalizadas no principio xeral de «adquisición e mantemento de dereitos», tan representativo da seguridade social internacional³⁸⁶-é totalmente comprensible que a lexislación española de seguridade social veña obrigada a ter en conta tales traballos previos, «operando sobre a ficción de que ocorreron no territorio nacional... feitos e circunstancias sucederon no territorio doutros Estados...»³⁸⁷. Pois ben, partindo da base de que a lexislación de seguridade social á que o «maríneiro» pretende ampararse fose precisamente a normativa regulamentadora do REM, a «recepción» por este último de traballos prestados fóra do territorio analizarase a propósito dos dous seguintes supostos de feito que a nosa xurisprudencia laboral rexistra.

A) Totalización dos períodos cubertos pola lexislación de seguridade social doutros países

O primeiro refírese á totalización de períodos cubertos pola lexislación de seguridade social doutros países, coa fin de cubri-la carencia imposta polo REM respecto das súas prestacións contributivas, que se trata dun suposto de feito rexistrado, por exemplo, nunha STCT do 19 xaneiro 1977³⁸⁸, acerca dunha reclamación de pensión de xubilación ó ISM. Para resolver estes casos hai que partir do disposto no RD 691/1991, do 12 abril³⁸⁹, sobre cómputo recíproco de cotas entre réximes de seguridade social, segundo o cal «non será de aplicación o cómputo recíproco de cotizacións entre os réximes mencionados no art. 1º [esto é, xeral e especiais, ou substitutorios dos mesmos, e o de clases pasivas do Estado] cando as cotizacións acreditadas a un deles produzan efectos respecto de Convenios ou Acordos internacionais que foran aplicables ós restantes réximes»³⁹⁰. Trátase dun precepto que da a entender, anque non en termos moi claros, que a mencionada totalización é posible se amparada por algún de ditos instrumentos internacionais, debendo distinguirse a estes efectos os traballos previamente realizados polo «emigrante» do mar retornado reclamante en buques de países da Unión Europea, dun lado, e en buques de países distintos, doutro.

Respecto dos traballos prestados en buques de países da Unión Europea, o Regulamento 1.408/1971, do 14 xuño³⁹¹, constitúe a norma que posibilita a totalización,

[386] Cfr. ALONSO OLEA, M. e TORTUERO PLAZA, J.L., *Institucións de Seguridade Social*, 15ª de ., cit., páx. 360.

[387] *Ibidem*, con cita de POCAR, F.

[388] Ar. 970.

[389] «BOE» do 1 maio.

[390] Cfr. seu art. 3.2.

[391] Citado pola versión contida na parte I do Anexo A do Regulamento (CE) número 118/97, do Consello, do 2 decembro 1996 («DOCE» do 30 xaneiro 1997)

posto que «na súa virtude “a lexislación competente dun estado membro que a súa lexislación subordine a adquisición, a conservación ou a recuperación do dereito ás prestacións ó requisito de ter cuberto períodos de seguro, de emprego ou de residencia, terá en conta, na medida necesaria, os períodos de seguro, de emprego ou de residencia cubertos baixo a lexislación de calquera outro estado membro como se se tratara de períodos cubertos baixo a lexislación que se aplica”»³⁹².

E respecto de traballos en buques con pavillón doutros países distintos, a norma de amparo -prescindindo do disposto nos Convenios números. 157 da OIT, sobre o establecemento dun sistema internacional para a conservación dos dereitos en materia de seguridade social³⁹³, e 165, sobre a seguridade social da xente do mar (revisado)³⁹⁴, que resultan inoperantes³⁹⁵-será o correspondente convenio bilateral de seguridade social subscrito con esoutros países, e que: 1) nos casos dos convenios subscritos con Arxentina³⁹⁶, Andorra³⁹⁷, Brasil³⁹⁸, Chile³⁹⁹, Ecuador⁴⁰⁰, Marrocos⁴⁰¹, Paraguai⁴⁰², Perú⁴⁰³, Rusia⁴⁰⁴ e Uruguai⁴⁰⁵, posibilita unha totalización incondicionada ó dispoñerse neles -cunhas ou outras palabras-que «...cada Parte Contratante terá en conta os períodos de seguro ou de traballo cumpridos no territorio da outra parte, sempre que non se superpoñan»⁴⁰⁶; e 2) mentres que na hipótese dos convenios subscritos

[392] Cfr. MONTOYA MELGAR, A., GALIANA MORENO, J.M., e SEMPERE NAVARRO, A.V., *Dereito Social Europeo*, Tecnos (Madrid, 1994), páx. 258, ó fío do disposto nos arts. 18.1 (enfermidade-maternidade), 38.1 (invalidez), 45.1 (pensións por xubilación e supervivencia), 64 (subsídios por defunción) e 67 (desemprego) de dito Regulamento.

[393] «BOE» do 12 novembro 1985. Vid. a súa parte III (arts. 6 a 8), sobre «Conservación dos dereitos en curso de aplicación».

[394] Vid. a súa parte IV (arts. 21 a 23), sobre «Protección da xente do mar estranxeira ou migarante».

[395] En efecto, anque vixentes en España, resultan inoperantes, ó non seren ratificadas por practicamente ningún aís, precisamente por terse construído sobre a base do principio de reciprocidade. Neste sentido, o número 157 fora ratificado por dous países, España e Suecia, ó igual que o número 165, o cal a ratificación só foi efectuada por España e Hungría (cfr. *Normas internacionais do traballo da OIT*, t. II, cit., páxs. 1.185 e 1.190).

[396] Cfr. seus arts. 6 e 7.

[397] «BOE» do 20 xullo 1978; cfr. sus arts. 8, 14 e 18.

[398] «BOE» do 15 xaneiro 1996; cfr. sus arts. 8 e 16.

[399] Cfr. seu art. 8, respecto das prestacións por enfermidade, accidente ou maternidade.

[400] «BOE» do 29 xullo 1975; cfr. seu art. 7.

[401] Cfr. seu art. 8.

[402] «BOE» do 4 outubro 1974; cfr. seus arts. 6 e 9.

[403] «BOE» do 12 xuño 1985; cfr. seus arts. 8 e 14.

[404] «BOE» do 24 febreiro 1996; cfr. seus arts. 9 e 10.

[405] Cfr. seus arts. 6 e 7.

[406] Cfr. art. 10.1, párr. 1º, do Convenio con Rusia, relativo a prestacións por xubilación, invalidez e supervivencia.

con Australia⁴⁰⁷, Canadá⁴⁰⁸, Chile⁴⁰⁹, Estados Unidos⁴¹⁰, Filipinas⁴¹¹, México⁴¹², Suíza⁴¹³, e Venezuela⁴¹⁴, a eventual totalización non ofrece un carácter absoluto, posto que dispón -cunhas ou outras palabras-que só se «non se cumpren os requisitos esixidos pola lexislación dunha ou de ámbalas dúas Partes Contratantes para adquirir dereito ás pensións, a institución ou institucións competentes totalizarán cos propios períodos de seguro cumpridos baixo a lexislación da outra Parte Contratante»⁴¹⁵.

B) Cómputo do tempo traballado en buques estranxeiros para os efectos da aplicación dos coeficientes reductores da idade de xubilación

E o segundo dos supostos de feito mencionados refírese, pola súa parte, á eventual toma en consideración polo ISM de traballos equivalentes ós descritos no citado RD 2.309/1970, do 23 xullo, para os efectos da aplicación de coeficientes reductores da idade de xubilación do «mariñeiro», pero que foran efectuados por este en buques de pavillóns estranxeiros. Trátase dun suposto de feito regulamentado pola tamén mencionada OM do 17 novembro 1983, de desenvolvemento do RD 2.309/1970, segundo a cal «o tempo servido por mariñeiros españois a bordo de embarcacións estranxeiras abandonadas en países cos que exista Convenio de Seguridade aplicable ós traballadores do mar, ou noutros países, sempre que neste último caso teñan os interesados subscrito Convenio Especial co Instituto Social da Mariña, terase en conta para os efectos de redución da idade de xubilación no Réxime Especial de Seguridade Social dos Traballadores do Mar, se se acreditara o mesmo de forma suficiente a xuízo da Entidade Xestora»⁴¹⁶.

Trátase, concretamente, de períodos de embarque en buques abandonados: 1) en países da Unión Europea, respecto dos cales unha recente STS do 24 novembro 1999⁴¹⁷-dictada, en casación para unificación de doutrina, a propósito dun preito sobre cómputo de cotas ficticias e por redución da idade de xubilación para o cálculo da porcentaxe a cargo do ISM de «a pensión de xubilación dun traballador-mariñeiro, que...desenvolve-rá a súa vida laboral en España e Holanda, satisfacendo, nos devanditos países, a cotiza-ción correspondente a súa actividade»⁴¹⁸-esixe, nestes casos e en contra do que parecía

[407] «BOE» do 11 xuño 1991; cfr. seus arts. 8 e 10.

[408] «BOE» do 1 decembro 1987; cfr. 9.

[409] Cfr. seus arts. 16 e ss., sobre prestacións por invalidez, velez e sobrevivencia.

[410] «BOE» do 29 marzo 1988; cfr. seu art. 9.

[411] «BOE» do 11 outubro 1989; cfr. seu art. 11.

[412] Cfr. seu art. 7.

[413] «BOE» do 1 setembro 1970; cfr. seus arts. 11,12 e 13.

[414] Cfr. seus arts. 10,11 e 12.

[415] Cfr. art. 7.2 do Convenio con México, relativo a pensións.

[416] Cfr. seu art. 2.

[417] Recurso de casación para a unificación de doutrina número 1.202/1999.

[418] Cfr. seu FD 2º, párr. 1º. En efecto, a súa orixe encóntrase na contradicción existente entre as SSTSJ de Galicia do 15 febreiro 1999 (Ar. 5.253), que entendía que debían computarse as cotas ficticias e por redución da idade mínima de xubilación (como sinala a propia STS, «a sentenza... impugnada, dictada pola Sala do Social do Tribunal Superior de Galicia, do 15 febreiro de 1999... afirmou..., tras



reiterada xurisprudencia do TSX de Galicia⁴¹⁹, que estean realmente cotizados, é dicir, que coincidan con períodos de cotizacións efectivamente satisfeitas⁴²⁰; 2) noutros países cos que convenio de seguridade social, nos que -segundo xurisprudencia de instancia anterior a dita STS-non se require que os períodos «estean... cotizados, é dicir, que non é necesario que coincidan con períodos de cotización... [se ben] ditos períodos de cotización computaranse como cotizados ó exclusivo efecto de determinar a porcentaxe aplicable para calcular o importe da pensión»⁴²¹; e 3) noutros países, distintos dos que se acaban de citar, cos que non exista convenio de seguridade social, que os períodos de traballo, salvo a oportuna subscripción co ISM dun convenio especial de seguridade social, non computan -como declara, por exemplo, una STSX de Galicia do 28 xuño 1991⁴²²- respecto de traballos en buques que «estaban abandeirados en Panamá, Liberia e Israel... [.] países cos que non existe Convenio bilateral de seguridade social»⁴²³.

Loxicamente, estes servicios profesionais, ó igual no caso dos prestados en buques de nacionalidade española, han de ser necesariamente probados. Aparte dos medios de proba admitidos no citado Decreto 2.309/1970, permítense outros canles probatorios na hipótese de que os períodos de navegación nestes buques estranxeiros resulten difíciles de acreditar e que, en virtude da Circular 20/1998, do 30 outubro, se valorarán «de modo adecuado [pola] documentación presentada, podendo esixirse as traducións e documentos complementarios que se estimen imprescindibles»⁴²⁴.

unha precedente argumentación, que "en último termo observárase que a tese sustentada polo ISM, excluindo as cotas ficticias para o cálculo da responsabilidade prestacional prorrateada fronte a un traballador emigrante (en maneira oposta ó que ocorre cos traballadores que obteñan pensión a cargo exclusivo da Seguridade Social española), non fai senón aminora-los dereitos do traballador que prestou servicios en países membros da CE, de maneira que se obstaculiza a libre circulación de traballadores"...» [cfr. seu FD 2º, punto 2º]] e 27 febreiro 1998, en contra do citado cómputo (afirma «esta resolución... que a pretensión actora de comprender "entre os períodos de seguro computados en España, non só os efectivamente cotizados, senón tamén os asimilados na medida que sexan recoñecidos pola lexislación española como equivalentes a períodos de seguro carece de apoio, pois non pode servir para sustentala o feito de que, na normativa da Unión Europea se faga referencia a 'períodos de seguro' ou a tomar estes na medida necesaria" unha vez que nada se indica de que, neles deban incluírse os asimilados"») [cfr. FD 2º, punto 3º, da STS]]

[419] Aparte da citada do 15 febreiro 1999, *vid* as do 31 decembro 1998 (Ar. 7.360) e 25 novembro 1999 (Ar. 3.267). Esta última resolve seguindo «idénticas presentacións [os contidos en sentencias desta Sala] do 15.02.1999, 25.06.1999, 08.07.1999 e 27.07.1999» (cfr. seu FD 2º, párr. 2º).

[420] *Vid*. FD 3º, punto 3º, da STS do 24 novembro 1999.

[421] Cfr. FD 3º dunha SJS número 1º da Santiago de Compostela do 30 setembro 1997 (Autos 296/97. En igual sentido, *vid*. FD 2º dunha SJS número 1º de Santiago de Compostela do 26 setembro 1997 (Autos 776/96).

[422] Ar. 3.743. Nun preito no que se resolve denega-la pensión de xubilación por non acadala idade necesaria vía aplicación de coeficientes reductores.

[423] Cfr. seu FD 2º, párr. 4º.

[424] Cfr. seu punto 6º, párr. 3º.e



2. División destes períodos entre 365 para obter os anos computables.

3. E multiplicación dos anos computables polo coeficiente correspondente para determina-lo tempo en que será rebaixada a idade de xubilación do «mariñeiro».

B) No caso de «mariñeiros» embarcados en buques de nacionalidade estranxeira

A problemática dos emigrantes contratados en buques abandeirados en pavillóns de conveniencia.

a) Solucións ideadas polo Dereito Internacional.

b) Solucións ideadas polo Dereito español.

Por asimilación a empresas españolas.

Por aplicación de criterios xurisprudenciais correctores da aplicación da lei do pavillón

O convenio especial de seguridade social dos «mariñeiros» emigrantes e a subscrición de pólizas de seguro privado.

Recepción dos traballos realizados en buques de pavillón estranxeiro.

Totalización dos períodos cubertos pola lexislación de seguridade social doutros países.

Cómputo do tempo traballado en buques estranxeiros para os efectos da aplicación dos coeficientes reductores da idade de xubilación.

PRIMEIRA

Como se sabe o traballo pesqueiro constitúe unha actividade económica moi específica, con particularidades que dificultaron tradicionalmente a aplicación ó traballo nos buques de pesca do lexislado, con carácter xeral, en materia laboral e de seguridade social. E isto, en esencia, por causa de que o buque é un centro de traballo, por definición, móbil, ideado para desprazarse polas augas xurisdiccionais de moi diversos Estados e as denominadas xuridicamente libres e que, ademais de singularizar o regulado con carácter xeral, pode, polo mesmo, ser punto de converxencia de moi diversas leis nacionais, incluídas as laborais e de seguridade social, deses diversos estados, que, ó rexerse por principios xurídicos diferentes, parecen demandar criterios de coordinación e harmonización máis concretos e específicos.

SEGUNDA

Precisamente a necesidade de superar todas estas dificultades aplicativas foi o factor determinante da promulgación de normas específicas de carácter laboral e de seguridade social relativas ós traballadores do mar, pero que non resollen totalmente a problemática xurídica a que pode dar lugar o traballo nos buques de pesca galegos. Circunstancia que, ademais, se ve agravada na actualidade pola caducidade formal das regulamentacións e ordenanza do traballo da pesca marítima nas súas diversas artes, a pesares de que, en ocasións, pode entenderse que continúan vixentes por remisión expresa dos escasos Convenios Colectivos negociados no sector ou coa eficacia propia das boas costumes, por canto que o denominado “acordo de cobertura de baleiros” de 1997, concluído sen ter en conta en absoluto a problemática xurídico-laboral e de seguridade social do noso sector, realmente non colmaría aquí ningún baleiro, suposto sempre que este baleiro existise.

TERCEIRA

Sobre a base de que a actividade pesqueira é extractiva e depende da meteoroloxía, que determina, alomenos parcialmente, o réxime e o volume de capturas, o estudo das relacións laborais nos barcos de pesca galegos pon de releve a presenza, entre outras, das seguintes insuficiencias na súa regulación normativa.

En primeiro lugar, aprécianse os efectos negativos da inexistencia dun contrato específico -como é o contrato de enrolamento por unha viaxe ou marea a que alude o Convenio 114 da OIT- que permita salvagardar adecuadamente os dereitos dos pescadores, posto que acostuma ser frecuente, entre outras cousas, a utilización masiva e, en ocasións, fraudulenta do contrato temporal por obra ou servizo determinado como mecanismo de formalización das relacións laborais.

En segundo lugar, destaca tamén a ausencia, practicamente xeneralizada, de normas xurídicas, de orixe legal ou convencional, que establezan que o Salario Mínimo Interprofesional é un salario garantido para os pescadores cando o volume da pesca capturada non permita o pago dunha mínima remuneración, con independencia de que o pactado sexa fixado por un sistema mixto ou “á parte”, provocándose con isto unha máis que posible discriminación respecto dos traballadores por conta allea, non só da industria ou os servizos, senón tamén da mariña mercante.

E, en terceiro lugar, a existencia dunha regulación específica en materia de xornadas especiais para o traballo no mar, parece mostrarse ineficaz -mesmo discriminatoria se comparada coa dos da mariña mercante- para resolver os concretos problemas que presenta o peculiar réxime de capturas e que aluden á presenza de xornadas de traballo excesivas e de distribución irregular, que, ó provocar cansazo e conseguinte diminución de reflexos, poden levar ó consumo de substancias estimulantes, que propician, en definitiva, as condicións idóneas para que o pescador sufra un accidente na realización do seu traballo.

CUARTA

No ámbito da prevención de riscos laborais, parece máis que evidente que a modernización da flota pesqueira, coa introducción das novas tecnoloxías, é determinante para a mellora xeral da situación coa conseguinte redución dos índices de accidentabilidade e de sinistralidade laboral. No estudo realizado no presente traballo, obsérvase que, en materias tan relevantes como os medios sanitarios a bordo, espazos de traballo, medios de salvamento ou na aplicación das normas de seguridade segundo a arte de pesca utilizada, os barcos máis vellos ofrecen unha situación deficitaria en termos xerais, mentres que nos buques de recente construción mellórase ostensiblemente a prevención de riscos.

Logo a primeira conclusión é a necesidade de reconverter a obsoleta e antiga flota pesqueira por barcos novos, modernos, que cumpran a normativa de prevención de riscos laborais, mellorándose deste modo as condicións de seguridade e saúde na prestación de servizos a bordo dos buques de pesca.

QUINTA

Chama poderosamente a atención que, a pesares do apuntado no apartado anterior e a pesares de que a flota pesqueira vai renovándose, lentamente, pero con resultados visibles, os accidentes de traballo no sector marítimo pesqueiro non reflicten, como sería desexable, esa relación inversamente proporcional que poderíamos formular do seguinte modo: a unha maior renovación da flota corresponderalle un menor índice de frecuencia de accidentes de traballo -antes ben, e pese á progresiva redución dos buques de pesca e a modernización destes, no ano 2000, no mar, houbo en Galicia un 84,21% de accidentes mortais máis que en 1999, representando estes accidentes un 28,22% do total de accidentes mortais en tódolos sectores de actividade productiva desta Comunidade no ano 2000-. Parece, pois, que non é suficiente a modernización senón que fai falta algo máis. A este respecto debe sinalarse que no citado estudo practicado, no que se realiza-

ron visitas de campo, observouse que, en determinadas materias de seguridade, tales como riscos eléctricos, recipientes a presión, riscos en sala de máquinas, prevención de incendios ou medios de protección individual, non resultaba determinante nos barcos que presentaban deficiencias, o ano de construción destes.

A razón que posiblemente explica a situación descrita estriba en que a seguridade non só depende da construción do barco, posto que moitos dos elementos que a conforman non son estruturais do buque, senón que se trata dun equipamento que se adiciona ó mesmo. Pensemos na roupa de traballo, os equipos de protección individual, os extintores, as caixas de urxencias, a protección das máquinas cando estas non veñen protexidas de fábrica, etc.

Polo tanto, ademais de barcos novos, deberemos equipar estes barcos adecuadamente con medios de protección individual e colectiva se queremos reduci-los accidentes.

SEXTA

Pero o ata aquí apuntado resultaría de todo ineficaz se non vai acompañado dunha adecuada formación dos tripulantes en materia de prevención de riscos laborais. Non serve de nada te-los mellores e máis sofisticados medios de protección a bordo se non se saben utilizar ou se non se saben utilizar correctamente ou se non se sitúan nos lugares idóneos. Na experiencia alcanzada nas visitas nos diferentes portos da Comunidade Autónoma de Galicia, púidose observar situacións tan lamentables como a localización de medios de sinalización de emerxencia, ou de chalecos salvavidas, ou de medios de extinción de incendios en lugares totalmente inaccesibles en caso de ter que utilízalos urxentemente, ou o traballo en cuberta sen que nunca os traballadores leven postos os chalecos salvavidas ou os equipos de protección individual.

Do anterior conclúese a necesidade de formar ás tripulacións, arbitrando cursos de formación en materia de prevención de riscos laborais, podendo constituír unha adecuada iniciativa a de estende-la posesión dos títulos dos cursos de loita contra incendios e de supervivencia no mar ós mariñeiros con carácter obrigatorio. Nesta mesma liña, deberíase esixir a acreditación da realización periódica de exercicios de salvamento e contra incendios, imprescindibles no ámbito marítimo.

SÉTIMA

Por último enténdese que a intervención da Inspección de Traballo e Seguridade Social resulta imprescindible, e non por considerar que é necesaria unha actuación de represión e sancionadora no sector, senón fundamentalmente porque se estima necesaria a presenza do corpo superior da Administración que ten encomendadas, precisamente, non só as funcións de vixilancia e de control da normativa de prevención de riscos laborais, entendida nun sentido amplo, tan amplo, que abarca tamén a normativa técnica aplicable, senón tamén as facultades de consulta, asesoramento, de advertencia e de requirimento. No desenvolvemento das visitas realizadas para coñece-lo sector, resultou moi significativo que, en aquelas materias en que interviña a Administración

con carácter regular e cun control estrito, mellorábase a situación claramente. Así en canto ós medios de salvamento ou de prevención de incendios, non detectándose, por exemplo, ningunha deficiencia nos barcos de máis de 15 metros de eslora en relación cos medios de salvamento. Sen embargo estes mesmos barcos presentaban deficiencias en materia de seguridade en relación cos espazos de traballo, nun 44%, e na sala de máquinas, nun 87%. Os datos cremos que resultan o bastante elocuentes.

Polo tanto considérase imprescindible a intervención da Inspección de Traballo e Seguridade Social no sector, intervención que debe ser continuada, permanentemente e cunha especial atención e dedicación, que podería arbitrarse a través da organización de campañas, formación de equipos especializados por provincias e fixación de criterios de actuación e de obxectivos que en ningún caso deberá ter carácter illado ou de experiencia conxuntural, senón que deberá crear e constituír unha presenza habitual e normal no sector. Trátase en suma de modificar sensiblemente a situación actual, na que, polo contrario e incomprensiblemente a Inspección de Traballo e Seguridade Social non intervéñen en absoluto como un dos principais protagonistas no labor preventivo dos accidentes de traballo, que debe se-lo principal a desenvolver por tódolos suxeitos involucrados, fundamentalmente polo armador que é quen en definitiva debe asumir a xestión en materia de prevención de riscos laborais, debendo realiza-las avaliacións inicial e periódicas de riscos e planifica-la prevención de conformidade con estas avaliacións.

OITAVA

Na actualidade, a protección social dos pescadores galegos regúlase formalmente a través do Réxime Especial de Seguridade Social dos Traballadores do Mar, que, a pesar de ofrecer certa similitude coa acción protectora do Réxime Xeral, presenta singularidades, pero tamén certos problemas que parece que non deben deixar de sinalarse.

Destacan, en primeiro lugar, os problemas que se derivan da dificultade de determina-la existencia dun accidente de traballo, tanto *in itinere* como a bordo do buque, polas particularidades en materia de embarque e desembarque, xornada de traballo e réxime de descansos, permisos e licencias.

Tamén, en segundo lugar, pódese facer alusión á problemática que presenta a ausencia de bases de datos sobre tonelaxes de buques- españois, comunitarios, matriculados en países cos que exista convenios bilaterais de seguridade social ou nos que os pescadores embarcaran, por inexistencia de convenios, previa subscripción do Convenio Especial- e as súas correspondentes zonas de navegación, ós efectos de calcular correctamente os coeficientes reductores de idade de xubilación estes traballadores do mar, posto que esta ausencia, precisamente pola imposibilidade de acreditar certos períodos de embarque en buques que navegan por determinadas augas, pode causar-lles un grave prexuízo ó reducirse a contía económica das súas pensións de xubilación.

En terceiro lugar, debe mencionarse de igual modo a problemática específica de protección de Seguridade Social dos pescadores galegos contratados en buques estranxeiros, especialmente os que faenan baixo de pavillón de conveniencia, posto que, ó carecer, na súa maioría, de sistemas de seguridade social equiparables ó noso, colocan a estes

traballadores nunha situación de desprotección que, aparte do disposto nos Convenios Bilaterais e Multilaterais en materia de Seguridade Social, non resolve totalmente o Convenio Especial de Seguridade Social, ó non cubri-las continxencias profesionais -accidente de traballo e enfermidades profesionais-, moi frecuentes en buques de pavillón de conveniencia, nin tampouco as prestacións por desemprego, a pesares das queixas que, nesta materia, se presentaron tanto ante o Valedor do Pobo, como ante o Defensor do Pobo.

E, en cuarto lugar, existen certos problemas burocráticos na determinación do período de carencia, por exclusión, en moitos casos, de períodos traballados e asimilados -licencias, permisos, vacacións que obviamente repercuten minorando a contía económica da prestación de que se trate, pois téñense como non efectivamente cotizados.

NOVENA

Actividade económica. A importancia do sector pesqueiro extractivo en Galicia debe a súa importancia á concentración das súas actividades en determinadas zonas ou comarcas galegas. Igualmente o efecto multiplicador da súa actividade (por cada posto de traballo no mar créanse catro en terra) determina a importancia deste. Como subsector económico e apoiado nesta realidade articuláronse axudas como sector primario para a súa modernización.

DÉCIMA

A actividade pesqueira, como tal atópase baleira dunha regulación de ámbito nacional que a regule e encha de contido normativo espazos que actualmente se atopan carentes de regulación. A maiores haberá que ter en conta que este sector, de acordo co disposto na Constitución do 78 ten transferidas parte das súas competencias á Comunidade Autónoma Galega, a cal desenvolveu unha ampla actividade lexislativa nos ámbitos da súa propia competencia (desenvolvemento normativo do título competencial de pesca marítima e desenvolvemento propio como competencia exclusiva a ordenación do sector pesqueiro). Isto provocou certas disfuncións nas administracións que inciden neste sector. Tamén debe terse en conta a propia normativa emanada da Unión Europea.

Todo isto determina que este sector se atope profusamente regulado por diversas administracións, o cal na maioría dos supostos non obtén o resultado previsto.

DÉCIMO PRIMEIRA Existencia de crise e actuacións a seguir

Facer unha análise por parte das Administracións Públicas, realista sobre cada unha das artes e modalidades de pesca que operan no caladoiro nacional.

No caso de que as conclusións do estudio determinen a sobredimensión dalgunhas flotas, debe adoptarse un esforzo de axuste entre a capacidade extractiva e as posibilidades de pesca, co fin de poder preservar os recursos ícticos, e ó mesmo tempo



asegurar a renovación e o mantemento dun sector pesqueiro que produce un elevado volume de emprego inducido.

Impulsar unha acción decidida de conservación e xestión dos recursos vivos, que garanta a continuidade das actividades pesqueiras e restableza o equilibrio biolóxico, é decisiva nunha flota que necesita, polos seus elevados custos de explotación e o baixo nivel do valor das súas capturas, manter un alto volume de pesca para ser economicamente rendible.

O ideal para esta liña de axuste, é que os propios produtores o contemplaran a través dos plans de pesca elaborados polas súas organizacións pesqueiras, sen necesidade de recorrer-la administración a promulgar unha serie de medidas, que en moitas ocasións non contentan a ningún.

Elaboración de plans de pesca que permitan racionaliza-lo esforzo extractivo e preserva-lo stock.

Adopción dunha estratexia comercial dinámica que incida na calidade do produto e na orientación comercial deste, o que sen dúbida levará aparelhada a consecución dun mellor prezo e polo tanto unha maior rendibilidade económica ás empresas.

Impulsa-la construción e renovación da flota, incrementándose as actuais axudas estruturais destinadas a estes fins. A intervención das Administracións Públicas na renovación da flota pesqueira. De non ser así a inercia económica conduce á tendencia, a longo prazo nada desexable, de envellecemento progresivo da flota.

Sen embargo a renovación ten que harmonizarse coa necesidade de non aumenta-la presión sobre os recursos. As unidades novas son máis eficientes, e polo tanto tenderán a incrementa-lo esforzo pesqueiro. Por isto a flota renovada terá que ser, con toda probabilidade, sensiblemente inferior á actual.

- Resolución de 15 de setembro de 2000 da Secretaría Xeral de Pesca Marítima, pola que se fan públicos os censos actualizados de buques do Caladoiro Nacional por modalidades de Pesca. (B.O.E. nº 272 de 13/11/00)
- Rexistro Xeral de Buques Galegos e Censo da Flota Pesqueira de Galicia existente na Consellería de Pesca Marisqueo e Acuicultura.
- Memoria da Secretaría Xeral de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura Pesca e Alimentación) da lexislatura 1996-2000.
- Instituto Galego de Estatística.
- Rexistro privado de diversas Organizacións Consultadas: asociación de Armadores de Marín, de Ribeira; Organización de Palangreiros da Guarda, asociación de Celeiro, de Vigo.

