

LA INCIDENCIA EN EL NIVEL DE SEGURIDAD DE LA POLÍTICA DE PESCA Y DE LOS SISTEMAS DE REMUNERACION

J. Cervera Hernández

Dirección Provincial del INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA - Sevilla

Como es conocido, muchos barcos faenan actualmente con defectos, por ausencia de medios personales de protección y por las propias condiciones de equipos y estructuras. Aun cuando lleven a bordo balsas, instalaciones contra incendios, balizas de localización o equipos de comunicaciones, todo ello ha de someterse a revisión, reparación o reemplazo periódico para que sean efectivos cuando sean necesarios. Hay falta de medios de protección personal, calzado, guantes, arneses de seguridad, etc. y existe, en general, una defectuosa conservación del buque: desgastes fuera de tolerancia en ejes y hélices, válvulas y tuberías con corrosión (muchas veces interiores e inadvertidas), instalaciones con reparaciones provisionales que se hicieron definitivas, casco con pudrición o desgaste excesivo, estructuras con desplazamientos de su posición original debidos a golpes de mar, etc. Se presta normalmente mayor importancia al mantenimiento de rotura cuando, a diferencia de la industria de tierra, en general, la ausencia de mantenimiento preventivo puede tener consecuencias irreparables para los tripulantes. Este mantenimiento planificado, de efectuarse, se dirige primordialmente a la maquinaria, porque sus defectos son más fácilmente detectables (además de por las circunstancias económicas que más adelante se considerarán) que los existentes en el casco o en la alternación de la resistencia original de un elemento de la estructura.

Analizaremos algunos de los motivos posibles de que estos hechos ocurran, a través de las consecuencias que puedan derivarse de la adopción de una política de pesca determinada o de la existencia de un sistema de remuneración.

A.- POLÍTICAS DE PESCA Y CONDICIONES DE TRABAJO Y SEGURIDAD

Si se considera la política pesquera tendente a garantizar un esfuerzo sostenido sobre los recursos, compatible con la óptima utilización de la capacidad productiva, la hipótesis a contemplar sobre la interacción política pesquera-seguridad es la de que ésta se efectúa a través del efecto sobre rentabilidad. La presunción de la actuación sobre el esfuerzo implica la posibilidad de reordenación de caladeros, en los casos de sobre-explotación. Cuando no es así, han de considerarse otras situaciones a las que nos referiremos más adelante.

Existe una relación estrecha entre el equipo humano y el buque, dado que una variación cualquiera de uno afecta al otro, pero ya que los costes de aplicación de seguridad difieren, se adopta esta separación para una mejor consideración de su incidencia. Si se trata de aplicar mecanismos de seguridad en el trabajo, elementos de protección individual, éstos no necesitan, en general, de grandes desembolsos y pueden ser normalmente exigidos sin tener especialmente en cuenta la rentabilidad de la explotación. En cuanto al buque, sin embargo, la aplicación de elementos de mejora en la seguridad pasa por el mantenimiento de estructuras e instalaciones que tiene un alto coste y por tanto muy ligada a los resultados económicos.

La obtención de seguridad, desde un punto de vista global, implica la actuación, al menos, sobre los medios individuales de protección, el casco e instalaciones y el sistema propulsivo. El más ligado a la rentabilidad de manera inmediata es el propulsivo, de ahí que los medios económicos se dirijan en primer lugar a paliar cualquier dificultad en aquél con preferencia sobre los otros dos aspectos. (*) Sin embar-

* Se refiere frecuentemente a remolques nuevos sobre cascos defectuosos, con peso y potencia inadecuada para las estructuras.

go, y dadas las especiales circunstancias del trabajo en la mar, los gastos derivados de la actuación sobre el conjunto deberían sostenerse, quizás con mayor énfasis que en otros sectores, y por tanto dependerán en mayor medida de la rentabilidad del buque. Si no hay dinero para todo, se escogerá aquel aspecto que facilite el mejor resultado económico.

Si se considera el caso de caladeros sobre-explotados, la ordenación puede llevar a una posible mejora de la rentabilidad. Así se encuentran muchos países que poseen la base administrativa, técnica y financiera para aplicar mejoras en seguridad, y cuyas políticas pesqueras tienden a adecuar capacidad y recursos. En los países menos desarrollados el problema puede descansar en la carencia de medios técnicos, buques y equipos, para trabajar en caladeros potencialmente ricos, o en que, aun trabajando con rentabilidad, no se posean aquellas bases a las que se ha hecho referencia.

Si se tiene, en cualquier caso, una explotación rentable ¿esto conllevaría directamente a una mejora de la seguridad, decidiría el armador esa mejora por propia iniciativa? La respuesta es que depende de su sensibilización a la consideración de los costes en que puede incurrir en caso contrario, y que son, entre otros:

- 1.- Pérdida del barco. Incidencia con el seguro, si lo tiene (es difícil que la indemnización llegue al valor real de lo perdido).
- 2.- Pérdidas derivadas del regreso a puerto por accidente de un tripulante o avería del buque.
- 3.- Aumento de primas de seguro (tripulación y buque) en función de las condiciones de trabajo.

Considerando, solamente, algunas cuestiones económicas, sin entrar en consideraciones que afectan a la propia seguridad del tripulante.

Esta relación seguridad-rentabilidad puede estar mediatizada por el entorno en el que se desarrolla la actividad. Así, dos barcos iguales, faenando de la misma forma, pertenecientes a ámbitos distintos de desarrollo, geográfico, etc. tendrían visiones distintas de lo que debe ser la seguridad, entre otras causas:

- Por costumbre no se aprecia el peligro.
- Condiciones de formación.
- El entorno social no lo destaca.
- No tener actividad alternativa.

La sensibilización (*) tendrá diferentes efectos dependiendo del medio socio-económico en que se realice. En países desarrollados se verá favorecida por el hecho de que las otras actividades del entorno social gozan de unas condiciones de seguridad que contrastan fuertemente con las del sec-

* Implica conocimiento, convencimiento y formación.



tor pesquero. La aceptación puede ser más fácil. En los países en vía de desarrollo esto no es así en muchas ocasiones, al comparar con sectores que adolecen de la misma falta. La aceptación puede estar más condicionada que en el caso precedente.

Las mejoras de rentabilidad se dirigirán, en parte, a la seguridad, en un país desarrollado, y prácticamente sólo a incrementar la productividad del buque o la remuneración del tripulante, en países menos desarrollados. Se estima que la mejora de la rentabilidad de la explotación debe permitir un incremento de los salarios y de las condiciones de habitabilidad del barco, ya que el resultado de la sensibilización podría verse seriamente coartada.

Se hizo referencia a la sensibilización del armador hacia la adopción de medidas de seguridad, pero además debería imponerse la necesidad desde la Administración porque su ausencia incide en el colectivo nacional e internacional a través de:

- Costes de accidentes, hospitalizaciones.
- Costes de desempleo.
- Costes de salvamento, remolque, contaminación, obstrucción de vías navegables, etc.,

También organizaciones privadas, como las compañías de seguro, pueden incidir sobre la seguridad del buque actuando sobre la valoración del riesgo (sobre primas).

Con lo expuesto se pretende destacar que la incidencia sobre seguridad de una política de pesca debe considerar la rentabilidad reforzada con otras medidas para asegurar la transmisión de efectos.

Otra forma de incidencia de la política pesquera que estamos considerando, dentro del contexto de la ordenación sin cambio en la estructura de una flota, es la del control de otras variables afectando al esfuerzo, como los períodos de inactividad. Esto podría repercutir en la seguridad al ampliar el período de descanso del tripulante y permitir además una mayor dedicación a las tareas de mantenimiento y reparación. Como contrapartida, esta disminución del esfuerzo puede no corresponderse con un incremento de capturas, de la rentabilidad (al menos a corto plazo), lo que tampoco facilitaría fondos para invertir en seguridad, además de que el sistema de remuneración podría generar una baja de ingresos para el tripulante.

Pueden considerarse, entre otras, las siguientes acciones:

- Partir de la aplicación de la seguridad imperativamente, a igualdad del esfuerzo existente, lo que generaría un incremento de costes, y una resistencia en la aplicación que alcanzaría al total de la flota (*).
- Partir de una política de regulación del esfuerzo, modificando la estructura de la flota, generando desempleo (**), y teniendo como contrapartida una posible alza de la productividad, base de una probable potenciación de la seguridad.

Puede ocurrir que la actividad no se detenga, a nivel general, en el punto de esfuerzo en el que se anula el beneficio, entre otras cosas, porque esta anulación no es simultánea, en un momento dado, para toda la flota. En estas condiciones muchos barcos seguirán faenando ignorando o evitando incurrir en costes de amortización, seguros, etc. y de seguridad. Podría aprovecharse este desfase en la llegada a un punto crítico (con la problemática de un desempleo masivo), a medida que se produjeran amarres (acelerados si se exigiera el cumplimiento de ciertas condiciones mínimas), para imponer medidas de seguridad. El coste de la aplicación podría ser repercutido al resto de la flota (que aprovecharía la disminución del esfuerzo) o ser asumido por la Administración, todo ello referido a países con esa problemática de regulación.

Si a medida que los países menos desarrollados potencian la utilización de sus recursos se produce el desplazamiento desde sus caladeros de los barcos de países que faenan por convenios, puede darse un cambio en la distribución de rentabilidad que podría incidir, asimismo, en los niveles de seguridad, mejorando la de los propietarios de los caladeros disminuyendo la de los barcos que abandonen aquéllos.

Desearía recordar que la seguridad del trabajo dependerá

de las condiciones del barco y del medio en un momento dado, así que la solución en cuanto a normas a emitir y el grado de exigencias para su cumplimiento quizás debiera tener en cuenta la posibilidad de encontrar situaciones extremas para ambos grupos de condiciones, junto a consideraciones sociales. Se puede presentar la opción de permitir faenar a barcos que se encuentran sólo en un nivel medio de conservación y equipamiento y que puede afrontar con seguridad unas ciertas condiciones climáticas, o no tenerlo en cuenta y generar el amarre, quizás irreversible. Pero esta actuación exigiría tal flexibilidad que podría desvirtuarse cualquier reglamentación establecida.

Pasemos ahora a considerar el efecto que puede derivarse de las formas de retribución de los tripulantes.

B.- SISTEMAS DE REMUNERACION Y SEGURIDAD

Como tipos básicos de remuneración empleados en la pesca pueden citarse el de reparto y el del sueldo con participación en capturas. El primer sistema es el más extendido, ya que el segundo se aplica a flotas de cierta envergadura y estructura empresarial, con convenios donde, entre otras cuestiones, se regulan las jornadas de trabajo.

El sistema de reparto no asegura remuneración alguna, lógicamente, durante los períodos de paro (averías, mal tiempo, etc.). En países con coberturas sociales esos períodos pueden cubrirse con prestaciones por desempleo o derivadas de enfermedad y accidente. Este sistema implica, como es sabido, la participación del trabajador en los riesgos de la explotación y liga su retribución a los resultados de aquélla. En una profesión tan dura y con las condiciones de trabajo que, en general, imperan a bordo, la motivación para trabajar descansará primordialmente en la posibilidad del beneficio elevado y rápido.

En principio podría establecerse un paralelismo entre este sistema y el de destajo, usado en la industria, pero las diferencias son concluyentes:

La parte de pesca es más aleatoria que la remuneración del destajo, al menos en sus condicionantes ajenos al trabajador. En el destajo, si se realiza una faena se obtendrá una cantidad estipulada, mientras que en la pesca si se realiza un trabajo se puede ganar más pero no se sabrá cuánto.

En el destajo, del aumento del esfuerzo se deriva un incremento de la productividad, que se distribuye. En el sistema a la parte esto no sucede así.

* La aplicación en vigor del Convenio de Torremolinos de 1977, puede demostrar la existencia de estas consideraciones.

** Un programa de jubilación anticipada, (sólo para países con una seguridad social desarrollada) puede presentar el problema de la cuantía de la pensión, por las bases de cotización que pueden emplearse, por la aleatoriedad de los ingresos reales de los tripulantes en la remuneración a la parte. Si al buque se le compensara por sus condiciones de seguridad, la aceptación sería más fácil al considerarse el desempleo como alternativa.

Desde el punto de vista de la seguridad, un incremento del ritmo de trabajo, en el destajo, puede llevar a un mayor riesgo, que puede compensarse con un aumento de las medidas de seguridad, ya que es segura la obtención de más rentabilidad. En el sistema de remuneración a la parte el aumento de ritmo en las faenas no servirá para, con certeza, ganar más a partir de un salario garantizado, sino para ganar algo, por lo que se adoptará el ritmo que aconsejen las circunstancias sin tener en cuenta ese aumento del riesgo, y dado que es aleatorio el incremento de productividad, consecuencia de ese esfuerzo, tampoco será concluyente para que el armador incurra en un coste cierto en seguridad a cambio de un premio probable (muchas veces el tripulante tampoco lo exigirá, bastante tiene con pensar en ganar un salario de cualquier cuantía).

Si se establece la comparación a nivel de industria, una mejora en las ventas inducirá a una elevación de la producción (y de los costes) en una empresa terrestre. En la de pesca ese mismo hecho no conducirá a poder aumentar las capturas (la producción) a pesar de hacerlo el esfuerzo (y los costes, al menos el de energía).

¿Cuál sería la política para un incremento de la seguridad cambiando la remuneración? Ya se ha anotado algo al referirnos al destajo; si en la mar se llegara a un salario garantizado, éste podría basarse, entre otras posibilidades, en:



- Un salario mínimo fijado por la Administración (caso del SMI).
- Un salario medio, real, convenido, para una flota, un puerto, etc.

Un salario mínimo interprofesional puede ser bajo, respecto a la media del obtenido en el trabajo profesional y el salario medio real no reflejar las desviaciones que se presentarán en cada barco. Aun cuando se haga distinción por grupos de tonelajes, tipo de faena, etc., habrá diferencias, por lo que será difícil globalizar en la fijación. Esta problemática se agudizará en el caso de países menos desarrollados donde la información básica será más defectuosa.

En cualquier caso, el salario resultante se verá complementado con las ganancias derivadas de la participación en la pesca (que podrían ser menores a cambio de un salario mínimo seguro), el trabajador incrementaría ahora su esfuerzo con la esperanza de ganar más, pero seguiría siendo aleatoria la consecución de mayor productividad, con la consecuencia de la posible actitud del armador hacia la seguridad, ya comentada, después de haber gravado la explotación con una obligación salarial.

Se estima que cualquier remuneración garantizada que se establezca, tanto en su cuantía como en su forma de obtención (por ejemplo, con variaciones porcentuales compensatorias del reparto en función del rendimiento del viaje), subvencionada o no, debe pasar por la rentabilidad de la explotación que es lo que hace afrontar el coste de la seguridad. Si se quiere establecer una remuneración prefijada habrá que considerar la posibilidad de subvenciones directas o indirectas para la seguridad.

A manera de conclusión, recordemos cómo las condiciones de explotación pueden propiciar el evitar incurrir en costes, entre ellos los de seguridad. Es una situación compleja donde, sin variar el entorno, se producirá un deterioro de aquellas condiciones hasta que los mecanismos de mercado expulsan a los más vulnerables, pero habrá transcurrido un período de tiempo en el que la seguridad puede haber sido ignorada de modo general.

Por otra parte cabría preguntarse por la distribución de los costes de seguridad entre las partes implicadas: ¿todo al armador, al tripulante? ¿Qué participación para la Administración, Seguros, etc.?

Puede pensarse que, si el tripulante gana seguridad, estará dispuesto a ver reducidas sus ganancias, pero lo admitirá de peor grado si éstas son inseguras y si además no está sensibilizado de que verdaderamente corre peligro sin aquélla.

Así que rentabilidad y sensibilización son parámetros decisivos cuando se trata de armadores y tripulantes.

La Administración, al participar en el desarrollo de la seguridad, tendría que intervenir con apoyo económico, haya o no rentabilidad, aunque sólo tuviera en cuenta el costo para el colectivo nacional de soportar las incidencias negativas del sector, prescindiendo de otros valores más importantes que los meramente económicos. Como posible instrumentación de esa participación puede intervenir en la disminución de costes de explotación de:

- Seguridad Social (en países con este Sistema puede bonificarse la cotización).
- Combustible (subvención de precios).
- Reparaciones, aprovisionamientos (formación de cooperativas, bonificaciones fiscales, etc.).
- Seguros (intervención en la regulación).

Los países menos desarrollados tendrían dificultades para utilizar los mecanismos indicados, por falta de una adecuada estructura administrativa o comercial. En estos países debe tenerse en cuenta, junto a la rentabilidad y sensibilización, la cooperación internacional.

Si se considerase la ejecución de una política de seguridad para la pesca podría tenerse en cuenta, asimismo, las acciones conducentes a aquel objetivo como integrantes de un sistema más amplio de acción social general, estableciendo un paralelismo, junto a otras posibilidades, entre uno de los fines de la protección social, el de evitar que se faene a edades peligrosas (coeficientes de reducción de edad para jubilación), y el hacerlo en edades adecuadas con unos

medios que no lo son. Si en los países en vía de desarrollo, sin buenos recursos pesqueros, tampoco existe la posibilidad para esa acción social, la sensibilización podría tener menos sentido y perder efectividad.

En general, si la Administración subvenciona, podrá exigir la adopción de medidas de seguridad, con menos limitaciones que en otro caso (*). Las empresas aseguradoras, en su caso, tendrán una incidencia pasiva, por cuanto los costes de seguro tenderían a ser evitados por los barcos, y un endurecimiento de las condiciones de las primas no mejoraría la situación.

En resumen, las ganancias de la pesca parecen cada día más aleatorias. Si se produce un deterioro en la rentabilidad de la explotación se tenderán a diferir algunos costes entre los que se encuentran los de seguridad. Si existe beneficio, es posible que no se aplique en la mejora de las condiciones de trabajo, ya que ello dependerá de la sensibilización de los participantes. De manera general podría considerarse que cualquier política de pesca, que se pretenda hacer incidir en la seguridad, pasa por la rentabilidad si aquella debe depender del sector privado.

En cualquier caso, y dada la transcendencia que tiene para la vida humana el utilizar medios inadecuados en la actividad pesquera, la Administración (nacional e internacional) deberá contribuir a su mejora, a fin de minimizar los riesgos de un trabajo entre los más duros aun sin la existencia de aquéllos.

(*) Puede indicarse que, mientras que la ayuda para la disminución de costes sea privada (constitución de una cooperativa, por ejemplo), los efectos de la explotación realimentarán el sistema de compensación y podría llegarse a la necesaria ordenación de caladero con una más unánime aceptación. Si la ayuda se materializa por subvenciones el sistema no es cerrado, contribuyendo a pasar al resto de la sociedad el coste de la falta de optimización de la explotación.