



ETXALUZE OROZKO, Alberto: “La falta de tripulaciones en el sector pesquero”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 593-605.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

## La falta de tripulaciones en el sector pesquero

**Alberto Etxaluze Orozko**

*Europa Azul (Revista de la Mar)*

La falta de profesionales dispuestos a trabajar en el sector pesquero se está convirtiendo en un grave problema que, en algunos puertos, incluso ha impedido la salida a la mar de más de un pesquero. La paralización de los barcos es la manifestación más notoria de una problemática en la que inciden cuestiones como las condiciones de vida y trabajo a bordo, las relaciones laborales, o el sistema de formación profesional. Pero también es otra señal de la crisis –transformación– del modelo de industria pesquera que tradicionalmente en Euskadi ha aportado un alto número de trabajadores y ha sido motor de muchos municipios costeros.

Es un tema con connotaciones económicas y sociales cada vez más importante. El caso es que en este momento, no hay interés entre las jóvenes generaciones por entrar a formar parte del mercado laboral. En los puertos pesqueros, la población joven prefiere trabajar en tierra o irse a estudiar a otros sectores. Se viene produciendo una drástica ruptura en una cadena de rotación de padres a hijos en familias tradicionalmente con vocación marinera.

Paralelamente, la flota cada vez acude a caladeros más lejanos y en el caso de los técnicos, patrones y personal de máquinas, han reorientado sus perspectivas profesionales a la industria auxiliar en tierra. La propia dureza de la actividad pesquera, el desarraigo social, la hacen cada vez menos apetecible. Otro argumento es la propia coyuntura de la actividad, sobre todo en situaciones cíclicas de crisis. Hay algunos que proponen que la solución pasa por la búsqueda de personal de otras nacionalidades, para lo que se piden menos trabas a la entrada de un contingente de trabajadores de terceros países, como fórmula de regularizar a aquellos emigrantes que ya se encuentran en nuestro país. Pero nos encontramos con una serie de problemas burocráticos.

El Instituto de Emigración no autoriza nuevos cupos en tanto no exista una autorización vinculante y previa del INEM. Es un tema delicado, y a nadie le gusta que un barco permanezca un día parado en tierra porque significan pérdidas para la propia explotación y si no hay trabajadores no hay más remedio que recurrir a terceros países. También en algunas autonomías, los institutos politécnicos españoles están formando a nacionales centroafricanos que después engrosan las flotas pesqueras de sus países o las de otros puertos extranjeros o nacionales.

También es verdad que desde el año 1985 el sector mantiene el mismo volumen, es decir, la suma de actividades más los pensionistas del sector es prácticamente idéntica o con variaciones muy pequeñas. ¿Qué es lo que pasa? Pues que el número de pensionistas ha subido constantemente, en un 60 o 70%, mientras que el de afiliados, a partir del 88, ha experimentado un bajón hasta 1995 del 50% y desde ese año se ha mantenido sensiblemente igual. O sea, el bloque, llamémosle activo del sector marítimo, es prácticamente el mismo.

En cualquier caso, tendríamos que hablar por grupos, como se hace a nivel de Seguridad Social o por tipos de flotas, porque tanto las condiciones laborales como la actividad no tienen nada que ver en unas u otras. Eso tiene análisis diferentes que convendría delimitar. En general, los parados en la pesca se incrementaron hasta el 93, en ese año bajaron un tanto, y en el 96 no hay variación. Aunque no estén técnicamente divididos al final hay un paro, que se podría denominar «instrumental», que obedece, muchas veces, a otro tipo de razones como la periodicidad del trabajo, al abandono de una actividad, etc. Desde la administración se ha colaborado a través de la formación ocupacional a ayudar a que la gente encontrara puestos de trabajo en otros lugares. Se ha hecho una labor tanto desde la administración como desde los sindicatos, pero este problema es cada vez más acuciante. También podía ir disminuyendo el número de parados por esta fuga a otros sectores pero no se dan esos números. Lo que sí se nota es una

mayor especialización. En cuanto a la detección que hace la administración de la falta de tripulantes, donde más se aprecia que los problemas son más llamativos es en las flotas de bajura.

Por ello, es necesario juzgar todas las razones que han influenciado en que se llegase a esta situación. Se ha generado un abandono del sector hacia otros más rentables para el trabajador, no sólo económicamente sino con un mejor reconocimiento social, con vida social y familiar más adecuada, donde hay unas relaciones laborales, probablemente mejores, y tampoco resulta extraño si miramos hacia otros países. Eso lo podemos ver en el sector atunero congelador, principal subsector que en estos momentos acoge a los profesionales más expertos y el que mejores condiciones salariales otorga.

Otro factor está también en las mejoras de las condiciones económicas. Los países conforme han ido avanzando económicamente han dejado actividades porque los trabajadores están menos dispuestos a realizarlas precisamente por su dureza y por la relación de una alta dureza y baja remuneración que es lo que sucede en estos casos.

Esta falta de profesionales se hace evidente en cuanto al número de matriculaciones en las Escuelas e Institutos Politécnico Marítimo Pesqueros. No obstante, también se ha producido un incremento en el número de personas que optan por realizar estudios de mecánico, conscientes de las grandes posibilidades que tendrán en el futuro para hallar un puesto de trabajo. Asimismo, ha aumentado el número de matriculaciones hacia las profesiones de patrón de cabotaje, buen síntoma y ejemplo que a mayor remuneración se produce una mayor entrada de estudiantes.

Un ejemplo puede ser el ocurrido en el puerto de Bermeo. El número de buques descendió en la década de los noventa en un 33 por ciento y el decrecimiento del número de tripulantes fue del 30 por ciento. En 1989, el puerto de Bermeo contaba con 156 embarcaciones y en cuatro años descendió la flota hasta las 70 embarcaciones.

## **EL FACTOR TECNOLÓGICO**

Ante esta situación es necesario precisar que el factor tecnológico va a jugar un papel determinante para garantizar el futuro de la flota pesquera. Partiendo de la base de que es prácticamente imposible pescar más, las nuevas construcciones de barcos ofrecen una tecnología que permite faenar con menor número de tripulantes que en la actualidad. Esto redundará en la consecución de una flota con menor número de tripulantes y empresas que tratarán de obtener una mayor rentabilidad.

Para ello es necesario consolidar la propia actividad pesquera que tenemos, pese a que hay un flujo de gente que no quiere trabajar en el mar ya que las condiciones en otros sectores son mejor reconocidas socialmente. Pero es evidente que hay una industria extractiva que si queremos mantener habrá que recurrir a otros mercados exteriores. ¿Estamos de acuerdo en abrir un contingente, como se ha hecho para otros sectores? ¿Por qué en la pesca nuestros profesionales no pueden encontrar otro tipo de alternativas? ¿En qué condiciones? ¿Bajo las mismas que tienen el resto de los trabajadores españoles?

## **LA TRANSFORMACIÓN DEL SECTOR**

Una de las causas de que hoy no sea un sector atractivo es la falta, en muchos casos, de una regulación laboral y económica en el sector. Asimismo el marco organizativo del sector, en la medida en que siguen perviviendo y perdurando, por intereses políticos, o por falta de valentía, organismos que no han evolucionado de la misma forma que lo ha hecho el sector pesquero. Para ello, entramos en otro apartado sobre cuál es el papel de las asociaciones. ¿Cómo se ha llegado a la firma de algunos convenios colectivos en la pesca?, es la pregunta que lanzan los sindicatos. ¿Cómo no se es capaz, por el contrario, de conseguir un convenio colectivo para otros subsectores. Los salarios garantizados en un sector con unas condiciones de trabajo, de dureza, de lejanía familiar rondan sobre 130.000 ó 150.000 ó 200.000 ptas.

Junto a ello, hay puertos en los que se están vendiendo barcos, desguazando la flota, y no existe una sucesión en las empresas. Es cierto también que no es atractivo ir al mar desde el punto de vista personal pero tampoco lo hacen atractivo las administraciones. No es decente que a un trabajador del mar le cueste mucho más comunicarse con su casa por teléfono, que a cualquier ciudadano que llame a Australia.

Hay otros países que regularon, por ejemplo el tema de los impuestos, para hacer atractivo que la gente pueda trabajar. Aquí no. Otros países, caso de Noruega, conceden ayudas a la formación de los futuros profesionales a cambio de permanecer unidos a las flotas pesqueras.

Igualmente, bajo una propuesta de la asociación empresarial gallega de empresas de congelado Acemix existía un compromiso por el que se concedía a los barcos de sociedades mixtas el que tuviesen la regulación laboral y social del estado español.

### **Muchos factores**

En este problema se mezclan muchas cuestiones. Para unos se debe regular muy bien la poca flota que va quedando en los caladeros extracomunitarios que es en gran medida la que tiene más problemas. Se han adoptado medidas en la marina mercante por medio de las cuales se hace rentable tener un barco mercante en el registro canario, pero no se establecen otro tipo de ayudas para que la gente siga trabajando en la pesca. Pero uno de los problemas esenciales es también el tema de los mandos. Es muy fácil para un técnico de máquinas encontrar un trabajo en tierra porque son buenos profesionales para talleres, lanchas de seguridad e inspección, frigoríficos, industria auxiliar, etc.

No obstante, no se puede considerar que la única causa de este problema sea el tema salarial. Es un cúmulo de cosas, una cadena lógica, puesto que al igual que antes había gente que estaba dispuesta a trabajar en Suiza en unas condiciones infrahumanas y por un determinado salario, por esas mismas razones hay gente que no va al mar por un determinado salario. La mayoría de los armadores hace unos años eran marineros y luego profesionales (patrones, mecánicos,...), quienes tras una época de ganar dinero han conducido a que sus descendientes se quedaran en tierra en unas condiciones diferentes y mejores. Esto ha producido que los jóvenes marchen hacia carreras universitarias, viajen más, tengan otro nivel cultural y que muchas veces no se orienten a la pesca, porque hay más oferta en otras profesiones y un futuro mejor.

No tenemos tripulantes pero sobre todo no tenemos titulados, y ello no sólo por la falta de atractivo sino también por el hecho de que las atribuciones que se le conceden a las titulaciones, quedan escasas.

### **LAS CONDICIONES A BORDO**

Hay unanimidad de que las soluciones no pasan por la contratación de trabajadores de terceros países en condiciones distintas. En cambio, la realidad es otra. La realidad son trabajadores de terceros países no comunitarios, sin Seguridad Social, trabajando por 50.000-80.000 pesetas, etc. Se reconoce que tenemos un problema de falta de tripulación y lo reconocemos todos por primera vez, tanto la parte empresarial como los sindicatos, pero hay que hablar de las condiciones de la vida humana en el buque.

¿Cómo se construyen los buques? ¿Qué grado de habitabilidad hay en los propios buques, por qué hay todavía buques con camarotes de tres o de cuatro, o más incluso? ¿Por qué hay estabilidad en determinadas flotas, como la de gran altura, la del Gran Sol? En estos casos, sí se aprecia que el trabajador sabe que va a tener una cantidad al mes. En la flota de 'gran sol' se negoció un convenio y se originó una estabilización de las tripulaciones. Otro tema son las jornadas porque la nueva tecnología punta reduce las tripulaciones pero el pescado hay que escogerlo en el parque y eso conlleva jornadas de 16 ó 17 horas y deriva en accidentes leves.

Conforme va evolucionando la sociedad se va buscando más comodidad y eso es innato en los humanos y no podemos olvidarlo. Y ello partiendo de que el trabajador extranjero que viene no puede, bajo ningún concepto, estar en inferioridad de condiciones con respecto a un trabajador nacional. Aunque los barcos cada son más nuevos, más bonitos, los ingenieros cuando lo hacen no lo hacen pensando como primera cuestión en la mejora de la habitabilidad. Aquí hace falta evidentemente buscar salidas. Los propios marineros se muestran dispuestos a seguir, en caso de mejorarse las condiciones en el mundo del mar.

Para ello, la solución no pasa por contratar trabajadores de terceros países sino por seguir manteniendo puestos de trabajo de los trabajadores comunitarios en condiciones reguladas. Algunos barcos como centros de trabajo se han quedado anticuados, porque así como en general en la sociedad, en los

lugares de trabajo los esquemas de seguridad, las condiciones de salubridad han mejorado, en gran parte de los barcos no. Las estructuras empresariales y laborales son diferentes, mucho menos manejables y de mucha menos progresión de lo que pueden ser en tierra. También se critica que hay una tradición innata en las estructuras empresariales marítimas que a niveles pequeños las hacen mucho más arcaicas, más difíciles de evolucionar.

## LOS TRÁMITES DE EMBARQUE

También ocurre que si se hace una demanda de empleo tardan diez días en disponer de un tripulante. Esto no es eficiencia y es un aspecto que tiene que cambiarse. No obstante, también es verdad que las empresas han hecho verdaderos esfuerzos financieros en poner los barcos al día.

Entre otros factores que se aprecian también están los requisitos que se le exigen hoy a un marinero para poder embarcar. Una libreta de navegación, que para conseguirla necesita un certificado de penales; un certificado médico, que hay que solicitarlo por lo menos un mes antes; competencia del marinero, tres meses; curso de primeros auxilios, una semana; supervivencia en el mar, otra semana o 15 días; contraincendios, otra semana o quince días; manipulador de alimentos, lo mismo. Toda esta burocracia hace que los jóvenes huyan de la mar. Las oficinas de empleo tampoco disponen de la celeridad suficiente para atender de inmediato una demanda de empleo para que el armador pueda disponer de un operario de inmediato para poder salir a faenar. Mientras tanto las Escuelas de Titulados Náutico Pesqueros otorgan títulos que aparte de servir para trabajar en la mar permiten a muchos jóvenes quedarse de por vida en tierra como jefes de mantenimiento de importantes instalaciones industriales, deportivas, tecnológicas, etc.

Mientras tanto los armadores tienen que mantener su cuenta la explotación, ya que sobre los buques pesa una importante carga financiera debido al proceso de renovación que han tenido que asumir. Y para eso necesitan tener tripulación. En este momento, desgraciadamente, escasean las tripulaciones nacionales y cada día perdido en tierra supone un duro lastre. No se quiere contratar tripulantes de terceros países para explotarlos, pero se precisa tener un contingente de gente que permita que la explotación pesquera sea rentable, para el armador y para el tripulante.

Por otra parte, se habla de una situación muy óptima que sería garantizar la estabilidad en los salarios. ¿Qué ocurre con una situación de crisis importante como la que padeció el pez espada el pasado año? No se puede garantizar a un trabajador unos salarios fijos.

## CONDICIONES DE VIDA

Efectivamente, el esfuerzo empresarial va en la mejora de la propia tecnología del buque y en obtener la mayor rentabilidad en el menor tiempo posible. Esta renovación conlleva una reducción de tripulaciones.

Pero hay proceso de renovación constante. Si hay una renovación de flota tiene que haber unas condiciones mejores de habitabilidad. En este sentido, a nadie se le escapa que ha habido un esfuerzo inversor en renovar y adecuar la flota a las nuevas necesidades, pero también es cierto que ese esfuerzo lo han pagado también los trabajadores y en dos vertientes: primero, gran número de embarcaciones están reguladas de manera que una vez descontados los gastos de la embarcación se lleva la parte y el trabajador también ha contribuido a que se amortice.

Estas reflexiones son dignas de análisis porque la UE está configurando un marco y en este tema no entran aspectos como la de recuperar el empleo en este sector. Los planes IFOP se han trasladado más a la renovación de la flota que a aspectos sociales. Las ayudas del IFOP se han centrado en la modernización de la flota, pero salvo la «Iniciativa Pesca» no ha habido iniciativas a favor de la recuperación de vocaciones maríneas, salvo las de apuntalar puestos de trabajo en regiones costeras.

¿Alguna de las organizaciones empresariales tiene cuantificado cuántos días se han perdido, cuántos barcos por falta de tripulación, durante un periodo de tiempo determinado?

## OPINIONES DE LAS PARTES IMPLICADAS

El problema del empleo está en boca de todos los componentes que conforman este sector, y ya durante los encuentros institucionales del MAPA con los representantes del sector pesquero se apuntaba la necesidad de conseguir la constitución de una mesa de trabajo que buscara soluciones al problema de la falta de tripulación. En los puertos gallegos de Burela y Celeiro la situación ha forzado ya que algunos barcos de las flotas de palangre de profundidad y de superficie no hayan podido hacerse a la mar por no poder dotar con el mínimo de tripulación exigido por la legislación.

La situación, según el gerente de la Sociedad de Armadores de Burela, José María López Rodríguez, no es nueva, ya que desde hace tiempo los armadores tienen problemas para poder completar tripulaciones de los barcos. Para el gerente de los armadores la escasez de tripulantes es debida a que las mejoras económicas experimentadas en nuestro país en los últimos años han dado como resultado que los oficios más duros del sector primario sean difíciles de ocupar con mano de obra nacional.

Los armadores, después de buscar marineros para sus tripulaciones en las oficinas de empleo de distintas localidades gallegas, decidieron contratar marineros de países no comunitarios a través de un gabinete asesor en contratación de extranjeros. La decisión de la Asociación de Armadores fue comunicada a la Administración y se ha dado permiso de residencia y trabajo a estos trabajadores. Inicialmente y durante el período de prueba las condiciones retributivas son distintas; pero éstas se igualarán a las de los trabajadores españoles en el supuesto de que al transcurrir este tiempo marineros y armadores acuerden trabajar en sucesivas mareas. En lo relativo a las condiciones de vida a bordo, desde las organizaciones empresariales se apunta el esfuerzo que se está haciendo por parte de los empresarios para modernizar la flota. Esta modernización, que se está realizando, financiada en parte por los fondos del Instrumento Financiero para Ordenación Pesquera (IFOP), se establece fundamentalmente para mejorar el tratamiento de las capturas y la habitabilidad de los barcos.

Los armadores que se acogen a estos fondos están cubriendo todos los aspectos marcados por la Administración. Y, por tanto, están mejorando las condiciones normales de los barcos que utilizan los fondos. Ante lo que parece el último período (2000-2006) de ayudas comunitarias a través de los fondos IFOP y la reducción de la cuantía a la que pueden optar, los armadores piden a la Administración que sea generosa con los proyectos que considere necesarios renovar. De esta forma, se construirán barcos con buena habitabilidad y con zonas tecnificadas para la manipulación de las capturas, lo que redundará en una mejora de la vida a bordo.

## TRIPULACIONES MÍNIMAS

Aparte de la «pérdida de vocación marinera» y la dificultad para encontrar tripulación, otro problema con el que cuentan los armadores es el relativo a las exigencias, por parte de la Marina Mercante, del número de tripulantes por embarcación y los cursos requeridos a los marineros que quieran embarcarse. Los cursos y los trámites que se tienen que realizar en nuestro litoral no están en consonancia con los requisitos exigidos en los países de nuestro entorno. Para atajar este problema se viene pidiendo a la Administración que se vayan igualando paulatinamente los requisitos pedidos a los armadores, en cuanto al número de tripulantes por barco, y a los marineros, en lo relativo a cursos requeridos para poder enrolarse. En la Organización de Productores Pesqueros de Lugo, como en el caso de sus vecinos, también han tenido problemas para enrolar tripulantes, tanto titulados como marineros, principalmente en los pincheros que faenan en el Gran Sol.

## MEDIDAS INDISPENSABLES Y DIAGNÓSTICO

En este sentido, la buena evolución económica que ofrecen los puestos de trabajo en tierra, se juzga como la primera causa de esta escasez de marineros dispuestos a embarcarse. No obstante, habría que juzgar como principales problemas:

- 1- La falta de acercamiento entre armadores con los centros formativos a las localidades donde se da la demanda.

País	Descargas (Meuros)	Empleo	Embarcaciones	Total TRB (1.000)
Bélgica	86	750	139	23
Dinamarca	476	7.296	4.582	98
Finlandia	23	2.946	3.987	23
Francia	980	15.476	6.119	167
Alemania	182	4.387	2.295	66
Grecia	38	38.644	20.455	109
Islandia	744	6.169	745	127
Irlanda	156	5.494	1.112	54
Italia	1.625	48.342	16.667	225
Países Bajos	389	2.320	422	146
Noruega	1.231	21.289	13.252	92
Portugal	318	27.200	11.189	115
España	2.214	79.409	18.852	547
Suecia	117	2.500	2.132	45
Reino Unido	963	17.847	7.639	210
<b>TOTAL</b>	<b>9.779</b>	<b>280.038</b>	<b>109.587</b>	<b>2.046</b>
<b>UE</b>	<b>7.804</b>	<b>252.571</b>	<b>95.590</b>	<b>1.827</b>

Fuente: Dirección General de Pesca de la UE.

- 2- Falta de control sobre las bajas médicas, que en algunos casos se alargan demasiado tiempo.
- 3- Se debe resolver la duración de las mareas y los descansos de los marineros. El descanso en tierra relega los salarios a un segundo puesto en la lista de factores determinantes en la escasez de tripulación.
- 4- El incremento del índice de paro contrasta con la tendencia a la disminución del número de trabajadores desempleados que están experimentando otros sectores económicos.
- 5- La falta de atractivo del trabajo en la mar para el trabajador es un tema social que tiene su causa en las malas condiciones laborales a bordo. Entre éstas cabe destacar la duración de la jornada y las condiciones en que se lleva a cabo, la duración de la marea.
- 6- La dura habitabilidad de los barcos no está compensada por unos salarios adecuados. Otro de los factores apuntados por los sindicatos es el tipo de contratación que impide a los marineros la perspectiva de un futuro estable a corto y medio plazo, y le fuerza a una alternancia constante entre períodos de actividad y desempleo.

## Los sindicatos

A esta situación de eventualidad laboral hay que añadir, según las organizaciones sindicales, la disminución de la tasa de cobertura de las prestaciones por desempleo, que ha dado como resultado que en la actualidad únicamente la mitad de los marineros en paro en el sector pesquero perciban alguna prestación. La flota que más problemas está encontrando en Galicia para cubrir su tripulación y poder zarpar es la de palangre de superficie que pesca pez espada y la de profundidad que extrae merluza. La especialización necesaria para encarnar el aparejo y las condiciones en las que se realiza la elaboración del pescado fuerza a los marineros a largas jornadas de trabajo durante las seis u ocho semanas que suelen durar las mareas de estas flotas. En Euskadi, las flotas de bajura son las que más problemas cuentan.

La solución, desde la perspectiva de las organizaciones sindicales, pasa por la creación, por parte de los armadores, de empleo estable y de calidad, regulado por convenios colectivos que se adecúen a la situación real del sector.



## **Papel de la Administración**

Desde los sindicatos se pide a la Administración que ejerza su papel social y realice inspecciones de trabajo que fuercen a los armadores a respetar las condiciones laborales vigentes y reclaman su presencia, tanto la del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como la del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en estas mesas de trabajo debido a la responsabilidad que tienen con el sector pesquero y posteriormente trasladarla a Bruselas para que se realice una homologación de todos los países de la UE en cuanto a condiciones laborales.

Otro aspecto a tener cuenta, según los representantes sindicales, es la habitabilidad de los barcos. Aún existe una normativa que limita las ampliaciones de la estructura propia del buque 10%. Los barcos de nueva construcción, subvencionados por la Unión Europea, a través de los fondos del Instrumento Financiero de la Ordenación de la Pesca (IFOP) deberían mejorar la habitabilidad, acercando las condiciones de los buques de marina mercante. Los descansos se han ido recortando sustancialmente también.

En cuanto al tema tripulaciones mínimas, no se puede comparar la pesca con la marina mercante, ya que en esta última se navega de un puerto a otro y en la mar hay guardias; pero en la pesca se va a trabajar en alta mar. En la pesca se tiene que hablar de tripulaciones de trabajo y no de tripulaciones mínimas. La reducción de las tripulaciones en las duras condiciones de trabajo en alta mar pondría a los trabajadores en situaciones demasiado propicias para tener accidentes de trabajo en un sector que se caracteriza por tener muchos.

Las partes consultadas coinciden en señalar los problemas, aunque desde distintas perspectivas, y apuntan a la Administración como una parte necesaria para llevar a buen puerto la situación de escasez de tripulación. Otra coincidencia es que tanto las asociaciones de productores como los sindicatos piden que la Administración arbitre las futuras reuniones y no dudan en exigirle que defienda sus respectivos planteamientos. Los armadores, ante la escasez de marineros dispuestos a enrolarse, apuestan por la contratación de tripulaciones de terceros países para sacar sus proyectos empresariales adelante.

## **DEBATE ENTRE LAS PARTES**

En el marco de la IV Feria de Ondarroa se celebró una jornada, en el mes de junio del año 2000, dedicada a abordar la crisis de vocaciones en el sector marítimo pesquero. El director del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Pasajes, José Ignacio Espel, explicó que «en estos momentos la mar no ofrece ningún atractivo a los jóvenes. Y, también pienso que se deben de adoptar una serie de decisiones en aras a modificar el cuadro mínimo de tripulaciones. No se puede seguir regulando este tema en función del TRB de los barcos». En esta dirección, Espel consideraba que «la política formativa tiene que jugar un papel importante en esta problemática, pero lo que no se debe hacer es el cortar el acceso y el restringir la entrada de estudiantes a la profesión marítima y pesquera. Considero que es urgente reforzar la formación marítimo pesquera, al tiempo que es necesario crear una serie de incentivos para que los jóvenes vuelvan a estas profesiones», decía Espel.

Entre las causas que habían provocado la falta de tripulaciones y la pérdida de profesionales de la mar estaban el crecimiento económico y el menor paro, unido a los mejores salarios en tierra y la dura actividad que supone trabajar en la mar, con su consiguiente desarraigo familiar. En este sentido, Aitor Maruri, director de Ordenación del Litoral del Gobierno Vasco decía que «Ondarroa ha pasado de contar con 2.200 tripulantes a 700. No hay vocación y los salarios en la mar no han evolucionado de la misma manera que los de tierra». Para ello, Maruri expresó que «las políticas de renovación de flota están encaminadas a conseguir que las condiciones de trabajo en la mar sean notablemente mejores que antes. A esto se le unirá que si conseguimos darle un mayor valor añadido al pescado, el precio subirá con la consiguiente mejora de los salarios de la marinería».

## **Futuro negro**

Desde AETINAPE, José Manuel Muñiz decía que «el sector tiene un futuro negro. Entre los últimos 12-14 años se han perdido 60.000 puestos de trabajo. La formación profesional es la gran marginada. Si no tienes una licenciatura parece que eres de segunda categoría. Y nos encontramos con paradojas como que es mejor estar amarrado, como se está ahora con la falta de acuerdo de Marruecos, que irse a trabajar a la mar».



El director de la Escuela de Pesca de Ondarroa decía también que «es prácticamente imposible que un marinero esté en la mar desde los 18 a los 55 años. La gente sólo quiere navegar unos años y acceder a puestos de tierra y nada más». Por su parte, Jon Ander Bilbao, de la empresa Albacora, hablaba que «las vocaciones seguirán existiendo si mantenemos un nivel salarial alto. En el sector de altura existe un aliciente mayor que en bajura. Chavales que entraron a trabajar con 18 años y que ahora tienen 45 años se muestran contentos, cuando han visto que han ido escalando y mejorando en las empresas pesqueras».

### **La opinión de Galicia**

José Ramón Fuertes, director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, que engloba a 300 pesqueros, manifestaba que los armadores ven el problema de falta de tripulantes con preocupación y que el sector ha denunciado este tema a la Administración.

Según el portavoz de los armadores vigueses el problema de la falta de tripulantes se ha agravado en los dos últimos años. «Estamos viendo frecuentemente como barcos retrasan su salida, porque no son capaces de completar su tripulación. El problema afecta a todas las modalidades de pesca, pero es más acuciante en el palangre de superficie, que engloba a 29 barcos de Apana y 27 de Arpón –asociaciones integradas en la Cooperativa de Armadores de Vigo– y a la mayoría de los 75 palangreros guardeses de Orpagu que faenan en el Atlántico Norte y Sur». José Ramón Fuertes coincidió también en resaltar que el mayor problema es la falta de titulados en máquinas. Fuentes de la empresa Remolcanosa señalan también que los maquinistas navales «los que hay son contratados rápidamente en tierra y el caché es de unos 10 millones de pesetas, por ello prefieren no embarcar».

Según Remolcanosa también existen problemas para encontrar cocineros y electrónicos navales. «Algunos radiotelegrafistas, de los 1.200 que están en el paro al entrar en funcionamiento los nuevos sistemas de comunicaciones vía satélite, se reciclaron en el Reino Unido y en la actualidad trabajan en los submarinos civiles de reparación de tendidos de cables de fibra óptica», indicaron estas fuentes. La Administración ha organizado un foro en el que participarán todas las partes afectadas para buscar una salida a este problema. «De no solucionarse habrá que echar mano de tripulantes de Cabo Verde, Perú, Polonia», concluyó Fuertes.

### **PÉRDIDA DE EMPLEO**

Desde 1988 hasta 1999 el número total de tripulantes afiliados al Régimen Especial del Mar (REM) entre pesca y marina mercante disminuyó en 62.658, según datos de la oficina central del Instituto Social de la Marina (ISM), en Madrid. Sin embargo, el Instituto Social de la Marina puntualizó que las cifras más fiables son las que posee el ISM desde 1994, ya que en esa fecha fue cuando se informatizaron todos los datos.

Pese a esta negativa situación un informe de la Unión Europea destaca los beneficios conseguidos por las flotas pesqueras europeas. En 1998 las 110.000 embarcaciones de quince países de Europa –la UE junto con Noruega e Islandia– totalizaban 2 millones de TRB y daban empleo a cerca de 280.000 pescadores. El valor total de las descargas se estimó en 9.800 millones de euros, de manera que los ingresos generados por la flota se cifraron en 6.000 millones de euros. Únicamente la flota de la Unión es la responsable del 90% de los puestos de trabajo, en total 250.000 –España, Italia, Grecia y Portugal, generan el 76% de los empleos de la UE, esto es 193.595–, y descargó pescado, moluscos y crustáceos por valor de 7.800 millones de euros.

### **La flota vasca ha perdido 300 barcos y 4.000 empleos en ocho años**

El sector pesquero vasco viene sufriendo en los últimos años una paulatina reducción de capturas y una disminución de empleos notable, siendo éste uno de los problemas más importantes con los que cuenta el sector pesquero. En ocho años, las distintas reducciones de cuota asignadas por la UE han supuesto la pérdida de 282 barcos y de 3.897 empleos en Euskadi. Las causas de esta espectacular reducción de buques y empleo parten de la adhesión de España a la UE, que ha supuesto el acceso de nuevos competidores europeos a unas pesquerías que siempre le resultaron ajenas, lo que provocó un desequilibrio estratégico cuyos efectos no van a ser positivos para nuestra flota, ni para la sostenibilidad de la explotación del stock.

La entrada de la pesca vasca en la Unión Europea tampoco ha sido neutral. Las embarcaciones vascas no operan en aguas comunitarias en igualdad de condiciones. A esto se ha unido el fracaso de la política de conservación de recursos. El sector extractivo vasco ha sufrido un creciente ajuste, en unidades y tripulación, como consecuencia del desajuste entre capacidad extractiva y posibilidades reales de pesca.

En este sentido, los subsectores arrastrero, congelador y bacaladero son los que en mayor medida se han resentido por los cambios reguladores del acceso a los recursos pesqueros. Por ello, se considera que una mayor vertebración de la actividad pesquera y la mejora de la gestión empresarial es un reto inmediato que debe acometer el sector pesquero vasco. No obstante, se aprecia una importante capacidad de renovación de la flota, ya que para el año 2000 se programa la construcción de 44 nuevos barcos.

Un estudio de la Federación de Cajas de Ahorro Vasco-Navarras destaca también la elevada concentración espacial en un número reducido de enclaves costeros, considerando su actividad conjunta de gran importancia socioeconómica. No obstante, el arraigo de la actividad en la CAPV y la marcada diversificación de la flota son los dos puntos fuertes principales que se destacan en el sector pesquero vasco.

Por lo que respecta a sus puntos débiles están la reducida dimensión de sus empresas, especialmente palpable en la industria de bajura, así como las dificultades para ampliar la gama de productos en los que operan.

El sector pesquero (extractivo) vasco aporta el 0,6% del Valor Añadido Bruto de la CAPV y ha sido testigo de una evolución decreciente en el número de unidades. La flota pesquera vasca, según la última estadística del Eustat, está compuesta por 474 embarcaciones (año 1997), de las cuales 366 se encuentran vinculadas a la pesca de bajura. Por su parte, el empleo asociado a la pesca de forma directa se sitúa en 4.597 personas embarcadas, con un enorme efecto multiplicador sobre las economías costeras.

La flota de bajura vasca ha llegado a desembarcar en los últimos años una media de 70.000 toneladas de diferentes especies, frente a las 41.496 de 1986, pero en un año en que el número de unidades pesqueras era el doble de la existente ahora. La rentabilidad que ofrecen sus especies ronda los 14.500 millones de pesetas, de los que 8.841 millones se descargan en puertos guipuzcoanos y 5.707 millones en Vizcaya.

En el subsector de bajura se observa una evolución estable en el volumen de pesca, aunque las campañas de anchoa y bonito de 1998 fueron muy negativas. Estas dos especies se mantienen como las principales de este subsector. La conflictividad de las últimas campañas debido a la irrupción de artes de enmalle a la deriva (volantas) en la pesca del bonito y el mayor protagonismo cobrado por la flota de arrastre pelágico en la captura de las especies que habían sido protegidas por los *arrantzales* vascos (anchoa y bonito) han conducido a una pérdida notable de rentabilidad en las capturas.

### **Suben los costes y baja el empleo**

Junto a ello se constata que frente a unos precios de sus especies principales muy fluctuantes, los costes han subido hasta el punto que las empresas con barcos más antiguos han tenido que cesar en su actividad. En cuestión de ocho años, un total de 1.375 marineros han perdido su empleo. El subsector de bajura ha reducido su flota desde las 528 unidades a 344 en 1996. El número de tripulantes se ha reducido a la mitad también, desde los 4.145 hombres a 2.770 en 1996. Las toneladas de registro bruto han pasado de 26.724 tn de 1988 a 19.299 en 1996. Sin embargo, ha mantenido un alto nivel de potencia en sus barcos, desde los 135.840 de 1988 a 100.113 de 1996.

Pero una diferenciación clara en la que se han visto nuestros pescadores ha estado en que el sector de bajura siempre ha evidenciado que los recursos principales de las flotas francesas e irlandesas se basan en una tecnología que supera la explotación tradicional de la industria pesquera. El menor número de tripulantes, mediante el empleo de artes de elevada eficacia, ha conducido a especiales problemáticas con la flota de bajura del Cantábrico que ha tratado más la perpetuación de especie y el mantenimiento del empleo que el trabajar con menos marineros en aras de conseguir una rápida rentabilidad. Esta aplicación tecnológica de la flota francesa rompe la clasificación de la pesca, al ampliar las posibilidades de explotación a toda la columna de agua, con la configuración de barcos de arrastre pelágico y demersales a la vez.

El subsector de altura al fresco se encuentra afectado por una disminución progresiva de sus capturas, y ya ha padecido un fuerte ajuste desde la adhesión española a la CEE. Asimismo, padece dificultades de acceso y unos pocos recursos con los que mantener rentables las empresas. Por lo que respecta a este

subsector, se ha pasado de tener 116 barcos en 1986, entre los puertos de Pasajes (Gipuzkoa) y Ondarroa (Bizkaia) a los 68 actuales. El número de tripulantes ha pasado de 4.518 a 1.996, con lo que se han perdido 2.522 empleos. Por lo que respecta al TRB ha sido en 1988 de 93.028 a 56.707. La potencia de esta flota ha pasado de 92.538 a 57.327 en 1996.

### Arrastreros y atuneros

Los subsectores arrastrero congelador y bacaladero son los que en mayor medida se han resentido de los cambios habidos en las condiciones de acceso a los recursos pesqueros. Principalmente, la flota bacaladera es la que mayores dificultades ha experimentado, desde los 24 barcos de 1988 a los 12 de 1996. El número de tripulantes ha pasado de 669 a 255 en ese periodo. El subsector atunero congelador se halla relativamente al margen de los problemas que han afectado a las restantes flotas de altura, ya que al desarrollar sus pesquerías en aguas internacionales no está bajo la jurisdicción de ningún país concreto. No obstante, ha mantenido una estabilidad de flota y se atisba un crecimiento importante en el número de barcos, no así en el empleo. En total han encargado cerca de 8 barcos nuevos a diferentes astilleros. Esta flota cuenta con 27 barcos y constituye la más importante de la Unión Europea.

### EL CASO DE CASTELLÓN\*

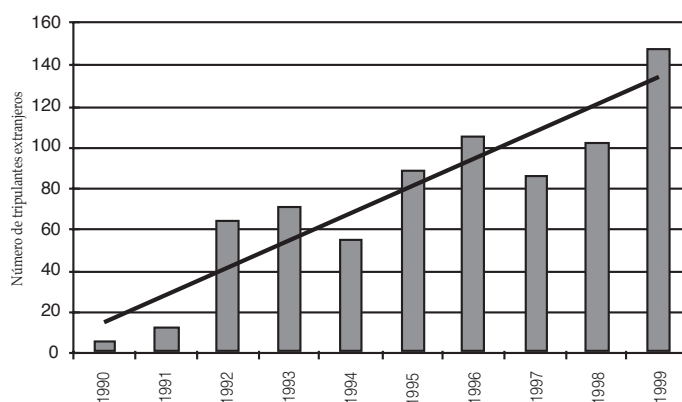
La flota de cerco del puerto de Castellón tiene como característica fundamental, digna de resaltar, la heterogeneidad de la procedencia de los tripulantes.

Es importante destacar la presencia de gran número de tripulantes extranjeros (21,7% del total de tripulantes legalmente embarcados en el año 2000) en la flota de cerco del puerto de Castellón.

Estos tripulantes extranjeros en su gran mayoría proceden del Magreb (95%). La presencia de tripulantes extranjeros en la flota de cerco del puerto de Castellón ha ido creciendo en número y en peso específico (% del total de tripulantes embarcados) en los últimos años.

Evolución del número de tripulantes extranjeros incorporados a la flota de cerco del Grao de Castellón

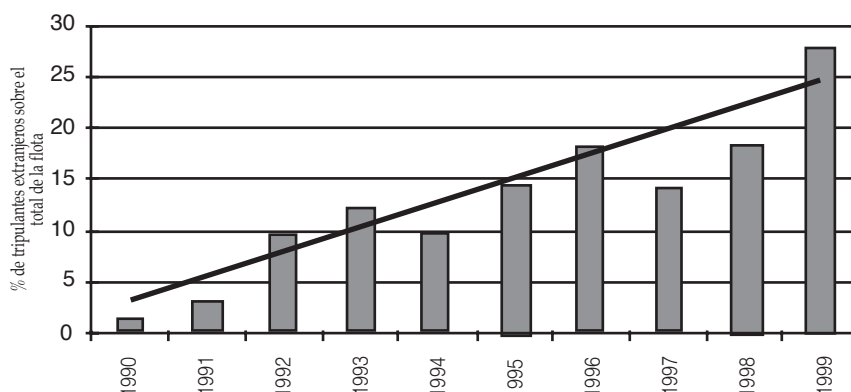
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
4	16	63	71	58	86	107	90	104	144



\*. Datos aportados por el ingeniero Jorge Tegedor del Valle.

Evolución porcentual (%), sobre el total de tripulantes de la flota de cerco del Grao de Castellón, de los extranjeros incorporados a la flota pesquera

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
0,6	2,7	10,1	12,3	10	14,8	17,9	15,6	18,2	28,5



La presencia de tripulantes extranjeros en la flota de cerco, como se puede ver en los gráficos anteriores, es notable, tanto, que debe de ser un objetivo prioritario, de todos los estamentos implicados en la actividad pesquera, trabajar para que estos tripulantes y sus familias se adapten e integren en el entorno social en el que desarrollan su vida cotidiana. Para ello, los organismos competentes deberán comenzar por mejorar las condiciones laborales de los inmigrantes, poniendo a su alcance los elementos suficientes para poder conseguir el grado adecuado de formación profesional que requiere la pesca y alcanzar una vivienda digna.

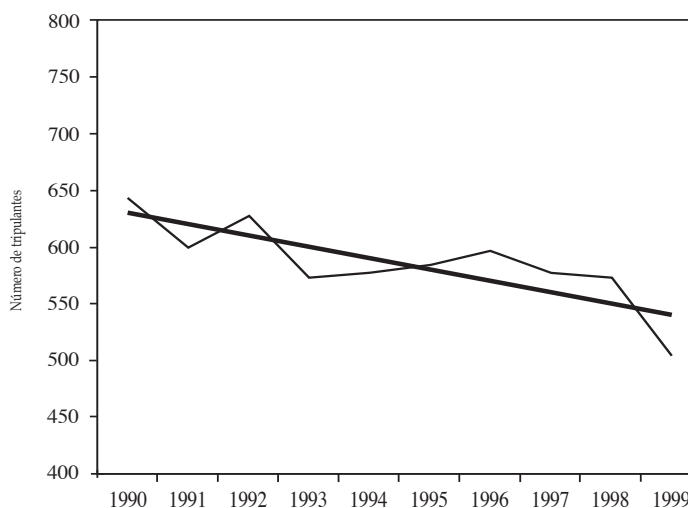
El número de tripulantes de la flota de cerco del puerto de Castellón, legalmente embarcados, ha ido en descenso, de forma continuada desde 1990, con ligeros altibajos.

La disminución en el número de tripulantes, legalmente embarcados, se ha notado especialmente en los años 1999 (505 tripulantes embarcados, frente a 572 en 1998) y en 2000 (414 tripulantes embarcados).

Quizás en un principio se pueda achacar este descenso al registrado también en el número de barcos, aunque en opinión del autor como veremos posteriormente, se pueden enumerar otros motivos como causa principal de tal disminución en las tripulaciones.

Número de tripulantes de la flota de cerco del puerto de Castellón

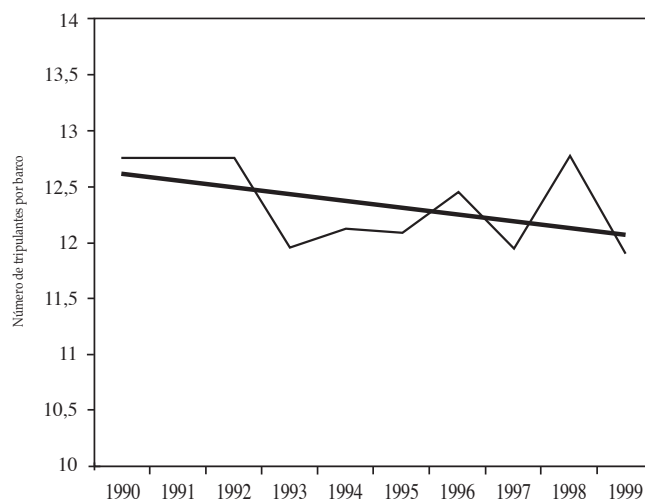
1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
639	602	625	576	583	583	598	576	572	505



Si se analiza la evolución del número de tripulantes, legalmente enrolados, por barco de la flota de cerco, se observa una tendencia al descenso, con altibajos, en los tripulantes por barco.

Tripulantes por barco de la flota de cerco del puerto de Castellón

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
12,8	12,8	12,8	12	12,2	12,2	12,5	12	12,8	12



Vale la pena observar la evolución del número de tripulantes por barco, legalmente embarcados, de la flota de cerco del puerto de Castellón, junto con la de los rendimientos económicos (valor en pesetas de las capturas desembarcadas y vendidas en lonja) del mismo periodo.

Se puede observar cierta correspondencia entre los rendimientos económicos conseguidos en un año y el movimiento de las tripulaciones al año siguiente.

No hay que olvidar que en la provincia de Castellón se vive también una buena situación económica, en estos últimos años (sobre todo en el sector cerámico) atractiva para los trabajadores de otros sectores con condiciones laborales más duras o con un nivel retributivo inferior (en ambos casos aplicable a la actividad pesquera).

## CONCLUSIONES FINALES

Ante todo ello, cabe introducir como conclusiones principales sobre los factores que influyen grandemente en la merma de tripulaciones siendo también además de todas las mencionadas la constante e inquietante caída en el precio de primera venta. A esta tendencia a la baja contribuye, entre otros muchos, un factor que es interesante apuntar siempre que se menciona la flota de los grandes congeladores, y es la «competencia desleal» que hacen las empresas mixtas **no comunitarias** que salen después de un reajuste de flota comunitario y que operan en los mismos caladeros que antes y con las mismas redes comerciales.

Por otro lado, también cabe aducir un factor empresarial, sobre todo en la flota de bajura, un subsector muy dependiente de subvenciones. Por otra parte, cabe insistir que una actividad (la pesca) que debe incorporar conceptos como marketing, mercado electrónico, publicidad, manipulación y preparación del pescado tiene que dotar de un mayor valor añadido al producto (pescado). Esto haría más atractiva la permanencia en la actividad dándole mayor proyección social y mejores y más atractivos rendimientos económicos para los que a ella se dedican. Por ello, hay que buscar los cauces entre empresarios, sindicatos, formadores y tripulantes para hacer más atractivo este sector.

Es del todo innegable que de no continuar el régimen actual de «ayudas a la pesca» (IFOP), llegado el 2006, si éstas no continúan, en primer lugar no habrá inversión privada en el sector como para poder mantener el ritmo actual; y por otra parte nos encontraremos con que aquel armador que no haya renovado y su embarcación sea vieja u obsoleta, ésta no le valdrá nada, tendrá un valor residual cero, ya que su licencia no tiene ningún valor por no ser necesaria nada más que para pescar.

Se precisa, con ello, avanzar en las investigaciones del estado de los recursos y situación de las poblaciones de especies que podrían hacer que la mar no fuese tan desconocida y más precisa de cara a fijar sueldos más aproximados a los de tierra de cara a conseguir fijar un nivel retributivo que permita planificar las familias a corto y medio plazo. La pesca está pendiente de factores imprevistos (días de mal tiempo, averías en la embarcación, condiciones biológicas, etc.) para poder conseguir los ingresos familiares. Con el «sueldo fijo» en las empresas de tierra, se tiene mayor acceso a la financiación bancaria para resolver temas familiares (compra de vivienda, adquisición de un coche, etc.).

Otro tema es el régimen de las subvenciones, puesto que estamos a casi 6 años vista para que se terminen las subvenciones. Se trata, por ello, de un buen momento para hacer una planificación de qué hacer después del 2006, tanto con la flota, como con los caladeros, los tripulantes, etc., en definitiva para poder dar una orientación para ver a dónde queremos o podemos ir. No cabe duda que para poder planificar debemos saber de qué partimos; sabemos la flota que tenemos y como está, los tripulantes lo mismo y cuál es su grado de satisfacción y casi podemos predecir cuál será su comportamiento; lo que no sabemos es qué pasa con los caladeros, es decir, cuánto hay, dónde está, cuáles son sus pautas de comportamiento, en qué cantidades podemos pescar y en qué épocas, es decir no conocemos los parámetros de los caladeros que nos permitan hacer (lo que tanto les llena la boca a algunos cuando lo dicen a ciegos) **una pesca responsable**.

Si afrontamos el tema de la determinación de la biomasa, es importante redefinir términos como «esfuerzo pesquero» ya que no sirve actualmente una medida tan simplista como tamaño de barco, potencia y días de pesca, para hablar de esfuerzo pesquero. Hoy día es imprescindible incluir, en la medida de la magnitud aludida, conceptos como capacidad de detección y pesca, ya que la tecnología ha evolucionado en los barcos y, consiguientemente, los efectos de los mismos en su entorno.

No podíamos olvidar tampoco la situación del gasóleo pesquero que ha restado competitividad a la flota pesquera. Desde el mes de enero hasta el mes marzo de 2000 se ha producido un incremento del 130,5% en el precio del gasoil, con una repercusión muy negativa en los costes de explotación de los buques. Hasta el mes de diciembre de 1998, el porcentaje de participación del combustible en los costes de explotación de un barco de pesca se desenvolvía en cifras que abarcaba una horquilla desde el 15% al 25%, según las características y modalidades de los distintos pesqueros. Por ello, un incremento del gasoil en un 130,5% deja en difícil situación a esta flota. Los aproximadamente 13.000 buques pesqueros que se agrupan en las 225 Cofradías de Pescadores suelen incluir el coste del combustible a monte mayor, por lo que el incremento que se está produciendo afecta en muchos casos de una forma directa a las tripulaciones de los buques que comprueban además que no se puede repercutir la subida en el precio de las capturas, pues éstas se venden por el sistema de subasta «a la baja».

Por otra parte, si en la planificación a la que he aludido anteriormente se contempla la reducción de la flota mediante incentivos, deben incluirse en la planificación medidas económicas de inversión lo suficientemente atractivas como para que el dinero, procedente de la pesca, no se vaya de ella y permita la recolocación de la flota.

## FUENTES

*Debate sobre la problemática de la falta de tripulaciones*, IV Feria de Ondarroa, celebrada en junio del año 2000.

*Crisis de tripulaciones*, conferencias celebradas en la feria Expomar de Burela, celebradas en mayo de 2000.

*Promoción de Métodos Comunes para el Asesoramiento Económico de las Pesquerías de la UE*, informe técnico de la UE.

*Informe de la radiografía de las condiciones laborales a bordo de la flota de Chile*, de Eduardo ROSSEL (Ingeniero en Prevención de Riesgos), Eugenia SAGÜÉS (Psicóloga), Sebastián ROSSEL (Sociólogo) y Unidad Ejecutora: Unidad de Pesca, Gerencia de Prevención, ACHS.

TEGEDOR DEL VALLE, Jorge: *El caso de Castellón: pesca y sociedad en El Grao de Castellón*, Ayuntamiento de Castellón, 1999.

