

# DIAGNÓSTICO

## Sobre la situación profesional de las mujeres en la pesca extractiva



Foto: Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero ©



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE



RED ESPAÑOLA DE MUJERES  
EN EL SECTOR PESQUERO



Unión Europea

Fondo Europeo Marítimo y  
de Pesca (FEMP)



Foto: Mujeres preparando el puesto de pesca en la Albufera. Imagen cedida por la Asociación de Mujeres Tyrius El Palmar (Comunidad Valenciana) ©

<b>BLOQUE 1: ASPECTOS GENERALES</b>	<b>5</b>
Introducción a la pesca extractiva	6
Objetivos del estudio	7
Metodología	8
Características de la flota pesquera española	9
Tipologías de pesca	10
Normativa y regulación	11
Principales especies de interés comercial	14
Principales artes de pesca	15
Producción, valor y empleo en la pesca	18
<b>BLOQUE 2: ANÁLISIS SOCIO-LABORAL DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO</b>	<b>19</b>
Regulación laboral y protección social	20
Perfiles profesionales y funciones a bordo	23
Procesos y tareas	26
La igualdad de oportunidades en la pesca	28
Representatividad de la mujer en cifras	33
La actividad femenina en el ámbito marítimo	39
Marco normativo y estratégico para la igualdad de género en el sector	44
Problemáticas de las mujeres en la actividad pesquera extractiva	46
Difícil acceso a la actividad	47
Distinto desarrollo profesional y limitado ascenso y promoción	48
Adaptabilidad de los barcos para acoger tripulaciones mixtas	49
Condiciones de vida a bordo	50
Maternidad y conciliación de la vida laboral y familiar	52
Retribución y rentabilidad de la actividad pesquera	53
Seguridad y salud laboral	57
Liderazgo y participación de las mujeres en los órganos de gobierno	60
Asociacionismo femenino en el ámbito marítimo pesquero	61
<b>BLOQUE 3: TENDENCIAS - ENCUESTA</b>	<b>63</b>
<b>BLOQUE 4: CONCLUSIONES</b>	<b>70</b>
Bibliografía y recursos documentales	75



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE



RED ESPAÑOLA DE MUJERES  
EN EL SECTOR PESQUERO



Unión Europea

Fondo Europeo Marítimo y  
de Pesca (FEMP)

# DIAGNÓSTICO SOBRE LA SITUACIÓN PROFESIONAL DE LAS MUJERES EN LA PESCA EXTRACTIVA

**Dirección Técnica:**

**Subdirección General de Economía Pesquera**

**Dirección General de Ordenación Pesquera**

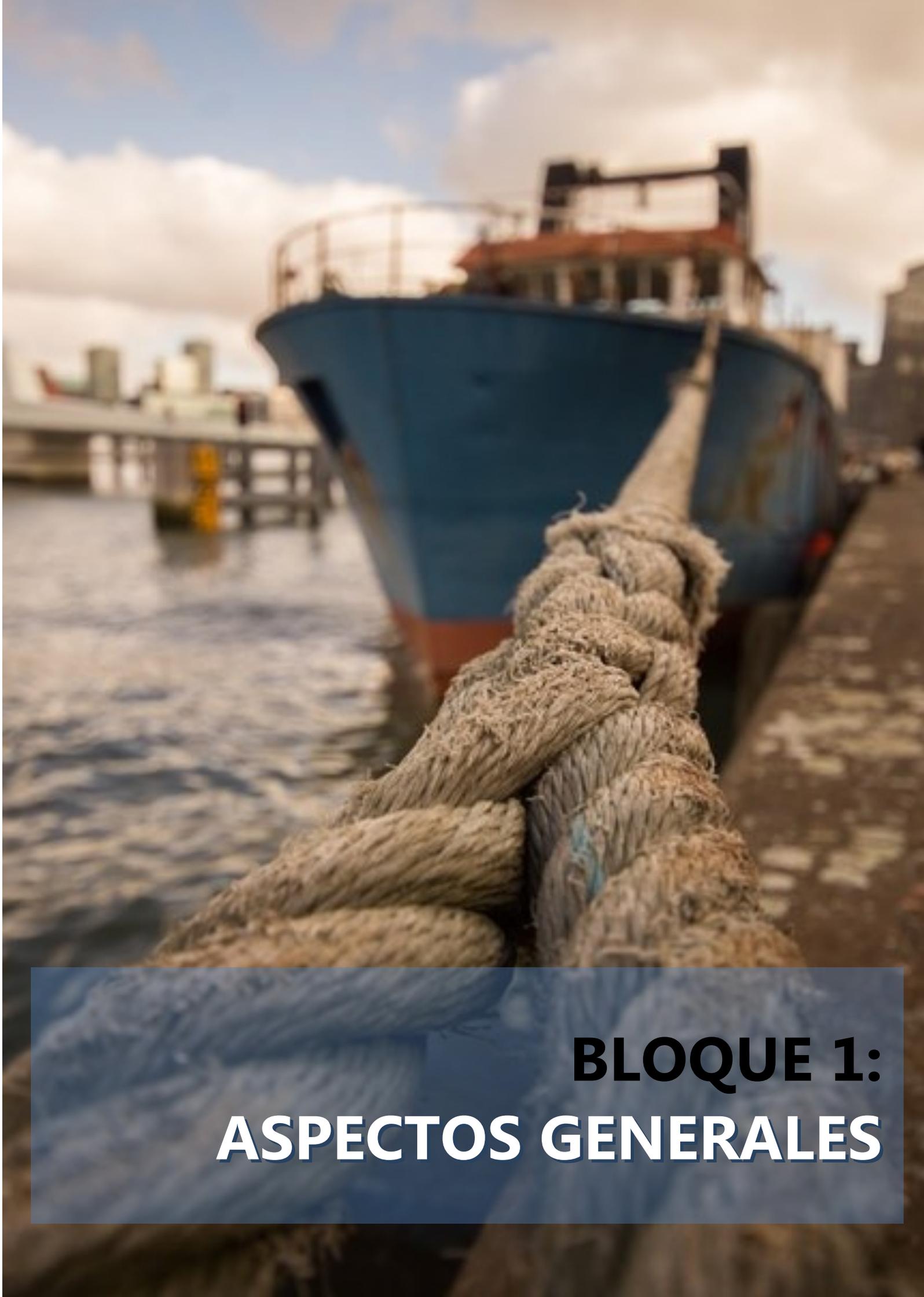
**Secretaría General de Pesca**

**Redacción y maquetación:**

**Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero (REMSP)**

**1ª Edición: agosto 2017**



A photograph of a blue ship docked at a pier. A thick, light-colored rope is in the foreground, leading from the bottom center towards the ship. The ship has a blue hull and a red bottom. The background shows a harbor with other buildings and a cloudy sky.

# **BLOQUE 1:** **ASPECTOS GENERALES**



## Introducción a la pesca extractiva:

**La** pesca extractiva es una de las actividades económicas más importantes del sector primario español. La realizan principalmente, aunque no exclusivamente, los buques pesqueros que faenan en cualquiera de las áreas marítimas del globo terráqueo. Estas áreas están definidas por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), con delimitaciones precisas para cada zona principal de pesca, y en la mayoría de los casos con divisiones, subdivisiones, etc.

A nivel mundial, España ocupa el puesto número 18 en producción pesquera, con 1.103.537 Tn de capturas en 2014, lo que representa aproximadamente el 1,35% de la producción mundial, que ascendió ese año a 81.549.353 Tn, según el informe *Estado Mundial de la pesca, 2016* de FAO; siendo, asimismo, el primer productor de pesca de la Unión Europea.

Dentro del ámbito europeo, España cuenta con la flota de mayor capacidad, con 337.678,90 GT (el 21% del total de la UE), y la de mayor potencia, con 1.073.821,37 KW (el 16% del total de la UE). Asimismo, ocupa el tercer puesto de la flota comunitaria en número de buques, tras Grecia e Italia, con 9.299 barcos (el 11% del total). **[NOTA 1].**

Desde la perspectiva socioeconómica, la importancia de la pesca es innegable, pues genera un gran número de empleos tanto directos como indirectos. Además, España tiene reconocidas más de mil especies pesqueras de interés comercial, ocupando así el primer puesto en variedad de pescado en la UE y en el mundo. **[NOTA 2].**

**NOTA 1: Fuente:** Estadísticas pesqueras del MAPAMA: Flota pesquera de pesca marítima. Datos correspondientes a 2016. Informe publicado en Abril 2017.

**NOTA 2: Fuentes:** MAPAMA. Mercados y economía pesquera, 2017; CEPESCA. Informe del sector pesquero español, 2017.

## Objetivos del estudio:

**E**l mar ha sido concebido desde la antigüedad como un dominio exclusivo del hombre. Muestra de esta mentalidad es la creencia popular arcaica de que las mujeres a bordo traían mala suerte. Partiendo de esa premisa, no resulta extraño que la presencia femenina en la actividad extractiva haya sido tradicionalmente residual, ya que mientras los hombres embarcaban, ellas se ocupaban de otras actividades ligadas a la extracción que desarrollaban desde tierra, como las de la industria auxiliar.

Además de estos prejuicios sociales, otros factores han influido en la escasa representatividad de la mujer en la pesca, como la falta de adaptación estructural de las embarcaciones o la imposibilidad de conciliar ante la ausencia de horarios regulares y, a menudo, prolongadas ausencias del hogar. Estas barreras siguen estando presentes; no obstante, en los últimos años se han producido algunos cambios con la incorporación –todavía moderada– de mujeres a esta actividad.

El propósito del presente diagnóstico es analizar el papel del colectivo femenino en la pesca extractiva, partiendo de la aproximación a una serie de aspectos básicos que definen y caracterizan esta actividad, para posteriormente identificar dónde están más presentes las mujeres, así como aquellas cuestiones que condicionan su entrada en la actividad o su permanencia en ella. Asimismo, se busca poner el foco de atención en las principales problemáticas a las que se enfrentan las profesionales que actualmente se dedican a la pesca, especialmente aquellas que tienen que ver con cuestiones de género.

El fin último del estudio es contribuir a la visibilización del colectivo femenino y a la puesta en valor de su trabajo, contribuyendo así a acabar con los estereotipos y roles preestablecidos, y posibilitando una reflexión sobre el estado de la igualdad de oportunidades en un sector todavía ampliamente masculinizado, en el que la mujer sigue representando poco más del 5% del total de los trabajadores.





## Metodología:

**E**ste estudio busca identificar la presencia femenina en el ámbito de la pesca extractiva, destacando el papel y la contribución de las mujeres al sector, así como las causas de su escasa presencia en términos numéricos a partir del análisis de las barreras a las que se enfrentan.

Con esta finalidad, el presente trabajo de investigación parte de un primer bloque en el que se recogen una serie de aspectos generales para contextualizar el sector de actividad objeto de estudio; esto es la pesca extractiva, tales como las características de la flota pesquera, las tipologías de pesca, el marco normativo y de regulación de la actividad, las principales especies de interés comercial, las distintas artes de pesca, así como los datos relativos a la producción pesquera, su valor económico y el empleo generado.

Por su parte, el segundo bloque de este diagnóstico aborda de manera más concreta -y desde un punto de vista tanto cualitativo como cuantitativo- la situación sociolaboral de los profesionales de la pesca extractiva, profundizando en los aspectos diferenciales que caracterizan la actividad femenina en este ámbito con el estudio de sus problemáticas específicas.

Dada la fundamentación sociológica de este diagnóstico la metodología de trabajo en que se basa no persigue establecer una hipótesis para comprobar su cumplimiento de manera estricta y científica, sino que pretende ser una primera aproximación a la realidad sociolaboral de estas profesionales del mar, que pueda servir de punto de partida para impulsar futuras medidas en favor de la igualdad en este sector.

La parte más puramente cuantitativa de este diagnóstico se apoya, en primer lugar, en los datos procedentes de las principales fuentes estadísticas disponibles (Instituto Social de la Marina y el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente). Con el fin de complementar dichos datos, se ha realizado una encuesta propia difundida telemáticamente entre las entidades miembros de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero y cofradías de pescadores (a través de la Federación Nacional), para ser cumplimentada por trabajadoras de la pesca extractiva. No obstante, el deficitario índice de respuesta alcanzado impide generar datos cuantitativos lo suficientemente amplios como para ser interpretados de forma concluyente y extrapolados al conjunto del sector.

Para determinar el universo de población, previo al establecimiento de la muestra necesaria para el estudio, se utilizó el último dato disponible sobre empleo femenino en pesca marítima del MAPAMA (correspondiente a 2015), que lo sitúan en 693 mujeres. Partiendo de este tamaño de población, para un porcentaje de error estándar del 5%, un nivel de confianza limitado al 90%, y una variabilidad conservadora del 50% (en tanto que no existen antecedentes sobre investigaciones similares) sería necesario consultar a un total de 195 individuos. En este sentido, el número de formularios cubiertos recibidos sólo alcanza al 6% de la muestra requerida, de ahí que los resultados aportados en el tercer bloque de este diagnóstico deban ser considerados sólo de forma aproximada a modo de tendencias, que pueden ayudarnos como punto de partida para describir la situación de la mujer en el sector de la pesca extractiva.

# Características de la flota española:

**La** flota pesquera española tienen un carácter fundamentalmente artesanal. Según la distribución de buques por eslora promedio (*Estadísticas de Flota Pesquera* del MAPAMA), en torno al 69% del total de buques operativos en 2016 **[NOTA 3]** tienen menos de 12 metros; algo más de un 27% tienen una eslora comprendida entre 12 y 24 metros y tan solo un 4% tiene más de 24 metros.

En cuanto a antigüedad, la media de edad de los buques españoles se sitúa en torno a los 31 años, siendo la flota de artes menores la más envejecida (con 34 años de media) y la dedicada a las artes fijas la más moderna (con una media de 16 años).

Por tipología de pesca, la distribución actual de la flota española (datos 2016) es la siguiente: el 77,6% se dedica a las artes menores, seguidas del arrastre (10,4%), el cerco (6,5%), el palangre (4,2%), las redes de enmalle (0,7%) y las artes fijas (0,6%).

En relación con las pesquerías y la actividad pesquera, el 96,7% de los buques activos en 2016 han ejercido su actividad en el caladero nacional, fundamentalmente en el Cantábrico-Noroeste (el 53,9% de los barcos que faenan en aguas nacionales) y en el Mediterráneo (28,2%). Por su parte, los caladeros de la UE representan el 1,2% de la actividad de los barcos españoles, y los internacionales el 2,1%.

## Evolución en los últimos años:

En 2016 la flota española sigue experimentando la tendencia a la reducción de la capacidad que se ha venido produciendo en los últimos años, tanto en número de buques (que han descendido un 1,2% respecto a 2015, con la pérdida de 110) como en arqueo y potencia, que se han reducido un 1,4% y un 1,2%, respectivamente.

**NOTA 3:** Se han considerado "operativos" aquellos buques que en la fecha de referencia (31 de diciembre de 2016) estaban en la lista tercera y vigentes en el Censo de Flota Pesquera Operativa.





## Por Comunidades Autónomas:

El reparto de la capacidad pesquera por Comunidades Autónomas es muy desigual. Galicia es con diferencia la Comunidad que ostenta el mayor número de buques pesqueros, que ascienden a 4.534, lo que representa el 48,76% de la flota total nacional. Le siguen Andalucía (con 1.486 buques, el 15,98%), Canarias (786 buques, el 8,45%), Cataluña (763 buques, el 8,21%) y Comunidad Valenciana (587, el 6,31%).

En cuanto a arqueo, el 43,05% de GTs de la flota española corresponden a Galicia, seguida de País Vasco (el 20,40%), Andalucía (10,59%), Canarias (6,76%) y Cataluña (6,09%). Por su parte, la mayor potencia se registra igualmente en Galicia, con el 35,40% de CVs, seguida de País Vasco (14,64%), Andalucía (14,37%), Cataluña (11,31%) y Comunidad Valenciana (8,33%).

En base a la eslora de los barcos, los de mayor porte se encuentran en País Vasco (28,07 m de promedio). El resto de Comunidades donde la eslora promedio supera los 12 metros son: Ceuta (21,03 m), Cantabria (17,31 m), Comunidad Valenciana (14,76 m) y Cataluña (13,87 m).

## Tipologías de pesca:

**A** grandes rasgos, existen dos tipologías de pesca: la pesquería artesanal o a pequeña escala y la pesquería industrial o a gran escala.

La **pesca artesanal** es aquella pesca de carácter tradicional que se realiza cerca de la costa, caracterizada por el uso de aparejos sencillos y barcos pequeños. Esta actividad pesquera artesanal se basa principalmente en pequeñas empresas familiares, donde las mujeres juegan un papel fundamental y tienen una mayor presencia.

Una de las definiciones más recientes de “pesca costera artesanal” se encuentra recogida en el Reglamento (UE) nº 508/2014 relativo al FEMP, donde se define como “*la pesca practicada por buques pesqueros de eslora total inferior a 12 metros que no utilicen los artes de pesca de arrastre*”.

Sin embargo, cada Estado ha venido aplicando en la práctica su propia definición para este sector, recurriendo a una amplia gama de términos (como los de pesca artesanal, pesca litoral, pesca de bajura a pequeña escala o pesca costera) en base a criterios como la eslora, la zona de actividad, el tipo de arte de pesca, la frecuencia con la que los barcos regresan a puerto o la distancia desde el puerto de origen a la zona donde faenan.

En España, la mayor parte de la flota se dedica a la **pesca de bajura**, es decir, aquella cuyos barcos faenan en las proximidades de la costa, en caladeros nacionales próximos al puerto, al que suelen regresar diariamente y antes de 24 horas.

Por otro lado, la **pesca industrial** a gran escala presenta una mayor inversión económica y se compone de barcos de gran envergadura, provistos de técnicas modernas (como teledetección, GPS, etc.) que faenan en aguas relativamente alejadas del litoral (**pesca de altura**) o acuden hacia caladeros de latitudes muy distantes de la costa (**pesca de gran altura**) con el fin de faenar allí al menos durante tres meses. En este caso se trata de buques congeladores de alto tonelaje y potencia que llevan anclas en pareja, de manera que un barco se convertirá en la factoría, al tiempo que su par regresará a puerto cada diez días a descargar.

# Normativa y regulación:

**La** Constitución Española establece en su Artículo 149.1.19ª que el Estado tiene *competencia exclusiva en materia de pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las Comunidades Autónomas*. En este sentido, *las CCAA podrán asumir competencias en la pesca en aguas interiores, el marisqueo y la acuicultura, la caza y la pesca fluvial* (Art. 148.1.11ª).

Más allá de lo estipulado en esta norma suprema del ordenamiento jurídico español, el volumen de legislación en relación a la pesca es muy amplio, con innumerables normativas, tanto a nivel regional como nacional y comunitario, que abordan diferentes aspectos de esta actividad: política pesquera, TACs y cuotas, régimen de control e inspección, conservación de recursos y planes de recuperación de especies, acuerdos pesqueros, espacios marítimos y caladeros, modalidades de pesca, etc. De cara a la elaboración de este diagnóstico resultaría muy complejo abarcar esta vasta producción legislativa. Por ello, nos ceñiremos a aquellas normas jurídicas en materia de pesca de mayor rango en el ámbito nacional, emanadas de las Cortes Generales o que constituyen el marco de referencia para las siguientes temáticas:

## Pesca Marítima:

⇒ **Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.**

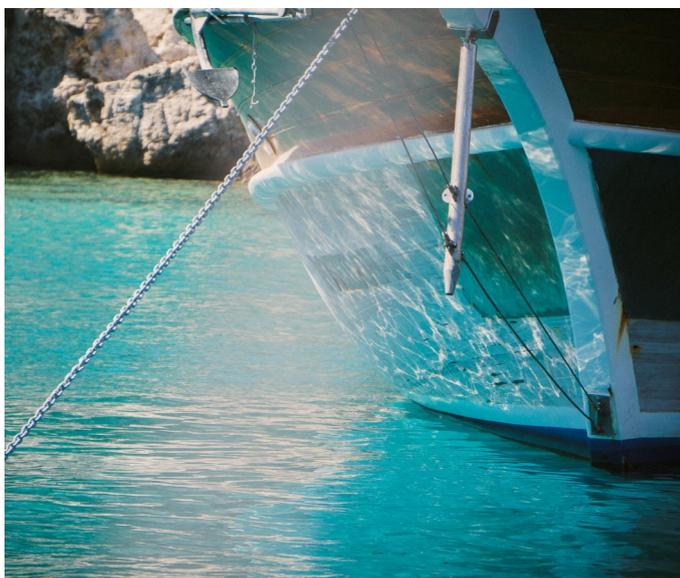
Es el principal marco legislativo del Estado Español para la pesca y tiene por objeto la regulación de la pesca marítima como competencia exclusiva del Estado, así como el establecimiento de la normativa básica de ordenación del sector pesquero. Asimismo, establece las normas básicas de ordenación de la actividad comercial de productos pesqueros y la regulación del comercio exterior de estos. Por otro lado, fija la programación de la investigación pesquera y oceanográfica de competencia del Estado, en el ámbito de la política de pesca marítima.

Otro de los fines de esta legislación es el establecimiento del régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Esta norma deroga la Ley 9/2007, sobre regularización y actualización de inscripciones de embarcaciones pesqueras en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, entre otras normativas en materia de ordenación pesquera.

⇒ **Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.**

El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima. Se considera navegación marítima además de la que se realiza por las aguas del mar, también la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.





⇒ **Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.**

Esta Ley tiene como fines determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado, así como la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos. También regula la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización. Dicha Ley determina la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas, y regula la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.

En cuanto a la Marina Mercante, establece su marco normativo y la regulación de su administración propia, así como el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

## Protección del medio marino:

⇒ **Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988, de Costas**

Esta Ley modifica determinados artículos la Ley de Costas de 1988, la cual regula la determinación, protección, utilización y policía del dominio público marítimo-terrestre, y especialmente de la ribera del mar, con el fin de asegurara su integridad y adecuada conservación. Asimismo, garantizar el uso público del mar, de su ribera y del resto del dominio público marítimo-terrestre, regulando la utilización racional de estos bienes y el mantenimiento de la calidad de las aguas.

⇒ **Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino.**

Esta Ley establece el régimen jurídico que rige la adopción de las medidas necesarias para lograr o mantener el buen estado ambiental del medio marino, a través de su planificación, conservación, protección y mejora. Para ello, establece estrategias marinas para asegurar un uso sostenible de los recursos del medio marino que tenga en consideración el interés general. Con ellas se persigue proteger y preservar el medio marino, incluyendo su biodiversidad, evitar su deterioro y recuperar los ecosistemas marinos en las zonas que se hayan visto afectadas negativamente; prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación, y velar por que no se produzcan impactos o riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar.

Esta legislación establece los mecanismos para garantizar que la actividad pesquera sea compatibles con la preservación de su biodiversidad.

## Protección de los trabajadores:

⇒ **Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.**

El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se regula por esta ley y por sus disposiciones de desarrollo, así como por las normas de general aplicación en el sistema de la Seguridad Social.

Asimismo, las disposiciones contenidas en esta Ley complementan la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

## Espacio marítimo:

A pesar de su antigüedad, existen otras normativa aún en vigor que definen y regulan aspectos relacionados con las aguas jurisdiccionales y costas marítimas:

⇒ **Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre la Zona Económica Exclusiva**

Esta Ley establece la denominada zona económica exclusiva, que se extiende desde el límite exterior del mar territorial español hasta una distancia de doscientas millas náuticas, contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél, en la que el Estado español tiene derechos soberanos a los efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales del lecho y del subsuelo marinos y de las aguas suprayacentes.

⇒ **Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre el mar territorial**

Determina que la soberanía del Estado español se extiende, fuera de su territorio y de sus aguas interiores, al mar territorial adyacente a sus costas, delimitado de conformidad con lo preceptuado en dicha norma.

⇒ **Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.**

Norma derogada, excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias, por la disposición derogatoria única.f) de la Ley 14/2014, de 24 de julio. Esta Ley regula el auxilio y salvamento de los buques de navegación marítimo o aeronaves en el mar que se encuentren en peligro, de las cosas que se hallen a bordo, del flete y del precio del pasaje, así como los servicios del mismo género que se presten entre sí los buques de navegación marítima y los de navegación interior, sin que haya lugar a distinguir entre ambas clases de servicios ni a tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados.

## Recuperación de especies:



La capacidad de pesca y el esfuerzo asociado vienen establecidos en cada pesquería en base a sus particularidades a través de **planes de gestión o recuperación, regulados por su normativa correspondiente**, en los que se establecen las condiciones de ordenación de las modalidades de pesca, fijándose entre otras cuestiones un periodo autorizado de actividad, las vedas y las condiciones técnicas con las que han de contar las embarcaciones (potencia, eslora, arqueo), así como las embarcaciones autorizadas a faenar y la aplicación derivada de normativa sobre totales admisibles de capturas (TAC) y cuotas.

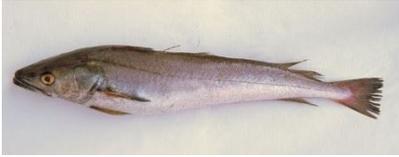
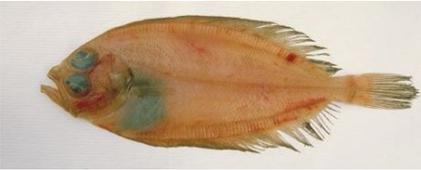
Es crucial para la sostenibilidad adoptar estas medidas para regular el esfuerzo pesquero, ya que las poblaciones de peces tienen una productividad natural alta, pero no limitada, de modo que si se capturan más peces que el excedente natural de las poblaciones se reduce la producción para el futuro. En este sentido, los planes para la gestión sostenible de especies garantizan que poblaciones concretas no se agoten a corto ni a largo plazo, fijando para ello una serie de objetivos y medidas para alcanzarlos. En ocasiones los planes de gestión o recuperación llevan aparejados un objetivo de reducción financiado por ayuda pública (fondos comunitarios) sobre un límite máximo de la capacidad pesquera, recogidos en sus correspondientes planes de ajustes del esfuerzo pesquero.

A raíz de la nueva Política Pesquera Común, los planes plurianuales incluyen el objetivo del rendimiento máximo sostenible y un plazo para alcanzarlo, medidas de aplicación de la obligación de desembarque y, entre otras cosas, garantías de aplicación de medidas correctoras en caso necesario y cláusulas de revisión.

A raíz de la nueva Política Pesquera Común, los planes plurianuales incluyen el objetivo del rendimiento máximo sostenible y un plazo para alcanzarlo, medidas de aplicación de la obligación de desembarque y, entre otras cosas, garantías de aplicación de medidas correctoras en caso necesario y cláusulas de revisión.



# Principales especies de interés comercial:

<p><b>Merluza europea</b> (<i>Merluccius merluccius</i>)</p> 	<p><b>Boquerón o anchoa</b> (<i>Engraulis encrasicolus</i>)</p> 	<p><b>Rape negro</b> (<i>Lophius budegassa</i>)</p> 
<p><b>Sardina europea</b> (<i>Sardina pilchardus</i>)</p> 	<p><b>Atún blanco</b> (<i>Thunnus alalunga</i>)</p> 	<p><b>Gallos nep.</b> (<i>Lepidorhombus spp</i>)</p> 
<p><b>Gamba rosada</b> (<i>Aristeus antennatus</i>)</p> 	<p><b>Pulpo común</b> (<i>Octopus vulgaris</i>)</p> 	<p><b>Estornino</b> (<i>Scomber japonicus</i>)</p> 
<p><b>Caballa del Atlántico</b> (<i>Scomber scombrus</i>)</p> 	<p><b>Bacaladilla</b> (<i>Micromesistius poutassou</i>)</p> 	<p><b>Jurel</b> (<i>Trachurus trachurus</i>)</p> 
<p><b>Pez espada</b> (<i>Xiphias gladius</i>)</p> 	<p><b>Rape</b> (<i>Lophius piscatorius</i>)</p> 	<p><b>Cigala</b> (<i>Nephrops norvegicus</i>)</p> 
<p><b>Sepia común</b> (<i>Sepia officinalis</i>)</p> 	<p><b>Chirla</b> (<i>Chamelea gallina</i>)</p> 	<p><b>Gamba de altura</b> (<i>Parapenaeus longirostris</i>)</p> 

# Principales artes de pesca:

**Ex**isten numerosos métodos de pesca, que van desde pequeños anzuelos unidos en línea hasta grandes y complejas redes de arrastre, o aparejos de cerco manejados por grandes buques de pesca. El uso de una u otra arte viene condicionado por las especies objetivo, el hábitat en el que éstas se encuentran y la regulación del caladero donde faena el buque. A continuación se describen los principales, aunque existen algunos tipos (como los artes de tiro, de caída o de izada) ya en desuso o circunscritas a una determinada región, que van más allá de esta relación:

## Arrastre:

Las artes de arrastre son de tipo activo (se desplazan y van al encuentro de las especies) que se basan en redes en forma de embudo o cono, cerrado por un copo o saco (que es donde se acumulan las capturas) que se ensancha en la boca mediante bandas o alas de las salen unos cables y unas “puertas”, que mantienen la boca de la red abierta mientras es remolcada por el barco pesquero. De esta forma atraviesan los bancos de peces y éstos penetran en su interior quedando atrapados. Este tipo de arte suele utilizarse en la captura de especies como merluza, lengua, sardinas, salmonetes, gamba, pulpo, calamar...

La pesca con artes de arrastre es una de las más extendidas en el mundo. *Aproximadamente un 40% de las capturas mundiales se realiza mediante arrastre de fondo u otras artes que entran en contacto con el fondo oceánico* [CEPESCA, 2015; FEDEPESCA, 2015].

## Cerco:

Las artes de cerco se usan para capturar cardúmenes de especie pelágicas, rodeándolos hasta encerrarlos.

El arte se compone de una red rectangular que se estrecha hacia sus extremos, denominados puños. Las redes de cerco disponen de flotadores o relinga de corchos en el borde superior -que las mantienen en posición vertical cuando están en uso- y otro cabo o relinga en su parte inferior, lastrada con plomos, de la que penden unas “rabizas” (trozos de cabo) con argollas por las que pasa un cabo grueso y resistente llamado jareta. Una vez detectado el cardumen en el mar, se emplea el bote de luz, unos potentes faroles que atrae a los bancos de pescado. Cuando éste está rodeado se tira de un cabo para cerrar la red por el fondo con el pescado dentro.

Este arte se emplea en la captura de especies pelágicas como la sardina, el jurel, el boquerón o la caballa. La pesquería tiene lugar de noche y en fondos no muy alejados de la costa. También es usada en la pesca del atún o de especies como doradas, lubinas y sargos.

## Palangre:

Este arte consiste en una línea madre principal, calada paralelamente al fondo del mar, y de la que penden, perpendicularmente y en intervalos regulares, diversas brazoladas (o hilos de menor calibre) con anzuelos empataados en el extremo libre. Se cala en áreas de mucho fondo donde no se puede pescar con



Foto: Marineros faenando con arrastre / TRAGSATEC ©



Foto: Barco de cerco faenando.

redes. Dependiendo de la especie objetivo se utilizan boyas y flotadores, con o sin peso, para localizar la posición de la línea en el fondo marino o a la profundidad requerida. Así, se diferencia entre **palangre de fondo** (con o sin retenida) y **palangre de superficie**; este último cuando el arte se mantiene calado en superficie o a media agua, sin tener contacto con el fondo.

El palangre de superficie se emplea para la captura de especies como el pez espada o grandes túnidos, y el palangre de fondo se destina a la pesca de especies demersales como la merluza, el pangoro o el bacalao.



Foto: Barco palangrero. / FONDOPEs ©

## Artes menores:

La pesca con artes menores tiene un carácter muy artesanal, y permite la captura de especies poco accesibles a las artes industriales y de gran valor comercial. Las embarcaciones de artes menores emplean redes y aparejos distintos a las otras modalidades como el arrastre o el cerco y suelen faenar muy cerca de la costa.

### ⇒ Artes menores de red (enmalle o enredo):

Son redes de interceptación en las que los peces quedan enredados en los paños de red, que pueden ser uno (**redes de enmalle**, entre las que destacan los rascos y las volantas, u otras conocidas localmente como «betas», «soltas», «piqueras», «cazonales», «redes de acedía», «bonitoleras» y similares) o tres paños (**trasmallos**). También existen la modalidad de **redes mixtas o combinadas**, que son artes formados por la combinación de los dos tipos anteriores (por ejemplo, el «bolero» o la «bonitolera»). Estas redes pueden utilizarse solas o en andanas ("flotas" de redes). Según su diseño, lastre y flotabilidad, pueden servir para pescar en la superficie, a profundidad intermedia o en el fondo.

Dentro de las redes de enmalle de superficie se encuentran las de deriva, empleadas en la captura de sardina, pez volador, melvas, etc.; o la red de enmalle fondeada, para pescados como la lisa o la lubina.



Foto: Redes de enmalle de deriva. / FONDOPEs ©

Entre las redes de enmalle de fondo están las fijas de un paño, para la pesca de merluza, cazón, acedía, lenguado, etc.; o las fijas de tres paños o trasmallos para la captura de langostinos, salmonetes y otras especies.

#### ⇒ Artes menores de anzuelo:

Además del palangre existen diversos aparejos cuyo elemento básico es el anzuelo, entre ellos se distinguen los siguientes [Orden AAA/2794/2012, de 21 de diciembre]:

a) **Línea:** Aparejo vertical constituido por una línea madre de la que penden brazoladas o sedales con anzuelos. La línea puede ser **de mano y de caña**. Localmente recibe diversos nombres, dependiendo de su estructura y de las especies a que vayan dirigidas, tales como cordel, liña, cañas, pincho, chambel y volantín, entre otros.

b) **Cacea-Curricán:** Aparejo de línea horizontal que se remolca por una embarcación que navega a la velocidad apropiada para capturar la especie deseada. La profundidad de trabajo puede regularse. Los curricanes van armados sobre cañas o tangones.

c) **Palangrillo:** Similar al palangre de fondo, pero de inferiores dimensiones.

d) **Potera:** Aparejo de línea vertical de cuyo extremo inferior pende un elemento lastrado, generalmente brillante o de colores vivos, provisto de varios anzuelos.



Foto: Nasas. / FONDOPES ©

#### ⇒ Artes menores de trampa

Son artes pasivos donde no se ejerce ninguna atracción sobre la especie a capturar. Las trampas se calan, unidas por cabos, a una línea madre o principal y se depositan en el lecho marino, cebadas o no, en función de la especie objetivo.

Entre estos útiles merecen significación especial, por lo generalizado de su uso, el denominado «nasa», construido en forma de cesto, barril o jaula y compuesto por un armazón rígido o semirrígido recubierto de red, provisto de una o más aberturas o bocas, de extremos lisos, que permiten la entrada de las especies al habitáculo interior. Éstas se utilizan para capturar pulpos, centollos, bogavantes, nécoras, langostas o congrios. Entre las artes menores de trampa también destacan el «alcatruz» o vasija de barro o cántaro para la captura del pulpo.

#### Almadraba:

La almadraba es un arte fijo que se sitúa cercano a la costa con más de una treintena de metros de fondo, presentando una complicada estructura formada por un gran esqueleto de cables sobre el que se asientan las redes verticales, sujetas al fondo mediante miles de metros de cables de acero engrilletados a unas pesadas anclas sostenidas por corchos o flotadores. El laberinto de redes que conforma permite capturar los atunes, aprovechando la migración de éstos desde el Círculo Polar Ártico hasta el Mar Mediterráneo a su paso por el Estrecho de Gibraltar. La almadraba es un arte de pesca tradicional, fijo y selectivo, que puede considerarse el más antiguo existente.



Foto: Almadraba. / TRAGSATEC ©



## Producción, valor y empleo en la pesca:

18

**La** actividad pesquera en España tiene una gran importancia socioeconómica, con un peso destacado en la creación de riqueza y empleo. Como ya se ha apuntado, España es el primer productor de pesca de la Unión Europea. No obstante, según los datos de la *Estadística de Capturas y Desembarcos de Pesca Marítima*, durante el periodo 2013-2015 el **volumen capturas** ha disminuido un 4,73%, pasando de 1.012.434 toneladas de peces, crustáceos, moluscos y otros en 2013 a 964.554 toneladas en el 2015 (último ejercicio disponible en las *Estadísticas Pesqueras del MAPAMA*, publicadas en abril de 2017).

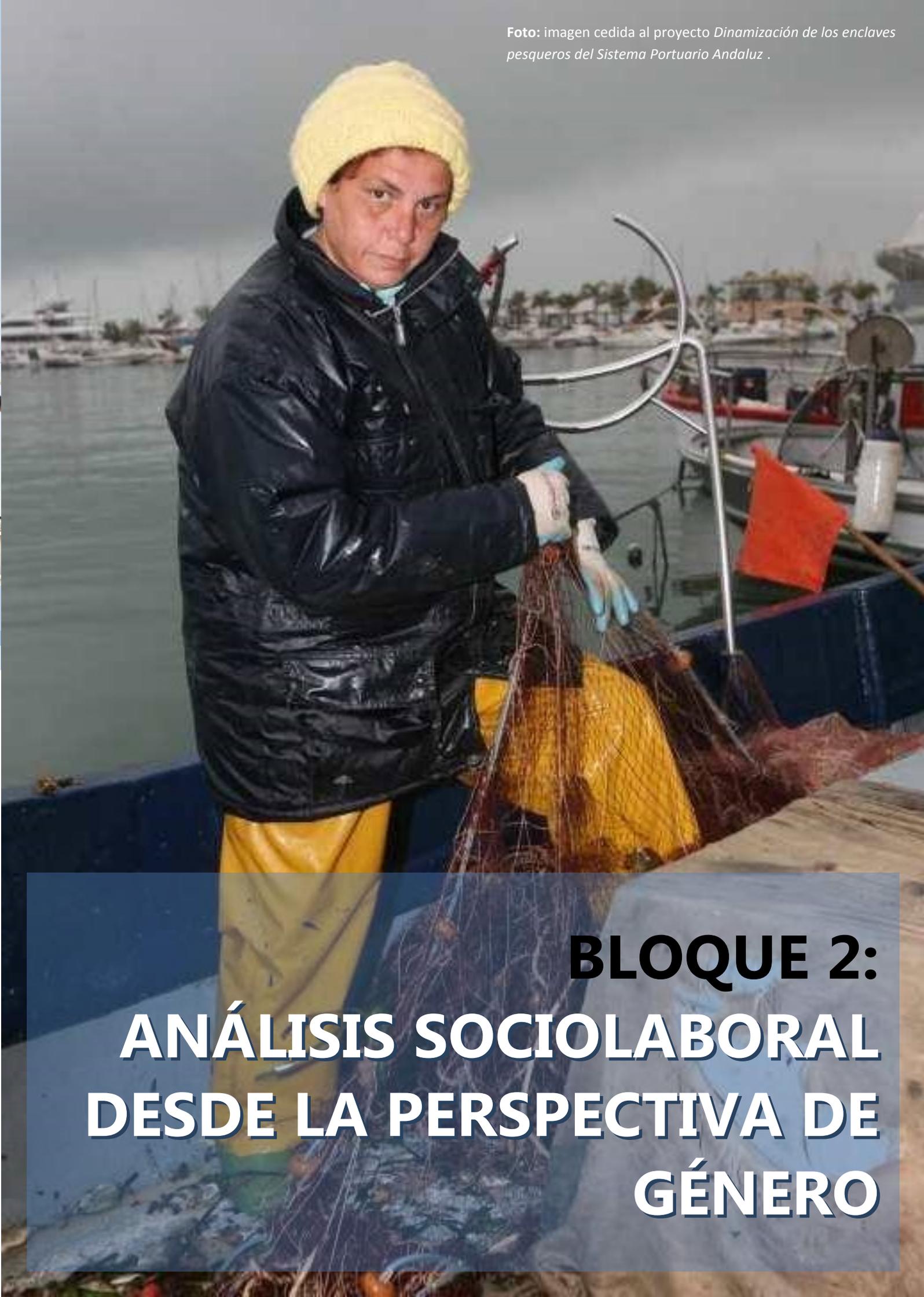
El 99,75% del total de esta producción en 2015 fue destinada a consumo humano, concretamente, 962.137 Tm. Y dentro de estas capturas para consumo humano, el 45,5% fueron para consumo fresco, frente a un 54,5% para congelado u otros.

Respecto al **valor económico en primera venta** de estas capturas, también se ha producido un descenso del 5,63% en el periodo analizado, pasando de los 2.165.361 euros en 2013 a los 2.043.456 euros en 2015.

Por su parte, el **Valor Añadido Bruto a precios básicos (VAB)** de la pesca marítima (es decir, el resultado económico final de la actividad productiva) ha experimentado, no obstante, un crecimiento del 7,5% pasando de 889,88 millones de euros en 2013 a 957,22 en 2015. Aunque si se compara este último dato con el de 2014 (cuando el VAB ascendió a 1.038,15 millones), se observa una reducción de 7,8%.

Por otro lado, en términos de **empleo**, según los últimos datos de la *Encuesta Económica de Pesca Marítima* del MAPAMA, en 2015 el sector de la pesca marítima trabajaban 33.288 personas, de los cuales sólo 693 eran mujeres, lo que supone un 2,08%; un porcentaje femenino ligeramente superior al de 2013 (1,51%).

Foto: imagen cedida al proyecto *Dinamización de los enclaves pesqueros del Sistema Portuario Andaluz* .

A photograph of a fisherman on a boat. He is wearing a bright yellow knit beanie, a black waterproof jacket, and yellow rubber boots. He is holding a large, brown fishing net. The background shows a harbor with several boats and a cloudy sky.

# **BLOQUE 2: ANÁLISIS SOCIOLABORAL DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO**



## Regulación laboral y protección social:

20

**E**l trabajo marítimo y pesquero está caracterizado por una serie de circunstancias diferenciadoras que, tal y como recoge la reciente *Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero* “se apartan, sustancialmente, de aquellas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales: el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad, etc., así como el carácter estacional del trabajo y la existencia de una retribución a la parte”.

Por todo ello, el colectivo de trabajadores del mar cuenta con una serie de consideraciones especiales

de cara a la aplicación de los beneficios de la Seguridad Social, orientados a proporcionarles un grado de protección acorde al de los trabajadores de otros sectores, con un modelo de protección adaptado a sus particulares circunstancias, y diferenciado por su carácter específico, social e integral. Así pues, las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero se encuadran dentro del ámbito de protección del **Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM)**, cuyo primer marco legal se remonta a 1969 y que ha sido modificado por la citada Ley 47/2015. Dicha protección social integral es prestada por un único organismo, el Instituto Social de la Marina, que lleva a cabo una doble misión dirigida a estas personas trabajadoras: es el organismo encargado de la protección y problemática social del sector marítimo-pesquero y actúa como entidad gestora del REM.

## Profesionales incluidos en el Régimen Especial del Mar:

El REM se configura con dos grandes colectivos: las personas trabajadoras por cuenta ajena (art. 3 de la Ley 47/2015) y las personas trabajadoras por cuenta propia (art. 4). En la última reforma legislativa de 2015 se han suprimido fórmulas jurídicas confusas como los armadores asimilados a personas trabajadoras por cuenta ajena, a los que se considera trabajadores por cuenta propia con la única particularidad de que van embarcadas.

1) Trabajadores que ejerzan su actividad marítimo-pesquera a bordo de las embarcaciones, buques o plataformas siguientes, figurando en el rol de los mismos como técnicos o tripulantes:	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
1.1. De marina mercante.	
1.2. De pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.	
1.3. De tráfico interior de puertos.	
1.4. Deportivas y de recreo.	<b>Cuenta ajena</b>
1.5. Plataformas fijas o artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marinos, sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.	
2) Trabajadores que ejerzan a bordo de embarcaciones o buques de marina mercante o pesca marítima, enroladas como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.	<b>Cuenta ajena</b>
3) Personas trabajadoras dedicadas a la extracción de productos del mar ( <b>cuenta ajena</b> ), mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos ( <b>cuenta propia</b> ).	
4) Neskatillas y empacadoras	<b>Cuenta propia</b>
5) Trabajadores dedicados a la acuicultura desarrollada en la zona marítima y marítimo-terrestre.	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
6) Buceadores extractores de recursos marinos.	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
7) Buceadores con titulación profesional en actividades industriales.	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
8) Rederos y rederas.	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
9) Estibadores portuarios	<b>Cuenta ajena</b>
10) Prácticos de puerto	<b>Cuenta ajena y cuenta propia</b>
11) Trabajadores que desarrollen actividades de carácter administrativo, técnico y subalterno en cofradías y otras organizaciones sectoriales, así como en empresas marítimo-pesqueras y de ámbito portuario.	<b>Cuenta ajena</b>

Es importante aclarar que el presente *Diagnóstico sobre la situación profesional de las mujeres en la pesca marítima* se centra exclusivamente en el análisis del colectivo correspondiente al punto 1, apartado 1.2., esto es: **trabajadores, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia (armadores), que ejerzan la actividad pesquera a bordo en embarcaciones o buques de pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.**

A efectos de cotización, este colectivo objeto de análisis se encuadra dentro de los siguientes grupos:

1.) Trabajadores <b>por cuenta ajena</b> o asimilados retribuidos a salario que realicen alguna de las actividades enumeradas en el artículo 3 de la Ley 47/2015.	<b>GRUPO 1º</b>
2.) Las personas trabajadoras <b>por cuenta propia</b> que realicen alguna de las actividades enumeradas en el artículo 4 de dicha Ley, salvo que proceda su inclusión en otro grupo.	
3.) Las personas trabajadoras <b>por cuenta ajena o asimiladas</b> y las personas trabajadoras <b>por cuenta propia o armadores</b> , retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de <b>embarcaciones de más de 150 toneladas de registro bruto (TRB).</b>	
2A) Trabajadores <b>por cuenta ajena y por cuenta propia</b> o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de <b>embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 TRB</b> , enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.	<b>GRUPO 2º</b>
2B) Las personas trabajadoras <b>por cuenta ajena y por cuenta propia</b> o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de <b>embarcaciones comprendidas entre 10,01 y 50 TRB</b> , enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.	
1.º Trabajadores <b>por cuenta ajena</b> retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de <b>embarcaciones que no excedan de 10 TRB</b> , enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.	<b>GRUPO 3º</b>
2.º Trabajadores <b>por cuenta propia</b> como mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos, buceadores extractores de recursos marinos, rederos y rederas y armadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de <b>embarcaciones de hasta 10 TRB</b> , estando enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.	



La cotización de los trabajadores del mar, por las particulares características de su actividad, está bonificada para contrarrestar aspectos como la temporalidad de la actividad pesquera, que condiciona sus ingresos. Por ello, a efectos de cotización, a los trabajadores incluidos en los grupos segundo y tercero del REM se le pueden aplicar los siguientes coeficientes correctores:

- Al **grupo segundo de cotización** le serán de aplicación unos coeficientes correctores de dos tercios y de un medio, según se encuentren incluidos en el grupo segundo A o segundo B.
- Al **grupo tercero de cotización** le será de aplicación un coeficiente corrector de un tercio.
- Al **grupo primero** de cotización no le serán de aplicación los coeficientes correctores de la cotización.

Los coeficientes correctores se aplicarán a la base de cotización por contingencias comunes, desempleo y cese de actividad.

Asimismo, las bases reguladoras de las prestaciones económicas que se causen por personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero se calcularán sobre la totalidad de la base de cotización, sin aplicación de los coeficientes correctores.

## Coeficientes reductores de la edad de jubilación:

Los profesionales de la pesca ejercen su actividad en unas condiciones especialmente duras, tanto por el medio como por las condiciones laborales en que se desarrolla el trabajo. Por ello, la legislación por la que se regula el REM, reconoce que su edad de jubilación

*“podrá ser rebajada mediante la aplicación de coeficientes reductores en aquellas actividades profesionales de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre en las que se acusen elevados índices de morbilidad o siniestralidad, así como en aquellas otras cuya realización implique una continua separación del hogar y alejamiento familiar”.*

Dichos coeficientes reductores se aplicarán al tiempo efectivamente realizado en cada una de las actividades. Asimismo, se entenderán incluidos dentro del tiempo efectivamente realizado los períodos de desembarco debidos a enfermedad o accidente, así como vacaciones, permisos u otras licencias retribuidas que procedan de conformidad con la legislación laboral aplicable.

Según se establece en el artículo 1 del *Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre*, la edad mínima de jubilación será reducida para las actividades que se señalan a continuación mediante la aplicación de la siguiente escala de coeficientes reductores:

PESCA: Trabajos de cualquier naturaleza a bordo de los siguientes tipos de embarcaciones:	
1.º Congeladores, bacaladeros y parejas de bacaladeros, balleneros	0,40
2.º Arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto (TRB)	0,35
3.º Embarcaciones pesqueras mayores de 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores	0,30
4.º Embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores	0,25
5.º Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB)	0,15

# Perfiles profesionales y funciones a bordo:

**La** tripulación de un pesquero —constituida por el conjunto del personal embarcado y enrolado que presta servicios profesionales a bordo de los buques de pesca y sus auxiliares— está compuesta por un amplio abanico de perfiles profesionales, orientados al ejercicio de diferentes funciones en el marco de una estructura jerarquizada, y fuertemente organizada en base a la labor que ejerce cada uno.

En la actividad de trabajo en el mar se considerará como centro de trabajo el buque, entendiéndose situado en la provincia donde radique su puerto de base (art. 1 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre). No obstante, se trata de un centro de trabajo con unas características muy particulares como son el hecho de que se trabaja en un medio móvil e inestable, donde gran parte de la jornada laboral se realiza en condiciones climatológicas adversas y en el que las jornadas se prolongan en el tiempo y dependen de las capturas y de la mar.

Por otro lado, cada embarcación debe estar provista de una tripulación mínima de seguridad, constituida por el conjunto de oficiales y subalternos —además del capitán o patrón— con indicación de su número y atribuciones, que precisa el buque de pesca o embarcación de pesca según su arqueo, eslora, potencia, actividad y tipo de navegación, para que se realicen con seguridad las guardias de mar, fondeos y maniobras, y para dar respuesta a situaciones de emergencia.

A continuación se detallan los **puestos habituales de la tripulación de un buque de pesca y las tareas que tienen asignadas**. Todos ellos dependen del **Armador**, que es el empresario: la persona física o jurídica que, utilizando buques propios o ajenos, arma y dota el barco para su explotación comercial.

⇒ **Capitán o primer patrón:** ejerce el mando del buque o embarcación de pesca. Es el responsable último del buque en la mar y su misión consiste en gobernar la embarcación y dirigir las maniobras de cubierta desde el puente, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente y el mantenimiento de las condiciones de seguridad (del buque y su tripulación). También se encarga de gestionar y organizar el trabajo a bordo, tanto a nivel productivo como administrativo; realizando, asimismo, las tareas, actividades o funciones que le sean encomendadas por parte del Armador.

⇒ **Primer oficial de puente o segundo patrón:** Sigue en rango al capitán o patrón y que en caso de incapacidad de éstos habrá de asumir el mando del buque y las demás funciones que se le atribuyan.

⇒ **Contra maestre:** su función consiste en transmitir las órdenes de puente a cubierta y cerciorarse de que se cumplen. También deberá informar al Capitán/Patrón de las situaciones anómalas que se produzcan en el desempeño de su trabajo. Es, por tanto, el enlace entre el puente de mando y la tripulación de cubierta.

En el caso del “contra maestre frío”, su misión consiste en organizar los trabajos de manipulación, conservación y estiba de las capturas, siguiendo las directrices marcadas desde el puente de gobierno; y también informa de las cantidades de capturas almacenadas en bodega.

⇒ **Marineros:** Ejecutan las operaciones básicas de carga, descarga, estibado y arranchado del buque, así como operaciones de pesca (largada, virada, procesado y estibado en bodega) y las maniobras indicadas por sus superiores. También se ocupan del mantenimiento de las artes de pesca utilizadas y del buque en general.



- ⇒ **Jefe de máquinas:** Ejerce la jefatura de la máquina del buque o embarcación dirigiendo y gestionando el mantenimiento que garantice un correcto funcionamiento de los equipos de propulsión y servicio, instalaciones y equipos.
- ⇒ **Primer oficial de máquinas:** Sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica, así como el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque.
- ⇒ **Mecánico:** Miembro de la tripulación responsable del mantenimiento y control para el correcto funcionamiento de los equipos de propulsión y servicio, instalaciones y equipos de trabajo.
- ⇒ **Engrasador:** Desempeña la labores encomendadas por los oficiales de maquinas para el correcto funcionamiento, control, y mantenimiento de los equipos de propulsión y servicio, instalaciones y equipos en general. Asimismo, participa en los turnos de guardia.
- ⇒ **Cocinero:** Su misión consiste en asegurar la alimentación de la tripulación, estableciendo los menús y preparándolos según el horario estipulado. Igualmente se ocupa de la gestión de los víveres a bordo, el material y el espacio dedicado a la preparación y almacenamiento de los alimentos. Puede contar con un ayudante de cocina.

## Cualificación para el embarque:

Los anteriores cargos, necesarios para el correcto funcionamiento del buque, deben ser desarrollados por profesionales formados para trabajar a bordo.

Por tanto, no es posible enrolarse sin la correspondiente titulación y cualificación. En este sentido, la *Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado*, establece en su artículo 42 que “*el Gobierno, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, regulará las titulaciones de los profesionales del sector en el marco del sistema educativo general, estableciendo los requisitos de idoneidad y las atribuciones profesionales correspondientes a cada título, sin perjuicio de las competencias del Ministro de Fomento*”. Esta competencia —en virtud del Real Decreto 1823/2011 de 21 de diciembre y del Real Decreto 1887/2011 de 30 de diciembre— es asumida en la actualidad por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

La siguiente tabla recoge los distintos **títulos profesionales del sector pesquero**, que establece el *Real Decreto 36/2014, de 24 de enero*, requeridos para el ejercicio de funciones a bordo de los buques de pesca españoles, y sus respectivas atribuciones.

Sección	Título	Pueden ejercer de:
PUENTE	Capitán de pesca	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mando de todo tipo de buques de pesca sin limitación de eslora ni distancia a la costa.</li> <li>• Primer oficial u oficial de puente en buques de pesca sin limitación.</li> </ul>
	Patrón de altura [NOTA 4]	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primer oficial u oficial de puente en buques de pesca sin limitación.</li> <li>• Capitán o patrón en buques de pesca de eslora no superior a 50 m.</li> </ul>
	Patrón de litoral [NOTA 5] [NOTA 6] [NOTA 7]	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Oficial o primer oficial en buques de pesca de eslora no superior a 50 m.</li> <li>• Capitán o patrón en buques de pesca de eslora no superior a 30 m, dentro de la zona comprendida entre los paralelos 52º N y 10º N y los meridianos 32º W y 30º E.</li> </ul>



Sección	Título	Pueden ejercer de:
POLIVALENTE	<b>Patrón costero polivalente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capitán o patrón y/o jefe de máquinas en buques de pesca de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 400 KW de potencia efectiva de la máquina, dedicados a la pesca costera de litoral, hasta una distancia de 60 millas de la costa española.</li> <li>• Ejercer la jefatura de máquinas en buques de pesca con potencia propulsora no superior a 550 KW.</li> <li>• Enrolarse como primer oficial u oficial encargado de la guardia de navegación en buques dedicados a la pesca litoral.</li> <li>• Primer oficial de máquinas en buques pesqueros de potencia inferior a 750 KW, y como oficial encargado de la guardia de máquinas en cualquier buque de pesca.</li> </ul>
	<b>Patrón local de pesca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capitán o patrón y/o jefe de máquinas, en buques de pesca de hasta 12 metros de eslora entre perpendiculares y 100 kw de potencia, hasta una distancia no superior a 12 millas por fuera de las líneas de base rectas establecidas en el RD. 2510/1977, de 5 de agosto.</li> <li>• Jefe de máquinas en buques de pesca de hasta 180 kilovatios.</li> </ul>
	<b>Marinero pescador</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Manejar con fines comerciales embarcaciones de menos de 10 m de eslora, dedicadas a la pesca o auxiliar de acuicultura, que operen exclusivamente dentro de las aguas interiores de los puertos y tengan una potencia adecuada a la embarcación, y siempre que no transporten pasajeros.</li> <li>• Ejercer como marinero (tripulante subalterno para cualquier servicio) en buques de pesca.</li> </ul>

**NOTA 4: Patrón de pesca de altura** (disp. adic. 4ª; RD 36/2014). Tiene las mismas atribuciones que el **patrón de altura**.

**NOTA 5: Patrón de primera clase de pesca litoral** (disp. adic. 4ª; RD 36/2014) . Tiene las mismas atribuciones que el **patrón de litoral**

**NOTA 6: Patrón de segunda clase de pesca litoral** (disp. adic. 6ª; RD 36/2014). **Tiene las siguientes atribuciones:**

- Mando de buques pesqueros de menos de 75 TRB en una de las regiones siguientes: Cantábrica, Atlántica y Mediterránea. En ningún caso la distancia a la costa podrá exceder de las 60 millas. Enrolarse como patrón subalterno en buques dedicados a la pesca litoral.

**NOTA 7: Patrón de pesca local** (disp. adic. 6ª; RD 36/2014). Pertenece a la sección de "puente" y sus atribuciones son:

- Mando de buques pesqueros de hasta 20 TRB, dedicados a la pesca litoral sin poder rebasar la distancia de 12 millas de la costa y dentro de la provincia marítima para la que se solicite el examen, pudiendo desplazarse a los puertos limítrofes de las provincias colindantes.
- Ejercer de segundo patrón en la pesca costera o de litoral en buques hasta 75 TRB.



## Procesos y tareas:

**La** actividad pesquera extractiva conlleva la ejecución de muy diversos procesos de trabajo, que desarrollan los distintos perfiles profesionales descritos en el epígrafe anterior, y que implican el ejercicio de diferentes procedimientos y tareas por parte de estos, las cuales pueden resumirse en las siguientes, utilizando el ejemplo del arrastre:

- ⇒ **Pertrecho.** Consiste en aprovisionar al buque de víveres, aparejos, combustible, cartón, plástico, etc., y prepararlo para la salida. Para ello se acometen distintos procedimientos como son la preparación del arte de pesca; el acopio de víveres, así como su carga y almacenamiento a bordo junto con los aparejos y otros materiales de mantenimiento. Asimismo, se realiza la toma de combustible. Durante el pertrecho se realizan trabajos tanto a pie de muelle, como en el buque y a bordo del mismo.
- ⇒ **Navegación a caladero.** Antes de emprender rumbo, hay que realizar una serie de preparativos como el encendido de la máquina y equipos de navegación, comprobando que todo funciona correctamente. Después se procede a realizar el desatraque, que consiste en retirar la pasarela, soltar cabos y maniobrar. Durante la navegación se aprovecha para preparar el arte, cuya tarea, en el caso del arrastre, consiste en estibar el aparejo en el carretel o en cubierta, y colocar las flotaciones (boyas), los pesos (plomos) y las cadenas (trenes de arrastre). Por último, se localiza el cardumen, utilizando los equipos de puente (sondas, ecosondas, etc.).

Sección	Título	Pueden ejercer de:
MÁQUINAS	Mecánico mayor naval	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercer como oficial de máquinas en cualquier buque de pesca.</li> <li>• Ejercer como primer oficial de máquinas en buques de pesca de potencia no superior a 3000 KW, y superior a esta potencia acreditando los requisitos previstos en el RD.</li> <li>• Ejercer como jefe de máquinas en buques pesqueros de potencia propulsora inferior a 750 kW.</li> <li>• Ejercer como jefe de máquinas en buques pesqueros de potencia no superior a 3.000 kW, acreditando los requisitos establecidos en el RD.</li> <li>• Ejercer como Jefe de máquinas en buques pesqueros de potencia propulsora no superior a 6.000 kW, acreditando los requisitos establecidos en el RD, entre ellos la realización de un curso específico.</li> <li>• Ejercer como jefe de máquinas en buques pesqueros sin límite de potencia, acreditando los requisitos establecidos en el RD: curso y periodo de embarque.</li> </ul>
	Mecánico naval	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercer como primer oficial de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 3000 KW; y sin límite de potencia acreditando unos requisitos específicos, previstos en el RD.</li> <li>• Ejercer como oficial de máquinas en cualquier buque de pesca.</li> <li>• Ejercer como jefe de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora menor de 750 KW.</li> <li>• Ejercer como primer oficial de máquinas en buques de pesca de potencia propulsora no superior a 6000 KW, siempre y cuando se supere el curso establecido .</li> <li>• Ejercer la jefatura de máquinas en buques de pesca con una potencia propulsora igual o inferior a 1400 KW, cumpliendo con los requisitos establecidos.</li> </ul>

⇒ **Captura.** Para realizar las capturas se llevan a cabo una serie de procedimientos y maniobras:

- **Largada:** consiste en ir soltando el arte al mar. Para ello se dispone la red ya armada sobre el tren de arrastre, y se larga el copo deslizándolo por la rampa y el resto de red resbala hacia el mar. Asimismo, se largan las malletas, se desenganchan las puertas y se larga el cable necesario.
- **Arrastre:** esta maniobra es realizada por el personal que ostenta el gobierno del barco (el patrón de pesca y/o oficiales de puente) y que dirige el arte.
- **Virado:** consisten en levantar el arte fuera del agua para recoger las capturas, lo que implica la retirada del cable, el trincado de las puertas, el virado de las malletas y de la red hasta llevarlo a cubierta. Una vez abierto el copo se efectúa la apertura de la puerta del pantano, por donde se introduce el pescado.

⇒

⇒

⇒

⇒ **Procesado / elaboración.** Durante este proceso tienen lugar diversos procedimientos y tareas de manipulación de las capturas: selección según la especie y clasificación por tamaño, eviscerado, descabezado, fileteado, lavado, corte de cola, pelado, pre congelación en túneles o armarios (en el caso del producto fresco, el pescado se empaqueta en cajas de plástico cubiertas de hielo y se estiban en la bodega de fresco), así como limpieza del parque de pesca baldeando con agua.

⇒ **Estiba.** El pescado se estiba en las bodegas del buque, para ello se efectúa la descarga de las cajas de los túneles de pre congelación y se desmoldean las bandejas para desacoplar los bloques. A continuación, se encaja el pescado en cajas de cartón, las cuales se flejan sellándolas, lo que permite cerrar, agrupar y asegurar la carga. Después se realiza la estiba definitiva en la bodega de congelado.

El pescado fresco se deposita en la bodega de fresco en cajas plásticas cubiertas de hielo.

⇒ **Navegación a puerto.** Durante la navegación de vuelta a puerto se aprovecha para desarranchar el barco, trabajo que consiste ordenar, acomodar diversos útiles a bordo, y realizar el trincado y sujeción de aparejos y de todo aquel material que pueda ser desprendido o desplazado. Durante la travesía comprueba el funcionamiento de los equipos de trabajo, realizando las operaciones de reparación y mantenimiento que procedan. También aprovechan la navegación a puerto para realizar las tareas de limpieza del buque. Una vez arribado a puerto, se procede a realizar la maniobra de atraque del buque, así como arriar y amarrar los cabos a las bitas del puerto, auxiliado por personal de tierra de la armadora. Después, se instala la pasarela, auxiliado con la grúa, para poder desembarcar.

⇒ **Descarga.** Una vez en puerto, se procede a la descarga de la pesca a tierra. Las cajas de pescado en bodega se paletizan manualmente en palets, después se asegura la carga flejando la mercancía, la cual es izada por la grúa y depositada en tierra. El personal de tierra recibe la mercancía y la transporta al interior de la nave para su posterior clasificación. La descarga también la puede realizar la propia tripulación, bajo la dirección del Patrón. Al final, se procede a la limpieza de la bodega.

⇒ **Otros procedimientos y tareas habituales.** Aquí nos encontramos tareas realizadas por personal de máquinas como pueden ser trabajos de reparación y mantenimiento del buque; los trabajos realizados en la sala de máquinas para el funcionamiento y mantenimiento de la misma; o los trabajos realizados por el cocinero y auxiliar de cocina que incluyen la gestión de víveres, el almacenamiento, cocinar y servir la comida y limpiar la cocina.



## La igualdad de oportunidades en la pesca:

28

**E**spaña es un país con una larga e importante tradición marítimo-pesquera. No obstante, las mujeres han tardado en formar parte de ella, pues si bien a lo largo de la historia han estado muy implicadas como mano de obra en aquellas actividades vinculadas a la pesca que se realizaban desde tierra (como es el caso de la reparación de redes, la industria de la transformación, la comercialización de productos pesqueros o los trabajos de administración), su presencia en la extracción a bordo ha sido muy reducida, y sigue siéndolo en la actualidad.

Hay varios factores que pueden ayudar a explicar esta escasa participación de la mujer en la pesca marítima. Por un lado, la arcaica **división de roles asociados al género**, según el cual los hombres eran los que debían embarcarse —en muchos casos durante largos periodos de tiempo— mientras las mujeres permanecían

en tierra, haciéndose cargo de la familia y del hogar, y realizando otras actividades que sirvieran de complemento a la economía familiar, normalmente poco retribuidas y, con frecuencia, nada reconocidas.

Esta separación de roles hacía que fuera casi inconcebible hasta hace bien poco que una mujer pudiera subirse a un barco de pesca. Un pensamiento que se apoyaba incluso en la superstición, como demuestra una vieja creencia acerca de la supuesta mala suerte que acarrearía una mujer a bordo, atribuida a menudo al comentario del capitán inglés Collingwood al almirante Purvis, a principios del siglo XIX: "*Jamás he conocido a una mujer que viajara a bordo de un barco sobre el que no se cerniera la desgracia*". Esta idea ha ido pasando de generación en generación, como suele suceder con tantas otras leyendas de marinos, cuyo origen no se puede concretar a ciencia cierta.

Pero sea como fuere, la realidad es que esta percepción ha limitado el acceso femenino al embarque. Y las pocas mujeres que conseguían enrolarse eran mal vistas, lo que ha contribuido a perpetuar en el tiempo esta discriminación, arraigada en la costumbre y convención socialmente aceptada. Muestra de ello es que aún hoy, muchas profesionales altamente cualificadas siguen teniendo dificultades a la hora de encontrar un trabajo a bordo de un pesquero o de conseguir las horas de mar necesarias para completar su formación.

Otro factor que puede estar detrás de esta baja presencia femenina en la pesca marítima son las **difíciles condiciones laborales que entraña la propia actividad**, especialmente en la pesca de altura y gran altura, donde según las estadísticas casi no existen mujeres embarcadas. No obstante, tanto para hombres como para mujeres, la pesca implica un trabajo duro: gran carga física, largas jornadas sin horarios que vienen marcadas por las mareas, escasos periodos de descanso, reducidos espacios de convivencia, condiciones climatológicas adversas, distanciamiento del hogar...

Todo ello puede dar lugar a dos circunstancias: por un lado, que sean pocas las mujeres que se vean atraídas por trabajar en un medio tan hostil; y, por otro lado, que aunque ellas dispongan de una férrea vocación y capacitación profesional, la persistencia de tradicionales estereotipos de género lleve a cuestionar su capacidad y fortaleza física para hacer frente a dichas condiciones de trabajo, condicionando su contratación.

En determinados foros en los que se ha debatido esta cuestión, algunas mujeres han afirmado que para acceder a la pesca extractiva han de demostrar una valía adicional que a los hombres se les da por supuesta. Por tanto, consideran que estos prejuicios ofrecen malas perspectivas de carrera a las mujeres y éstas son muy consciente de la falta de posibilidades de empleo y del gran esfuerzo que implica hacerse un hueco en este mundo de hombres, por lo que aún son pocas las que deciden formarse para trabajar en ello.

Además de los anteriores, o derivado de estos, existen otros **factores de tipo estructural relacionados con la habitabilidad de los barcos desde el punto de vista de género** que condicionan la presencia femenina en la pesca industrial. En este sentido, la amplia mayoría de las embarcaciones pesqueras no están diseñadas para acoger a tripulaciones mixtas, pues no disponen, por ejemplo, de camarotes o baños diferenciados.

Este hecho dificulta, evidentemente, el acceso de las mujeres al embarque en igualdad de condiciones respecto a los hombres. Una barrera que afecta en mayor medida a las mujeres que ocupan los rangos menores de la tripulación de barcos de gran porte que realizan mareas largas, puesto que en los espacios donde habitan los/las oficiales es más habitual que existan instalaciones de aseo o descanso individuales para facilitar la intimidad.

## Experiencias y estudios sobre la mujer en la pesca extractiva:

Para evaluar los problemas asociados a la adaptabilidad de los buques desde el punto de vista de género, a fin de detectar las mejoras necesarias que permitirían la inserción laboral de las mujeres en el subsector de la pesca de altura y gran altura, en 2013 se llevó a cabo una experiencia piloto en el marco del **proyecto REDMAR**, promovido por la OPPEC-3 y FUNDAMAR, y cofinanciado por la Secretaría General de Pesca del MAPAMA y el Fondo Europeo de la Pesca (FEP).

Como parte de esta experiencia, se contrató y embarcó en el buque arrastrero *Pescaberbes Dos* (compuesto por 27 tripulantes hombres) a una bióloga con experiencia como observadora, para participar en una marea en el Atlántico Noroccidental (NAFO) durante dos meses. El objetivo es que comprobara in situ cómo es la vida a bordo de un buque de estas características y qué oportunidades reales existen para la incorporación de las mujeres a la actividad pesquera en alta mar.



La conclusiones en palabras de la participante, Ascensión Fernández, resultan muy reveladoras:

*“La división tradicional de las tareas por sexos clasificaba el mar para los hombres y la tierra para las mujeres. Esto ha llevado a que las tripulaciones fuesen masculinas y nunca se pensó otra estructura diferente de los barcos. Con el tiempo las mujeres empiezan a querer tener presencia en la pesca de gran altura. Hay generaciones de mujeres a día de hoy en este y otros países que demuestran que a bordo de un barco el sexo no marca la diferencia. La diferencia es no haber tenido en cuenta tripulaciones mixtas en la construcción de nuevos barcos y a la hora de acondicionarlos, pues ha sido un sector masculinizado”. [REDMAR, “Memoria embarque”, 2013]*



**Foto:** Ascensión Fernández a bordo del Pescaberbes Dos, en el marco del Proyecto REDMAR / FUNDAMAR.

Este proyecto permite identificar una serie de necesidades en materia de género, detectadas tras el embarque de Ascensión, así como propuestas de mejora que podrían ayudar a fomentar la igualdad en la pesca de altura. A continuación se recogen las principales.

NECESIDADES	PROPUESTAS
Facilitar el acceso de las mujeres a la pesca y a la formación específica.	Desarrollo de programas y normativas de inserción. Promover cursos del sector dirigidos expresamente a las mujeres.
Tener en cuenta a las mujeres a la hora de diseñar la habitabilidad de un barco.	Contemplar aseos y camarotes diferenciados, especialmente en los espacios destinados a la marinería.
Acabar con prejuicios infundados (como la falta de fuerza de la mujer para trabajar en un barco) y terminar con el efecto perturbador de las tripulaciones mixtas.	Cursos de concienciación en igualdad y mecanismos de prevención de la discriminación por sexo; adaptación de los roles de los tripulantes y modificaciones de hábitos.
Mayor decisión de los empresarios a la hora de acometer estas reformas.	Apoyo y financiación de la Administración y la UE para la habilitación de buques.

REDMAR busca promover la incorporación de la mujer a los barcos de altura y gran altura; pues se trata de una tipología de flota que, según otras investigaciones realizadas en los últimos años, cumplirían teóricamente mejor con los requisitos de adaptabilidad necesarios para albergar mujeres a bordo, aunque en la práctica actual no lo haga. La flota de altura es más moderna que la de bajura, la cual presenta una menor predisposición a adecuar los espacios desde el punto de vista de la habitabilidad en favor de su mayor aprovechamiento para la función pesquera. Así lo apunta un estudio realizado en el marco del **Proyecto “Embárcate”** sobre **“la adaptación física de un barco de pesca para acoger tripulación mixta”**, elaborado por ISOCEAN con la coordinación de CETMAR, el apoyo de la Xunta de Galicia y la cofinanciación del Fondo Social Europeo a través de la iniciativa EQUAL II. En él se señala que *“gran parte de los buques de Galicia dedicados a la pesca de altura poseen instalaciones modernas, como es el caso del puerto de Celeiro, y están perfectamente preparados para la inserción laboral de mujeres”*.

## Formación marítimo-pesquera desde la perspectiva de género:

La formación marítimo-pesquera ha evolucionado en gran medida en las últimas décadas, una evolución que obviamente también han experimentado las mujeres de este sector. Las primeras intrépidas que se hicieron a la mar eran marineras y pescadoras sin más formación profesional que los conocimientos adquiridos o heredados de padres, maridos, hermanos... Hoy, una nueva generación de profesionales tituladas les da el relevo —aunque todavía tímidamente según las estadísticas—. Se trata de mujeres que ven en este ámbito profesional una buena salida laboral, demostrando con su desempeño —tal y como hicieron sus predecesoras— que la valía a bordo no depende del sexo. Fomentar el acceso a esta cualificación y formación profesional específica para el embarque y el ejercicio a bordo de un buque de pesca es una de las claves para que, poco a poco, se produzca una mayor inserción laboral de las mujeres en este ámbito de actividad.

31

Como ya se ha apuntado, los **títulos profesionales náutico-pesqueras** (ver páginas 24 a 26) facultan para el ejercicio a bordo de un buque de pesca, y son expedidos por el MAPAMA, así como por las CCAA con competencias en materia de ordenación del sector. Para su obtención se requiere haber finalizado un curso formativo y un periodo de embarque, para el cual es preciso disponer de la Libreta de Inscripción Marítima (el documento de identidad del marino, en el cual figura el registro de los embarques y desembarques).

Por otro lado, el Gobierno ha dictado varios Reales Decretos (RD 1533/2011, de 31 de octubre; RD 988/2013, de 13 de diciembre; RD 622/2013, de 2 de agosto...) por los que establece una serie de certificados de profesionalidad de la familia profesional Marítimo pesquera que se incluyen en el Repertorio Nacional de certificados de profesionalidad. La formación establecida en alguno de estos certificados es equivalente a la prevista para la obtención de titula-

ciones profesionales como la de patrón costero polivalente, patrón local de pesca o la necesaria para obtener el título de marinero pescador. Dentro de la familia profesional “Marítimo-Pesquera”, se incluyen las áreas profesionales de “Acuicultura”, “Buceo” y “Pesca y navegación”; concretamente, a esta última pertenecen los siguientes certificados:

Certificados de profesionalidad del área “Pesca y navegación”	Ocupaciones relacionadas
Actividades auxiliares de mantenimiento de máquinas, equipos e instalaciones del buque.	Marineros de buque de pesca
Actividades auxiliares y de apoyo al buque en puerto.	Chavoleros de puerto
Actividades de extracción y recogida de crustáceos adheridos a las rocas.	Marineros de buque de pesca
Actividades en pesca con artes de enmalle y marisqueo, y en transporte marítimo.	Marineros de buque de pesca, mariscadores
Actividades en pesca con palangre, arrastre y cerco, y en transporte marítimo.	Marineros de buque de pesca, rederos y amarradores
Amarre de puerto y monoboayas.	Amarradores
Confección y montaje de artes y aparejos.	Rederos, tejedores
Documentación pesquera.	Varias
Gobierno de embarcaciones y motos náuticas destinadas al socorrismo acuático.	Marineros de cubierta (excepto pesca)
Manipulación y conservación en pesca y acuicultura.	Marineros de buque de pesca
Mantenimiento de los equipos de un parque de pesca y de la instalación frigorífica.	Marineros de buque de pesca, frigoristas navales, técnicos en frío industrial
Navegación en aguas interiores y próximas a la costa.	Capitanes y patrones de buque de pesca
Observación de la actividad y control de las capturas de un buque pesquero.	Marineros de buque de pesca
Operaciones de bombeo para carga y descarga del buque.	Marineros de cubierta (excepto pesca)
Operaciones de coordinación en cubierta y parque de pesca.	Contramaestres (de frío y de cubierta), marineros de buque de pesca, rederos
Operaciones en transporte marítimo y pesca de bajura.	Capitanes y patrones de buque de pesca, oficiales de puente de buque de pesca
Operaciones portuarias de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo.	Conductores/operadores de maquinaria portuaria, estibadores
Organización de lonjas.	Varios
Pesca local.	Capitanes y patrones de buques de pesca

\*Los señalados en azul son aquellos certificados más relacionados con la actividad de pesca extractiva a bordo.



Al margen de estos cursos para el acceso a los títulos oficiales y certificados de profesionalidad, la oferta formativa marítimo-pesquera a nivel nacional es muy amplia, e incluye un gran número de programas formativos complementarios enfocados a aspectos específicos de la actividad pesquera, ofrecidos por entidades y organismos como el Instituto Social de la Marina.

En vista de las estadísticas, actualmente resulta escasa la participación femenina en estos programas formativos, a pesar de haber experimentado un ligero aumento en los últimos años. A continuación se muestra el número de alumnos participantes en los cursos ofrecidos por el ISM en 2014, desagregado por sexo.

Sexo	Sectores Formación		Indicadores
Sexo	Total	Sector	Nº de Alumnos
Hombre	Total Sectores	Mercante	3.054
		Mercante y Pesca	1.406
		Pesca	2.445
		Portuarios	342
<b>Total: Hombre</b>			<b>7.247</b>
Mujer	Total Sectores	Mercante	562
		Mercante y Pesca	138
		Pesca	108
		Portuarios	18
<b>Total: Mujer</b>			<b>826</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>			<b>8.073</b>

Fuente: Instituto Social de la Marina, 2014.

Como se observa en la tabla, la participación por sexos en cursos impartidos durante este periodo es muy desigual, pues sólo un 10,2% de los alumnos han sido mujeres. El mayor número de alumnos, tanto en el caso de los hombres como de las mujeres, se han registrado en cursos relacionados con el sector mercante.

Áreas formativas	Hombres	Mujeres	Total	% Mujeres sobre total de ambos
Certificados de especialidad	1.361	160	1.521	10,5%
Cualificaciones para el trabajo a bordo	32	4	36	11,1%
Electricidad y electrónica	55	1	56	1,8%
Idiomas	21	3	24	12,5%
Mecánica industrial	47	0	47	0,0%
Sanidad marítima	3.058	249	3.307	7,5%
Seguridad marítima y lucha contra la contaminación	2.350	367	2.717	13,5%
Títulos profesionales	323	42	365	11,5%
<b>TOTAL</b>	<b>7.247</b>	<b>826</b>	<b>8.073</b>	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ISM, 2014.

Por temática o áreas formativas, la mayor participación femenina se da en la formación en materia de seguridad marítima y lucha contra la contaminación (el 44,4% del total de las mujeres alumnas han participado en cursos de este tipo), seguida de la formación relacionada con el ámbito sanitario (30,1%) y aquella que permite el acceso a certificados de especialidad en el sector marítimo pesquero (19,4%). En el caso de los hombres, el mayor número de alumnos se corresponde también con estas mismas áreas formativas.

Por materias específicas dentro de las anteriores áreas formativas, los cursos que más alumnas han registrado (por encima del centenar) son el módulo sobre *primeros auxilios* (dentro del área sanitaria), seguido de los de *formación básica en tres módulos*, y *conocimientos generales del medio marino*, ambos pertenecientes al área de seguridad marítima. De cara al acceso a los certificados de profesionalidad, el mayor número de alumnas se ha dado en los cursos para el de buques de pasaje.



## Representatividad de la mujer en cifras:

33

Las cifras sobre la participación femenina en la pesca marítima son actualmente bastante heterogéneas y dispersas. Fundamentalmente, existen dos fuentes principales de datos. Por un lado, las *estadísticas pesqueras* que elabora el MA-PAMA (concretamente las relativas a la *Encuesta económica de pesca marítima*), donde se desagregan los datos de empleo por estrato. Y, por otro lado, las estadísticas de afiliación al Régimen Especial del Mar (REM) del Instituto Social de la Marina (ISM), de donde puede extraerse la cifra de mujeres inscritas en los distintos grupos de cotización (por cuenta ajena y cuenta propia) que trabajan en la pesca extractiva a bordo.

### Inscritos en el REM por sexo:

Como se observa en la siguiente tabla, el número de mujeres que trabajan en la pesca extractiva es prácticamente testimonial respecto al de hombres.

Inscritos en el régimen especial del mar			
GRUPO	SUBGRUPO	DETALLE	Nº
GRUPO 1º	C. Ajena	Pesca	4.188
	C. Propia	Pesca	49
GRUPO 2º	2A	2A C. Ajena	3.081
		2A C. Propia	472
	2B	2B C. Ajena	3.109
		2B C. Propia	1.017
GRUPO 3º	C. Ajena	C. Ajena	4.495
	C. Propia	Pesca	5.237
TOTAL HOMBRES			<b>21.648</b>
GRUPO 1º	C. Ajena	Pesca	448
	C. Propia	Pesca	5
GRUPO 2º	2A	2A C. Ajena	13
		2A C. Propia	6
	2B	2B C. Ajena	21
		2B C. Propia	26
GRUPO 3º	C. Ajena	C. Ajena	258
	C. Propia	Pesca	454
TOTAL MUJERES			<b>1.231</b>

Fuente: Instituto Social de la Marina, 2016.



Dentro del Régimen Especial del Mar las mujeres predominan claramente sobre los hombres en aquellos oficios tradicionalmente feminizados, realizados desde tierra, como el marisqueo o la elaboración y reparación de redes de pesca, constituyendo asimismo la única mano de obra en labores como las que realizan las neskattillas y empacadoras; todas ellas actividades encuadradas dentro del Grupo Tercero de cotización por cuenta propia. No obstante, **la representatividad de la mujer en la pesca extractiva es muy reducida**, sin que se haya producido un incremento relevante en los últimos años.

La evolución que se ha producido desde 2014 a 2016 respecto a la incorporación de las mujeres a actividades fuertemente masculinizadas constata que durante este periodo se ha mantenido la tradicional segregación laboral por razón de género en el sector marítimo-pesquero. Los trabajos puramente vinculados a la pesca extractiva siguen siendo realizados por hombres en su mayoría. En este sentido, **en 2016 solo se registraron 1.231 mujeres (el 5,4%)**. Este porcentaje resulta de sumar las trabajadoras del Grupo primero referente a la actividad “Pesca”, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia (453); del Grupo segundo 2A y 2B, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia (66); del Grupo tercero por cuenta ajena y por cuenta propia en la actividad “Pesca” (712).

Tal y como se muestran en la anterior tabla, dentro del Grupo primero, se contabilizaban en el epígrafe “Pesca” por cuenta ajena un total de 448 mujeres en 2016 (un 9,7% del total de trabajadores de ambos sexos en este subgrupo de actividad), mientras que por cuenta propia -armadoras y autónomas de pesca embarcadas- sólo se registran 5 mujeres, lo que supone un 9,2% del total de ambos sexos.

Por su parte, dentro del grupo segundo, las mujeres tienen una representación mínima en comparación con los hombres. Así, sólo se contabilizan 13 trabajadoras por cuenta ajena en el subgrupo 2A; es decir, enroladas en embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 TRB (un 0,4% del total de ambos sexos) y sólo 6 por cuenta propia, o armadoras embarcadas (un 1,2%). En el subgrupo 2B, que implica embarcaciones de menor tamaño comprendidas entre 10,01 y 50 TRB, el número de mujeres enroladas aumenta, aunque muy ligeramente, alcanzando las 21 trabajadoras por cuenta ajena (el 0,7% del total de ambos sexos) y las 26 por cuenta propia (un 2,5%).

Por último, en el Grupo tercero por cuenta ajena, que implica el ejercicio de la actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no excedan de 10 TRB, la presencia femenina también es muy reducida: 258 mujeres frente a 4.495 hombres, por lo que la representatividad femenina se reduce aquí al 5,4%. Por su parte, las mujeres que trabajan en “pesca” por cuenta propia dentro del grupo tercero ascienden a 454, frente a 5.237 hombres; por tanto, éstas representan el 8%. Respecto al detalle de las actividades incluidas dentro de este epígrafe “pesca” por cuenta propia, hay que puntualizar que se encuentran incluidas tanto las armadoras de pesca embarcadas, como las trabajadoras que realizan la pesca buceo a bordo de embarcaciones, así como las neskattillas y empacadoras. Éstas últimas (un total de 40 mujeres), normalmente, se han considerado trabajadoras de la industria auxiliar a la pesca, pero están contabilizadas en esta estadística dentro de este epígrafe, en base al nuevo encuadramiento desarrollado por la Ley 47/2015 de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

## Afiliados al Régimen Especial del Mar, por detalle de actividad

Grupo	Subgrupo	Detalle	Actividad	Mujeres	Hombres	
Grupo Primero	Mercante	Mercante	Mercante	2.042	10.673	
		Prácticos de Puerto	Prácticos Asimilados	2	233	
			Prácticos Cuenta Ajena	0	5	
	Pesca	Acuicultura	Acuicultura	273	1.506	
			Buceadores extractores embarcados	2	101	
		Pesca	Pesca	448	4.188	
	Estiba	Estiba	Estiba	387	7.096	
			Personal administración., técnico y subalterno empr. estiba	273	1.125	
	Otros	Actividades Subacuáticas	Buceadores Profesionales	2	68	
			Observadores de pesca embarcados	13	16	
		Otros	Otros	1.177	3.377	
			Personal de seguridad embarcado	2	155	
		Rederos y Rederas	Rederos y Rederas	2	14	
	Grupo Primero Cuenta Propia	Actividades Subacuáticas	Buceadores Profesionales	4	50	
			Acuicultura	Mejilloneros y Acuicultores	7	28
		Mariscadores a pie		0	3	
		Mercante	Armadores M. Mercante, Tráfico Interior, Deportivas		29	288
			Autónomos Embarcaciones Deportivas y Recreo		4	96
			Autónomos Marina Mercante		1	7
			Autónomos Tráfico Interior Puertos		2	32
		Otros	Familiar Colaborador Ajeno		4	0
		Pesca	Armadores Pesca Embarcados		2	43
			Autónomos Pesca Embarcados		3	6
		Prácticos de Puerto	Prácticos de Puerto		0	2
	Rederos y Rederas	Rederos y Rederas		1	2	
	<b>Total: Grupo Primero</b>				<b>4.680</b>	<b>29.114</b>
Grupo Segundo	Grupo 2A	Grupo 2A Cuenta Aje- na	Grupo 2A Cuenta Ajena	13	3.081	
		Grupo 2A Cuenta Propia	Grupo 2A Armadores Pesca Embarcados	6	472	
	Grupo 2B	Grupo 2B Cuenta Ajena	Grupo 2B Cuenta Ajena	21	3.109	
		Grupo 2B Cuenta Propia	Grupo 2B Armadores Pesca Embarcados	26	1.017	
<b>Total: Grupo Segundo</b>				<b>66</b>	<b>7679</b>	
Grupo Tercero	Grupo Tercero Cuenta Ajena	Grupo 3 C. Ajena	Grupo 3 C. Ajena	258	4.495	
	Grupo Tercero Cuenta Propia	Acuicultura	Buzos Extractores	1	60	
			Mariscadores a Pie	2.826	1.576	
			Mejilloneros y Acuicultura	508	1.109	
		Pesca	Armadores Pesca Embarcados		412	5.184
			Neskatillas/Empacadoras		40	0
			Pesca Buceo Embarcados		2	53
	Rederos y Rederas	Rederos y Rederas		633	78	
<b>Total: Grupo Tercero</b>				<b>4.680</b>	<b>12.555</b>	
<b>TOTAL</b>				<b>9.426</b>	<b>49.348</b>	

Fuente: Instituto Social de la Marina, 2016.



Aunque se sitúa fuera del ámbito de la pesca extractiva, dentro del Grupo primero, tal y como se observa en la tabla de la página anterior, es importante señalar que existe un gran número de mujeres que trabajan en la Marina Mercante, tanto por cuenta ajena como por cuenta propia: un total de 2.080. En este sentido, el porcentaje de representatividad femenina, aunque todavía limitado, resulta significativo, especialmente entre los trabajadores por cuenta ajena, pues el 15,8% del total de trabajadores de esta categoría son mujeres. Este hecho es significativo si se tiene en cuenta que en España no se permitió el acceso de las mujeres a la formación náutica hasta 1979 y, por tanto, la primera mujer marino no se incorporó al mercado laboral hasta 1984. No obstante, pese a que los avances en materia de inserción laboral de la mujer en este sector han sido mayores que los que se han producido en la pesca, la desigualdad sigue estando muy presente; así pues, según las estadísticas, del 17% de mujeres que se titulan de media en las facultades españolas de Náutica, solo un porcentaje bajísimo de ellas desarrolla su carrera profesional a bordo. [Instituto Social de la Marina, 2016].

## Empleo en pesca por sexo:

Otra de las fuentes a la que se puede acudir para cuantificar el empleo femenino en la pesca, en tanto que aporta datos desagregados por sexo, es la *Encuesta económica de pesca marítima* que realiza el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA). Según los últimos datos disponibles, correspondientes al ejercicio 2015, **en España 33.288 personas trabajan en pesca marítima, de las cuales sólo 693 son mujeres (el 2,08%)**.

En cuanto al número de Unidades de Trabajo Anual o UTA (que equivalen a un puesto de trabajo a jornada completa en cómputo anual, considerando una jornada media anual de 1.800 horas), se contabilizan 469 mujeres, que representan el 1,5% del total de UTA.

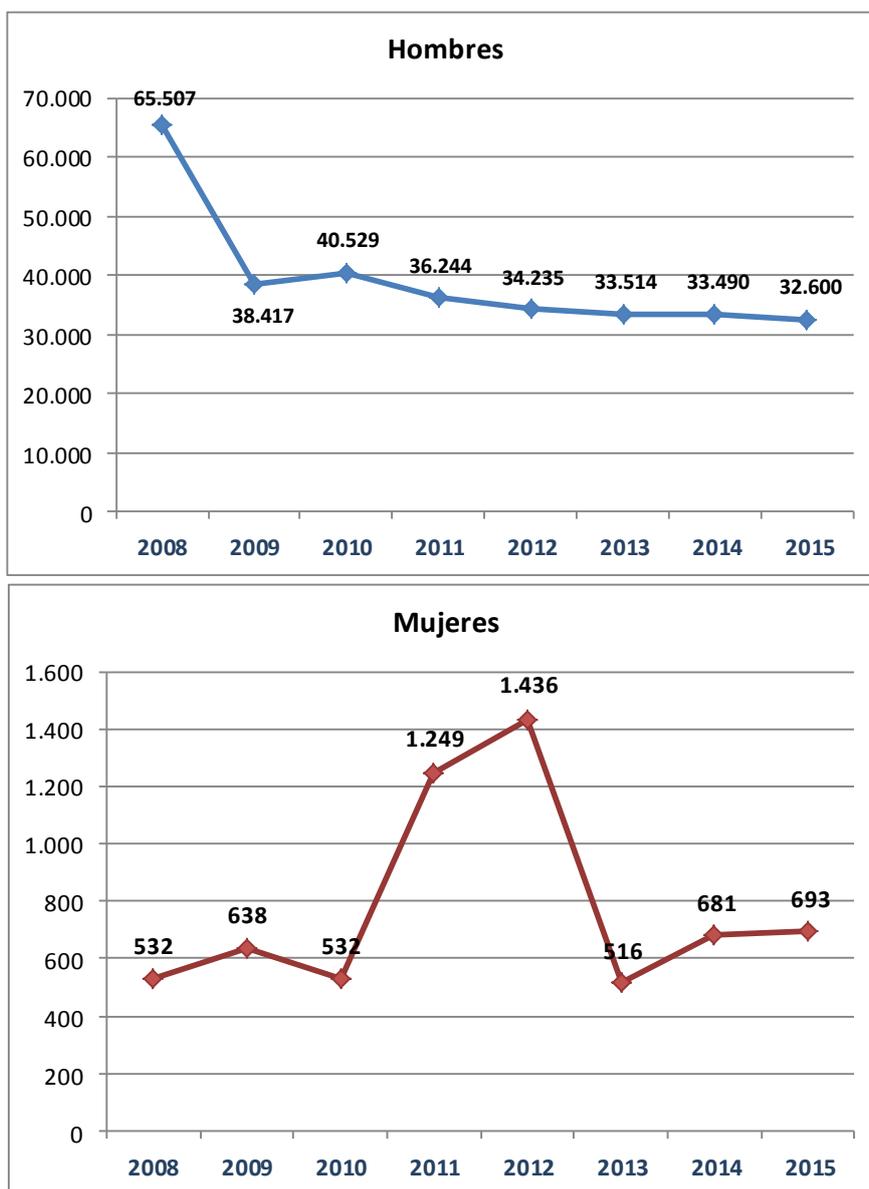
Año 2015	MUJERES		HOMBRES		TOTAL	
	Nº UTA	Personas	Nº UTA	Personas	Nº UTA	Personas
At. Norte Aguas Nacionales	194	377	12.413	15.320	12.608	15.695
Atl. Norte Aguas No Nacionales	90	99	2.986	2.661	3.077	2.761
Total ATLANTICO NORTE	285	477	15.400	17.981	15.684	18.456
Mediterráneo Aguas Nacionales	26	34	7.171	7.772	7.197	7.805
Total MEDITERRANEO	26	34	7.171	7.772	7.197	7.805
Otras Regiones Aguas Nacionales	18	20	1.081	1.508	1.100	1.528
Otras Regiones Aguas No Nacionales	141	162	7.007	5.338	7.147	5.499
Total OTRAS REGIONES	159	182	8.088	6.846	8.247	7.026
Total Aguas Nacionales	238	431	20.666	24.600	20.904	25.029
Total Aguas No Nacionales	231	262	9.993	7.999	10.224	8.259
<b>TOTAL</b>	<b>469</b>	<b>693</b>	<b>30.659</b>	<b>32.600</b>	<b>31.128</b>	<b>33.288</b>

Fuente: MAPAMA, datos correspondientes a 2015 / Estadísticas Pesqueras (publicado en Abril 2017).



En los últimos años, la pesca ha experimentado una progresiva disminución, año a año, del número de empleos. De este modo, si en 2008 un total de 66.039 personas trabajaban en esta actividad, en 2015 lo hacía 33.288 personas, lo que significa una reducción de casi la mitad en este periodo. Por sexo, esta pérdida de empleo en la actividad pesquera repercute en mayor medida en las mujeres, pues en el

caso de los hombres aunque la disminución también se ha producido, lo ha hecho de forma más constante y progresiva. Cabe destacar los ejercicios 2011 y 2012, en los que la representatividad femenina creció significativamente (llegando a registrar 1.249 y 1.436 trabajadoras, respectivamente), cifras que después se redujeron a la mitad, situándose en los niveles en los que se encuentra el empleo femenino en la actualidad.



Fuente: MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados 2015.

Los datos hasta ahora analizados dan una muestra clara de la falta de equilibrio en el reparto del trabajo por sexo en la pesca marítima. Asimismo, la dicotomía hombres/mar y mujeres/tierra que caracteriza el

sector se hace muy evidente si se comparan los datos que muestra la *Encuesta Económica de Pesca Marítima* del MAPAMA relativos a empleo en tierra frente al registrado a bordo en función del sexo.



En este sentido, tomando como referencia el año 2015 (último ejercicio disponible), **del total de personas que trabajan en la actividad pesquera en tierra (1.229) el 33,6% eran mujeres (un total de 413)**. Por tanto, aunque la presencia masculina es mayor, en el ámbito terrestre si se da un cierto equilibrio entre sexos, llegando a ser la presencia femenina mayor en el Mediterráneo, donde el 57% de trabajadores en tierra son mujeres.

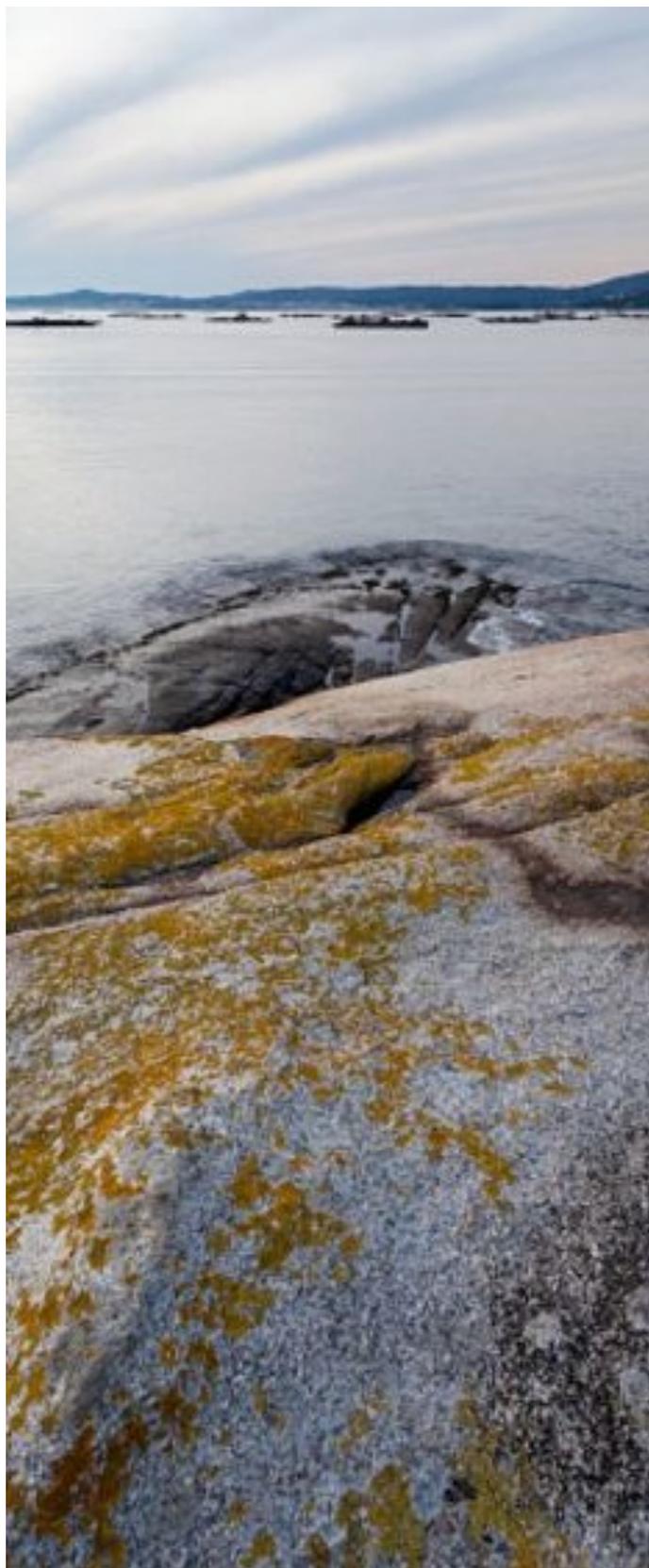
Empleo en tierra				
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% Mujeres
Total Atlántico Norte	331	199	530	37,55
Total Mediterráneo	25	34	60	56,67
Total Otras regiones	459	180	639	28,17
<b>TOTAL</b>	<b>816</b>	<b>413</b>	<b>1.229</b>	<b>33,60</b>

**Fuente:** MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados. 2015.

Sin embargo, **en el caso del empleo a bordo**, el desequilibrio entre sexos es radical, con una **casi total ausencia de mujeres, que solo representan el 0,87% del total (280)**, siendo su presencia a bordo casi exclusiva en las aguas del Atlántico Norte.

Empleo a bordo				
	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% Mujeres
Total Atlántico Norte	17.650	278	17.928	1,55
Total Mediterráneo	7.747	0	7.747	0
Total Otras regiones	6.387	2	6.389	0,03
<b>TOTAL</b>	<b>31.784</b>	<b>280</b>	<b>32.064</b>	<b>0,87</b>

**Fuente:** MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados. 2015.





## La actividad femenina en el ámbito marítimo:

**E**l análisis cuantitativo diferencial de la actividad pesquera a bordo que realizan hombres y mujeres resulta complicado actualmente debido a la escasez de datos específicos desagregados por sexo. No obstante, existen algunas estadísticas elaboradas por el MAPAMA sobre la actividad a bordo que desarrolla cada sexo, que pueden ayudar a identificar dónde se da una mayor prevalencia femenina dentro del sector de la pesca marítima.

En este sentido, según se observa en la siguiente tabla, la mayor **presencia femenina a bordo** se registra en aguas nacionales, concretamente en el Atlántico Norte (en el área del Cantábrico Noroeste), en los buques de pequeño tamaño que trabajan con rastras y artes polivalentes. Resulta llamativo, en proporción respecto a los hombres, el significativo porcentaje de

mujeres embarcadas en aguas no nacionales del Atlántico Norte (26,83%), en buques de 18 a 24 metros de eslora dedicados a las artes fijas polivalentes.

Actividad a bordo por sexo y supraregión. 2015				
TIPO DE BUQUE CON MUJERES	ESLORA	HOMBRES	MUJERES	% MUJERES
Atlántico Norte (aguas nacionales)				
Rastras	0-10	2.720	177	6,10%
Artes polivalentes	0-10	3.325	78	2,29%
Artes polivalentes	10-12	49	1	2%
Atlántico Norte (aguas no nacionales)				
Artes fijos polivalentes	18-24	60	22	26,83%
Otras regiones (aguas nacionales)				
Artes polivalentes	18-24	42	2	4,54%

Fuente: MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados 2015.



<b>Estratos con presencia femenina. Empleo "a bordo".</b>			
<b>ARTE</b>	<b>ESLORA</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
Rastras	0-10	2.720	177
Artes polivalentes	0-10	3.325	78
RESTO DE ESTRATOS en los que exclusivamente trabajan hombres		6.293	0
<b>Atlántico Norte A.Nac.Cantábrico NW</b>		<b>12.338</b>	<b>255</b>
Artes polivalentes	10--12	49	1
RESTO DE ESTRATOS en los que exclusivamente trabajan hombres		2.827	0
<b>Atlántico Norte. A. Nac. Golfo de Cádiz</b>		<b>2.876</b>	<b>1</b>
<b>Total ATLÁNTICO NORTE. AGUAS NACIONALES</b>		<b>15.214</b>	<b>256</b>
Artes polivalentes	18-24	60	22
RESTO DE ESTRATOS en los que exclusivamente trabajan hombres		2.376	0
<b>Atlántico Norte A. No Nacionales</b>		<b>2.436</b>	<b>22</b>
<b>Total ATLÁNTICO NORTE. AGUAS NO NACIONALES</b>		<b>2.436</b>	<b>22</b>
<b>TOTAL ATLÁNTICO NORTE</b>		<b>17.650</b>	<b>278</b>
RESTO DE ESTRATOS en los que exclusivamente trabajan hombres		7.747	0
<b>MEDITERRÁNEO. AGUAS NACIONALES</b>		<b>7.747</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL MEDITERRÁNEO</b>		<b>7.747</b>	<b>0</b>
Artes polivalentes	18-24	42	2
RESTO DE ESTRATOS en los que exclusivamente trabajan hombres		1.431	0
<b>OTRAS REGIONES A. NACIONALES</b>		<b>1.473</b>	<b>2</b>
<b>OTRAS REGIONES A. NO NACIONALES</b>		<b>4.914</b>	<b>0</b>
<b>TOTAL OTRAS REGIONES</b>		<b>6.387</b>	<b>2</b>
<b>TOTAL</b>		<b>31.784</b>	<b>280</b>

**Fuente:** Elaboración propia a partir de MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados 2015.

Por otro lado, en base a los datos oficiales resulta difícil concretar las labores o perfiles profesionales que desarrollan específicamente estas mujeres a bordo de las embarcaciones pesqueras, de cara a compararlas con los de los hombres, pues los datos al respecto se engloban en categorías muy amplias y con poco grado de detalle. Por su parte, en el epígrafe "otras labores" se incluyen las siguientes, ejercidas únicamente por hombres: ayudante lucero (que ayuda a situar el bote de luz), chabolero (o almacenero), engrasador, marmitón (o ayudante de cocina), observador, técnico y panguero (o conductor de bote).

<b>Actividades desarrolladas por sexo 2015</b>		
	<b>% Hombres</b>	<b>% Mujeres</b>
<b>Dirección</b>	99,42	0,58
<b>Maquinista</b>	99,81	0,19
<b>Contra maestre</b>	99,70	0,30
<b>Cocinero</b>	99,21	0,79
<b>Marinero</b>	99,61	0,39
<b>Otras labores</b>	100	0

**Fuente:** MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados 2015.

Como se observa en la siguiente tabla, este nivel de infra-representación femenina en las labores desarrolladas a bordo es muy similar al de hace una década, aunque se observa un ligero incremento si se comparan con los datos de 2005, que mostraban una presencia de mujeres casi nula en prácticamente todas las actividades a bordo.

<b>Actividades desarrolladas por sexo 2005</b>		
	<b>% Hombres</b>	<b>% Mujeres</b>
<b>Dirección</b>	99,76	0,24
<b>Maquinista</b>	100	0
<b>Cocinero</b>	100	0
<b>Marinero</b>	99,79	0,21
<b>Labores varias</b>	100	0
<b>Otras labores</b>	100	0

**Fuente:** MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados 2005.

Los datos analizados anteriormente reflejan que la representatividad de la mujer en la actividad pesquera marítima es residual en términos cuantitativos, especialmente a bordo de los buques de altura y gran altura. Además, este sector cuenta con una tasa de integración femenina muy por debajo —o con una evolución mucho más lenta— de que la que se ha producido en otros ámbitos tradicionalmente masculinizados como las Fuerzas Armadas o la Marina Mercante.

En el caso de las **Fuerzas Armadas**, según contabiliza la Dirección General de Personal del Ministerio de Defensa, las mujeres representan el 12,4% de los efectivos (a diciembre de 2015), experimentando una progresiva evolución al alza desde el año 2000. Además se trata de un sector que cuentan desde 2005 con un Observatorio militar para la igualdad entre mujeres y hombres.

Esta paulatina integración de la mujer en un ámbito profesional tradicionalmente masculino también se ha producido en la **Marina Mercante**, donde la presencia femenina empieza a estar consolidada, cuando hasta hace pocos años era una cuestión impensable. No obstante, en este sector, al igual que sucede en la pesca, aún se está muy lejos de una verdadera igualdad, tal y como ponen de manifiesto investigaciones como la realizada por Departament de Ciència i Enginyeria nàutiques de la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) sobre “La situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante”. En ella se apunta que “*existen navieras que no aceptan alumnas en prácticas por pensar que pueden resultar conflictivas para la tripulación o porque hacen ruta con puertos peligrosos para ellas*”. [Martínez De Osés, F. X. 2002, pág. 27].

Conclusiones similares plantea un estudio más reciente sobre la mujer en la Marina Mercante realizado por la Universidad del País Vasco, que apunta que “*alrededor del 50% de las encuestadas tuvo problemas para encontrar embarque*”; algo que, especialmente en el caso de las oficialas, atribuyen al hecho de ser mujer. [Ibáñez, Itsaso et al, 2012. pág. 608].

## Segregación ocupacional:

En la pesca marítima, además de la baja tasa de incorporación de las mujeres al embarque, se produce otro fenómeno que está, en gran medida, relacionado con dicha infrarrepresentación femenina: la existencia de una fuerte división del trabajo en función del género. Se trata de una división histórica, que ha permanecido hasta hace poco prácticamente inalterada, tal y como reflejan estudios precedentes, basados en testimonios y entrevistas con mujeres que trabajan a bordo, las cuales manifiestan la existencia de una fuerte segregación laboral tanto a nivel horizontal como vertical.

Dicha segregación se ha venido manifestando en el establecimiento de roles distintos para cada sexo, en virtud de los cuales los hombres suelen encargarse de la actividad extractiva directa, del gobierno y dirección de los barcos, del manejo de las máquinas, etc., mientras que las mujeres que trabajan a bordo desarrollan más habitualmente otras funciones auxiliares o subalternas, o se les ofrece únicamente el trabajo de cocineras o limpiadoras, pese a estar capacitadas para otros puestos, según denuncian algunas de ellas. E incluso cuando ejercen las mismas tareas que los hombres no lo hacen, en muchos casos, en igualdad de rango o autoridad con sus compañeros.

A lo anterior se suma el hecho de que, tradicionalmente, la mujer ha asumido “*un papel extraoficial en la pesca, como esposa de pescador, un trabajo no remunerado que se divide en las siguientes actividades: gestión general, comunicación, contabilidad, comercialización y apoyo logístico*”. [Fundación Mujeres, 2006. pág. 67]. No obstante, la situación de la mujer en la pesca está mostrando síntomas de viraje en los últimos años, propiciada por un cambio de mentalidad hacia una mayor concienciación en materia de igualdad en los distintos contextos profesionales, un principio que ha sido incluido recientemente en la propia legislación que regula el sector pesquero.



También ha influido en este cambio la escasez de marineros cualificados para completar las tripulaciones. El mercado laboral demanda personal formado y capacitado, independientemente de su sexo, que ya no es un factor tan determinante como lo era antes. De hecho, un estudio reciente realizado por el Centro Tecnológico del Mar (CETMAR) señala que el 87% de los armadores gallegos de bajura se muestran dispuestos a contratar a mujeres. Por otro lado, las políticas sectoriales de incentivo a la participación de la mujer en la pesca marítima también están contribuyendo en esta dirección. Una muestra es la preferencia o baremación positiva en la concesión de ayudas públicas a aquellas empresas armadoras que favorezcan la inserción de mujeres a bordo, o que pretendan llevar a cabo las adaptaciones necesarias para acoger a tripulaciones mixtas.

Todos estos hitos han ido favoreciendo la integración de la mujer en la actividad pesquera extractiva. Fundamentalmente trabajan para la pesca de bajura, donde actualmente existen armadoras, patronas, marineras o, incluso, mujeres que forman parte de los órganos de gobierno y decisión del sector. En lo que respecta a pesca de altura trabajan para los barcos desde tierra, y a bordo solo suelen participar en campañas de investigación, control e inspección.

## Colectivos de mujeres de la pesca:

### ⇒ Armadoras:

Aunque en términos cuantitativos no representan todavía un colectivo demasiado numeroso, las armadoras --aquellas mujeres empresarias que ostentan la titularidad de una embarcación pesquera-- tienen una importancia fundamental para la actividad extractiva.

Dentro de sus funciones destacan las relacionadas con la gestión empresarial (pagos y cobros, gestión contable, tramitación administrativa, etc.), la venta de pescado y, en algunos casos, la reparación de redes. *“Al contrario de lo que ocurre con los hombres en esta actividad, la mujer armadora habitualmente no faena, sino que únicamente posee la titularidad de la embarcación, y su trabajo se desarrolla principalmente en la lonja, el muelle, la embarcación y, en algunos casos, en instituciones y organismos públicos”*. [Gago, 2004. pág. 77]. También se suelen hacer cargo de equipar y dotar de tripulación a los barcos, asegurando su mantenimiento.

En la mayoría de ocasiones, a estas mujeres las profesión de armadoras les viene más por herencia familiar que por elección propia, y el hecho de que tradicionalmente se hayan ocupado de la tramitación de los documentos administrativos, de las gestiones relacionadas con el barco o de la contabilidad de la empresa armadora y otra clase de tareas de este tipo --especialmente en aquellas empresas cuya explotación es de carácter familiar-- puede ser una de las claves para entender su enrolamiento reciente en las embarcaciones y su participación en cursos de formación técnica pesquera o estudios económicos.



## ⇒ Pescadoras:

Según establece la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se considera “pescador” a “*toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas (“a la parte”); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros*”. Por tanto, la característica que define a estas mujeres pescadoras es que participan en la labor extractiva directa a bordo y, normalmente, se ocupan de operaciones de cubierta como largar y levantar los aparejos, recoger las redes, cebar los anzuelos, seleccionar y acondicionar el producto, etc. Asimismo, las que forman parte de las tripulaciones dentro de la categoría de marinería tienen como función principal dar apoyo en las diferentes operaciones que se realizan en el barco, bajo la responsabilidad del capitán/a. Estas operaciones pueden cubrir un amplio abanico de tareas que van desde la tripulación del buque hasta la carga y descarga de mercancías.

El mayor número de mujeres que trabajan a bordo de buques pesqueros en España se da en Galicia, donde según los últimos datos publicados por la Consellería do Medio Rural e do Mar de la Xunta **solo un 4,5% de los tripulantes de la flota gallega son mujeres**. Al igual que sucede a nivel nacional, casi todas ellas están empleadas como tripulantes de buques con

puerto base en Galicia que faenan en el caladero nacional y, dentro de este, trabajan principalmente a bordo de barcos dedicados a las artes menores.

	Caladero nacional		Pesquerías comunitarias e internacionales		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
<b>Hombres</b>	7.991	94,5	2.166	99,6	10.157	95,5
<b>Mujeres</b>	469	5,5	8	0,4	477	4,5

**Fuente:** Consellería do Medio Rural e do Mar. Datos “A enquisa sobre a poboación ocupada nos sectores da pesca e da acuicultura mariña en Galicia (Ocupesca)”, 2015.

En lo que respecta a los **puestos de mando**, aunque todavía son muy escasas y su peso es poco representativo, ya empieza a haber en España mujeres con el título de patrón de pesca. Concretamente en Galicia, en el sector de la batea, las mujeres se deciden cada vez más a manejar los barcos que van a recoger los mejillones. También hay algunas patrona de bajura, especialmente al sur de la comunidad gallega.

Como ya se ha expuesto, a bordo de buques pesqueros de altura y gran altura la presencia femenina es casi inexistente según las estadísticas, tanto en marinería como, aún más, en puestos de mando. Una de las principales causas es la dificultad que encuentran las mujeres en su contratación por parte de las empresas armadoras para trabajar en cubierta, parques de pesca, etc., y posteriormente poder acceder al puesto de oficial para, finalmente, obtener el mando del buque. Si bien no como pescadoras, lo que sí es más habitual en la flota de altura es el embarque de mujeres como biólogas marinas u observadoras.





## Marco normativo y estratégico para la igualdad de género en el sector pesquero extractivo:

44

**E**l principio de Igualdad de Oportunidades está consagrado en el artículo 14 de la **Constitución Española**, que establece que *“los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social”*.

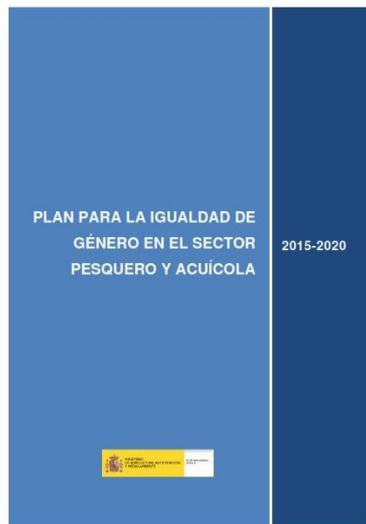
Del mismo modo, el artículo 9.2 señala que son los poderes públicos quienes deben *“promover las condiciones para que la libertad y la igualdad de las personas y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*.

Por su parte, la **Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres** regula la aplicación transversal del principio de igualdad de trato y de oportunidades en la totalidad de las políticas públicas que afectan al conjunto del Estado, incluyendo los distintos sectores profesionales.

Concretamente, en el ámbito de la pesca, la **Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado** incorpora en su Artículo 3 Bis el principio de igualdad de trato y oportunidades entre mujeres y hombres, así como la prohibición de cualquier tipo de discriminación en el sector.

En base a estos mandatos legales, también se ha desarrollado un **Plan para la Igualdad de Género en el Sector Pesquero y Acuícola**, elaborado por la Secretaría

General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, el cual constituye el principal marco estratégico sectorial para favorecer una igualdad real y efectiva en el ámbito de la pesca y la acuicultura, a través del establecimiento de una serie de ejes, objetivos y actuaciones.



Dicho Plan desarrolla las líneas de actuación que son competencia del MAPAMA y que aparece establecidas en el Eje 6 del Plan Estratégico de Igualdad de Oportunidades (PEIO), elaborado por el Instituto de la Mujer y para la Igualdad de Oportunidades (Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad).

Dicho Plan concreta los objetivos, ámbitos y medidas de actuación donde los poderes públicos han de centrar su acción para avanzar en la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres y donde, como novedad, se integran actuaciones específicas de aplicación al sector pesquero.

Por otro lado, en algunas órdenes de convocatorias de **ayudas al sector pesquero extractivo** para realizar inversiones a bordo, favorecer la modernización de embarcaciones o hacer frente a la paralización definitiva de la actividad, etc., tanto a nivel estatal como regional, se fija como requisito el cumplimiento del principio de igualdad o el hecho de que el buque cuente con mujeres enroladas a bordo. Un ejemplo reciente es la *Orden AAA/1136/2016, de 30 de junio, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas a los propietarios y pescadores de buques pesqueros españoles afectados por la paralización definitiva de la actividad pesque-*

*ra*, que en su artículo 6 sobre los requisitos para poder obtener la condición de beneficiario en el caso de los propietarios de los buques, establece como condición *“no haber sido sancionado con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones por el incumplimiento de la normativa en materia de igualdad entre mujeres y hombres”*.

Por su parte, el **Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) 2014-2020** aboga --tal y como ya lo hiciera en el anterior periodo 2007-2013 el Fondo Europeo de la Pesca (FEP)-- por el cumplimiento de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, así como luchar contra toda discriminación. Para ello, establece una serie de ayudas, previstas en el Reglamento (UE) Nº 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014, destinadas a:

⇒ *Promover “el trabajo en red y al intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los grupos de interés, entre ellas las organizaciones dedicadas a promover la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, a promover el papel de la mujer en las comunidades de pescadores y a promover a los grupos infrarrepresentados que participan en la pesca costera artesanal o en la pesca a pie” [art. 29.1 b sobre medidas para el Fomento del capital humano, creación de empleo y diálogo social].*

La implementación de este principio horizontal de Igualdad de Oportunidades está presente en el **Programa Operativo para España del FEMP 2014-2020**, pues en él se han fijado una serie de objetivos relacionados con la reducción de las brechas de género y se han incorporado líneas de actuación con el carácter de acciones directas que promueven la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres y que permiten reducir las brechas detectadas. Por todo ello, el PO del FEMP para el sector pesquero español ha contado con el dictamen favorable del Instituto de la Mujer y para la Igualdad de Oportunidades.



## Problemáticas de las mujeres en la actividad pesquera extractiva:

**La** pesca en España se enfrenta en la actualidad a numerosos desafíos que condicionan su futuro como actividad que debe ser rentable a la vez que sostenible, buscando el equilibrio entre la capacidad pesquera y las oportunidades de pesca. En este sentido, las principales amenazas para esta actividad tienen que ver a día de hoy con prácticas que ponen en riesgo la adecuada gestión y conservación de unos recursos pesqueros que no son ilimitados, como la pesca ilegal o la sobreexplotación, así como con la contaminación o degradación del medio ambiente marino.

Estos desafíos afectan obviamente a los trabajadores y trabajadoras que participan en la pesca, pero lo hacen en la misma medida, independientemente de su sexo, en tanto que se trata de aspectos coyunturales que

tienen que ver con el desarrollo de la propia actividad, y no tanto con las relaciones laborales y de poder que se establecen entre quienes trabajan en ella.

Más allá de estas problemáticas generales, en este apartado queremos abordar aquellas de índole socio-cultural, económica, laboral, o incluso psicológica, que de forma más concreta limitan la igualdad de oportunidades en el sector, o que afectan a las mujeres en mayor medida o específicamente por el hecho de serlo.

Algunas de dichas problemáticas ya han sido mencionadas a lo largo de este diagnóstico, pero se aglutinan en este epígrafe dado que están interrelacionadas --derivadas unas de otras o resultado de la suma de ellas-- para ahondar en su dimensión de género a fin de ofrecer una visión general e integrada sobre los principales retos de este sector en materia de igualdad.

## Difícil acceso a la actividad:

Como se ha indicado en páginas anteriores, las mujeres no acceden a la pesca marítima en igualdad de condiciones respecto a los hombres. Aunque con excepciones, por lo general ellas tienen más problemas a la hora de encontrar armadores dispuestos a contratarlas para trabajar a bordo o para acumular los días de prácticas que necesitan para obtener la titulación que las acredita para navegar.

Detrás de esta situación se encuentran razones como las que ya se han apuntado, principalmente la creencia acerca de que las mujeres están menos capacitadas físicamente para el duro trabajo en el mar; la peligrosidad de la actividad; la falta de adecuación de los buques de altura para acoger tripulaciones mixtas y los posibles problemas de convivencia a bordo, máxime cuando se trata de que ambos sexos compartan espacios; el distanciamiento del hogar que implican las prolongadas campañas de pesca y que se presupone más difícil de sobrellevar para la mujer, en especial si tienen hijos, etc. Los prejuicios existentes en relación a estos factores hacen que las mujeres encuentren muchas más barreras a la hora de incorporarse a la actividad pesquera, especialmente en alta mar.

Algunos estudios señalan que **la predisposición al embarque femenino suele ser mayor cuando ya existen otras mujeres a bordo o cuando el barco es propiedad de la familia**. En relación a esto último, se constata que en el marco de la economía doméstica el enrolamiento de la mujer (esposa, hija, hermana, sobrina, etc.) es más propicio como parte de ese legado marinerio familiar, ejerciendo las diferentes tareas a bordo o incluso al frente de las empresas armadoras, a cargo de su dirección y gestión.

No obstante, dentro del ámbito familiar, algunos autores como Florido del Corral también señalan la existencia de prácticas que dan lugar a *“formas de invisibilización del papel de la mujer y de subordinación de*

*sus expectativas, siguiendo las rutinas históricas”*. Con esta afirmación, el autor se refiere a aquellos casos en los que las mujeres no salen a faenar o no ejercen a bordo en igualdad de condiciones, sino que están *“apartadas de la explotación directa de las embarcaciones y de la toma de decisiones en la empresa pesquera, por mucho que sus parientes masculinos encubran esta situación poniendo la embarcación a nombre de la mujer o por mucho que las mujeres de familias marineras se hayan capacitado profesionalmente en los cursos de competencia marinera, de rederas o de patrón de costa, organizados por el Instituto Social de la Marina”*. Esta situación, según del Corral, *“ha de leerse más bien en clave de estrategias domésticas de familias armadoras modestas que pretenden obtener ventajas para los miembros de la familia (incluidas las mujeres) mediante su enrolamiento en la embarcación a efectos de cotización para la Seguridad Social”*. [Florido del Corral, 2004, cit. en Pascual, J. (Ed.), 2005].





Siguiendo con la descripción de los factores que limitan el acceso femenino a la pesca extractiva, el peso de los **estereotipos de género** es muy elevado y supone quizá el mayor escollo para aquellas que quieren trabajar en la captura directa con embarcación.

La pesca, coinciden la mayoría de las marineras que se embarcan, es uno de los sectores más reacios al aperturismo hacia la mujer, a diferencia de otros ámbitos como el científico donde la mentalidad ha cambiado más rápido, propiciando que el embarque en buques oceanográficos de mujeres (investigadoras, biólogas marinas, etc.) sea hoy bastante habitual. Y lo mismo ocurre en la esfera pública con los inspectores, observadores y personal de monitoreo, puestos que ejercen actualmente un buen número de mujeres en España.

Pero en el ámbito pesquero la tradicional separación de sexos sigue pesando, una tradición en la que no estaba bien visto que una mujer se embarcara y las que estaban dispuestas a hacerlo se enfrentaban a menudo al estigma que conlleva saltarse las convenciones sociales impuestas.

También era habitual que estas mujeres de la mar tuvieran que hacer frente a los prejuicios, a la desaprobación de sus propias familias, a la presión de sus compañeros, al acoso, o incluso a los recelos de los familiares de otros miembros de la tripulación. Así lo evidencia la siguiente anécdota que cuenta cómo la mujer de un pescador, tras conocer que iba a enrolarse una mujer a bordo del buque donde trabajaba su marido, se presentó en el muelle el primer día de faena, pero *"cuando la vio vestida para trabajar dijo 'muy bien, parece un hombre'. 'Era un marinero más, descargaba pescado y lo que le dijeras"* [El País, 8/02/2009].

Esta ocultación de la feminidad no se impone tácitamente, pero es algo a lo que recurren algunas mujeres para ser aceptadas por sus compañeros. En el informe de la Organización Internacional del Trabajo (ILO) *Woman Seafarers: Global employment policies and practices*, se revela que algunas de las marineras consultadas habían adoptado medidas drásticas como la alteración o "desfemenización" de su apariencia (llegando incluso a afeitarse la cabeza) para evitar un trato diferencial [Sampson, Helen 2003].

## Distinto desarrollo profesional y limitado ascenso y promoción:

Queda claro que a las mujeres no les resulta nada fácil incorporarse al sector de la pesca marítima, pero no se trata solo de un problema de acceso laboral a la actividad, sino también de distinto desarrollo profesional una vez ya han conseguido entrar. En este sentido también se da una clara discriminación de género.

En la pesca artesanal o de bajura y también en el marisqueo a flote existen importantes ejemplos de mujeres con mando, y en la actualidad aumenta el número de las que se preparan para obtener el título de capitán de pesca y patrón de altura, pese a que ejercer en alta mar es más complicado ante las dificultades para sumar los días necesarios como marineras y oficiales para después seguir escalando. Normalmente, las que consiguen trabajo en la pesca lo hacen en puestos subordinados, bajos dentro del escalafón jerárquico, peor remunerados y con menores oportunidades de ascenso. Por ello, muchas mujeres que cursan estudios para poder embarcar ven una salida laboral más factible y favorable en la Marina Mercante, los buques de pasaje, el recreo profesional o el salvamento marítimo.

Sin embargo, en estos ámbitos también existe un gran techo de cristal. Según datos recogidos por el ISM, “la gran mayoría de las mujeres en marina mercante trabaja en cruceros (94%), sólo el 7% ocupa puestos de oficial, y la mayoría de ellas son personal de hostelería y subalterno”. [Revista Mar, 2016. p.34].

La razón que se suele esgrimir para explicar esta situación de desventaja en la pesca extractiva es que, tratándose de un sector tan masculinizado, los hombres no están habituados a recibir órdenes de una mujer, lo que dificulta el ascenso femenino. Pese a ello, la opinión mayoritaria de las mujeres que han conseguido alcanzar puestos de mayor responsabilidad en los barcos (tal y como se recoge en distintas entrevistas a capitanas o patronas de bajura) es que ganarse la autoridad y el respeto de la tripulación es posible --de hecho suelen integrarse bien y llegar a ser valoradas por sus compañeros--, aunque coinciden en que para superar el escepticismo inicial, y ciertas actitudes sexistas que a veces se dan, a ellas se les exige que demuestren mucho más sus capacidades y aptitudes de liderazgo; igual que sucede en las categorías de marinería, donde también ellas deben probar más su valía, sobre todo física.

## Adaptabilidad de los barcos para acoger tripulaciones mixtas:

Vinculada a las anteriores, esta es sin duda una de las problemáticas que más dificultan la incorporación de la mujer a la labor extractiva, especialmente en la flota de altura y gran altura, donde la pesca se realiza con mareas que pueden durar varios meses.

Técnicamente los barcos de altura están potencialmente más preparados para recibir la incorporación de las mujeres a bordo, en tanto que son más modernos y están tecnológicamente mejor equipados. No obstante, son raros los casos en los que hayan sido específicamente adaptados para albergar tripu-

laciones de ambos sexos. En el *Estudio de la adaptación física de un barco de pesca para acoger tripulación mixta* se citan ejemplos de buques de altura que han sido proyectados en este sentido o en los que se contempló reservar una zona de camarote y servicio para albergar mujeres a petición del armador. Sin embargo, todavía siguen siendo muy pocos los que prevén este tipo de adaptaciones en su diseño.

La generalizada falta de adecuación de los buques de pesca de gran porte limita, en la actualidad, la entrada a la actividad a las mujeres, pues sin instalaciones específicas, las potenciales tripulantes que quisieran enrolarse se enfrentarían a problemas relacionados con la falta de intimidad; especialmente aquellas que lo hicieran en la categoría de marinería, ya que los marineros --y también el personal de cocina y de máquinas-- habitan normalmente en camarotes compartidos y han de hacer uso y coincidir en aseos sin separación de duchas, inodoros o lavabos.





Actualmente, solo en los espacios destinados a los camarotes de los oficiales y altos mandos es posible encontrar habitaciones y baños de uso individual. Esta falta de adaptación de los barcos dificulta el desempeño, la convivencia a bordo y el bienestar de toda la tripulación.

La necesidad de garantizar esta intimidad a bordo de buques pesqueros es recogida en el **Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (número 188)**, adoptado en 2007 por la Organización Internacional del Trabajo (OIT). En lo relativo a los dormitorios de los tripulantes, dicho convenio establece que *“en la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente”*, aunque en el texto no se aconseja esta diferenciación en otro tipo de instalaciones como duchas, retretes y lavabos.

Pese a todo, los buques del sector marítimo-pesquero español no sólo no están preparados todavía para acoger tripulaciones mixtas, sino que a nivel de habitabilidad, distribución y relación de metros cuadrados por tripulante en los espacios destinados a alojamientos, algunos estudios señalan que se han quedado rezagados en relación al contexto general de la acomodación naval, salvo casos muy específicos como los atuneros.

En este contexto en el que todavía quedan cosas por mejorar en materia de habitabilidad, la reforma de las instalaciones para favorecer la incorporación de la mujer a bordo no representa a día de hoy una prioridad para las empresas armadoras dentro de su lista de inversiones. El coste de dichas mejoras estructurales y la falta de ayudas para acometerlas suelen ser los argumentos que se esgrimen para posponerlas.

Asimismo, el hecho de que no existan instalaciones específicas para mujeres --como serían los camarotes y baños diferenciados-- disuade a muchos armadores de contratarlas, y al no haber mujeres en el entorno laboral de a bordo tampoco se considera una cuestión de urgencia llevar a cabo tales reformas. Se trata, por tanto, de un círculo vicioso que se ha mantenido hasta la actualidad, donde la discriminación se retroalimenta ya desde la propia estructura.

Este acondicionamiento podría empezar a mejorar en la medida en que aumente el número de mujeres en las tripulaciones, y si bien es cierto que en los barcos más antiguos la adaptación podría resultar más compleja, no ocurriría así en los barcos de nueva construcción si se tuviera en cuenta la cuestión de género desde el inicio.

50

## Condiciones de vida a bordo:

El sector pesquero en general, en sus distintas áreas de actividad, se caracteriza por unas condiciones de trabajo difíciles, que son especialmente duras cuando se trabaja a bordo en una embarcación pesquera: largas jornadas, inclemencias meteorológicas, peligrosidad, aislamiento y distanciamiento del hogar y de la realidad exterior, agotamiento, convivencia en espacios reducidos, etc.

El sector considera que estos factores pueden hacer de la pesca un sector poco atractivo laboralmente para las nuevas generaciones, dificultando el relevo. Y, asimismo, aunque es un ámbito duro para ambos sexos, los anteriores aspectos también suelen argumentarse para justificar el hecho de que existan muy pocas mujeres embarcadas, especialmente si se trata de una campaña en alta mar.

Por tanto, al margen de la cuestión física del trabajo en el mar asociada a la dureza propia de la actividad pesquera (solo apta para personas convenientemente capacitadas y formadas para ello, independientemente de su sexo), en este apartado se abordarán aquellas condiciones de vida a bordo que afectan de una manera más específica a las mujeres, o que suponen mayores hándicaps para ellas, como son las que se derivan de la convivencia. En este sentido, el **aislamiento desde el punto de vista de género** tiende a ser considerado uno de los grandes condicionantes. Y es que a diferencia de otros colectivos (como las mariscadoras a pie, las rederas o las mujeres que trabajan en las fábricas de conservas) las marineras que consiguen embarcarse en la actualidad suelen ser las únicas mujeres a bordo, por lo que no cuentan en su día a día con el apoyo y respaldo de otros miembros del colectivo femenino.

Por lo general, a las mujeres que han tenido claro desde el principio que querían trabajar en el mar el hecho de no tener otras compañeras en el barco es algo que ya han asumido previamente y que no suele representarles mayor problema; especialmente en el caso de la pesca de bajura, donde se regresa a puerto cada día y los pescadores y pescadoras vuelven a su entorno social y familiar. No obstante, en aquellos buques que emprenden campañas pesqueras de larga duración este aislamiento sí puede llegar a constituir un riesgo tanto de tipo psicosocial como de convivencia, máxime para una mujer que tenga que convivir durante varios meses con una tripulación constituida únicamente por hombres y en un entorno no adaptado para satisfacer sus necesidades de intimidad para la higiene o cambios de vestuario. En estos casos, es normal que este aislamiento pueda producir inquietud a las potenciales marineras, al resto de la tripulación o incluso a las propias empresas armadoras, las cuales es habitual que tiendan a no contratar mujeres bajo el argumento de no comprometer el bienestar a bordo o de evitar situaciones de sexismo, intimidación o acoso.

Las situaciones anteriormente descritas no son algo exclusivo de producirse en el ámbito de la pesca, también se dan en otros sectores profesionales que implican el embarque como la Marina Mercante. En este sentido, un estudio realizado en 2007 por la Escuela Náutica y de Máquinas de la Universidad de A Coruña, en colaboración con la Secretaría de Igualdad de la Xunta de Galicia, titulado *Mulleres Galegas na Mariña Mercante*, revela que el 49% de las mujeres embarcadas que participaron en la encuesta (un total de 49 egresadas de dicha Escuela Náutica) se habían sentido acosadas moralmente por sus compañeros en alguna ocasión a lo largo de su trayectoria laboral, y un 6% afirmaba sufrir a menudo este tipo de acoso. Respecto al acoso sexual, el 24% de las encuestadas lo había sufrido alguna vez, siendo las profesionales de la especialidad de máquinas las afectadas en mayor medida (un 31%), frente al 5% de las de navegación.

Pese a lo anteriormente expuesto, la creencia de que la convivencia a bordo de hombres y mujeres es tensa o puede estar sujeta a problemáticas no está demostrada. En este sentido, hay investigaciones y experiencias en otros países que demuestran lo contrario: la convivencia a bordo de ambos sexos es beneficiosa desde el punto de vista psicosocial. De hecho en países como Noruega, las compañías pesqueras llevan desde 1980 empleando hasta un 20% de mujeres en la tripulación de los buques-fábrica a fin de crear un ambiente menos crudo o sexista, pues se considera que “un entorno de trabajo con presencia de ambos sexos reduce el estrés psicológico y se afianzan las relaciones sociales a bordo” (Munk-Madsen, 1998).





## Maternidad y conciliación de la vida laboral y familiar:

La **conciliación de la vida laboral, familiar y personal** es una cuestión aún sin resolver en numerosos entornos profesionales, siendo todavía causa de discriminación laboral mayoritariamente para las mujeres en su tradicional condición de responsables del cuidado de los hijos y las personas dependientes. En el ámbito marítimo-pesquero esta conciliación es mucho más complicada, puesto que aquí las mujeres se enfrentan a una doble problemática: por un lado, constituyen una pequeña minoría en un sector esencialmente masculino y sujeto, por tanto, a dinámicas y modelos organizativos establecidos históricamente por los hombres; y, por otro lado, las jornadas y horarios por los que se rige esta actividad extractiva impiden que se puedan compaginar adecuadamente con las responsabilidades familiares o domésticas, las cuales, tiende a recaer en su mayor parte en la mujer.

En los últimos años se han producido intentos legislativos para racionalizar los horarios de la actividad extractiva de cara a mejorar la conciliación y la corresponsabilidad entre hombres y mujeres. Un ejemplo reciente en este sentido es la Resolución aprobada en mayo de 2016 por la Consejería de Desarrollo Rural y Pesca del Principado de Asturias por medio de la cual se modifica el horario del sistema de veda de las artes de niños y palangrillo de lubina con el objetivo de facilitar la conciliación, respetando el descanso semanal continuado de 48 horas. Así, se les permite a los profesionales de esta pesquería adelantar la retirada y el calamento de las redes, de modo que los pescadores puedan regresar a puerto a la hora de comer y tener la tarde libre tanto los viernes como los domingos.

Por otro lado, está la cuestión del **embarazo y la maternidad**, que también supone una doble barrera para las mujeres, pues condiciona tanto su contratación en la pesca marítima como su permanencia en dicha actividad una vez han tenido hijos, ya que en su rol social de “cuidadoras familiares” son muchas las que deciden abandonar su trabajo en el mar hasta que los hijos tengan una cierta edad, compaginando hasta entonces su cuidado con otro tipo de trabajo en tierra relacionado con la actividad pesquera, como por ejemplo tareas administrativas), que les permita trabajar a tiempo parcial. En el empleo en tierra hay una proporción similar de hombres (11,4%) y mujeres (10,6%) que trabajan en jornada parcial, dándose el mayor índice de trabajo parcial en ambos sexos en el Mediterráneo (el 47% de las mujeres y el 68% de los hombres).

EMPLEO EN TIERRA por sexo y tipo de jornada				
	Mujeres		Hombres	
	Completa	Parcial	Completa	Parcial
Atlántico Norte (aguas nacionales)	117	4	78	27
Atlántico Norte (aguas no nacionales)	73	4	205	20
<b>TOTAL ATLÁNTICO NORTE</b>	<b>190</b>	<b>8</b>	<b>283</b>	<b>47</b>
Mediterráneo (aguas nacionales)	18	16	8	17
<b>TOTAL MEDITERRÁNEO</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>8</b>	<b>17</b>
Otras regiones (aguas nacionales)	18	0	35	0
Otras regiones (aguas no nacionales)	142	20	396	28
<b>TOTAL OTRAS REGIONES</b>	<b>160</b>	<b>20</b>	<b>431</b>	<b>28</b>
<b>TOTAL AGUAS NACIONALES</b>	<b>154</b>	<b>20</b>	<b>122</b>	<b>45</b>
<b>TOTAL AGUAS NO NACIONALES</b>	<b>215</b>	<b>25</b>	<b>601</b>	<b>48</b>
<b>TOTAL</b>	<b>369</b>	<b>44</b>	<b>723</b>	<b>93</b>

Fuente: MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Principales resultados.2015.

Si estas dificultades para la conciliación y la maternidad se dan generalmente en el ámbito de la pesca de bajura, en la de altura o gran altura la situación es aún más complicada, ya que el distanciamiento de los hijos --sobre todo si son menores de edad--por periodos prolongados de tiempo es casi impensable para la mayoría de mujeres. Este sería otro de los factores que, junto al resto de los analizados en este epígrafe sobre problemáticas de las mujeres en la actividad pesquera extractiva, explicaría la inexistencia actual de mujeres embarcadas en este tipo de flota.

## Retribución y rentabilidad de la actividad pesquera:

A diferencia de otros sectores profesionales, en el ámbito pesquero la costumbre y la tradición han tenido un gran peso en la regulación de la propia actividad, con una especial influencia en la consolidación del **sistema de retribución “a la parte”**, o sueldo semanal que percibe un tripulante embarcado en un buque de pesca.

Este sigue siendo el mecanismo más extendido de retribución de los pescadores y pescadoras y, aunque su aplicación presenta una amplia variedad de usos y costumbres según el territorio o el puerto, consiste en una participación de los trabajadores sobre el importe bruto de la pesca, en las cuantías y porcentajes que se determinen.

Así pues, el sistema “a la parte” se compone de un *monte mayor*, constituido por el importe bruto de la pesca, del que se deducen los beneficios del empresario y determinados gastos de explotación (combustible, hielo, víveres, cuotas de la Seguridad Social y de la Cofradía de pescadores, etc.), quedando así un *monte menor* que se distribuye entre los pescadores según el rol y en proporción a la parte acordada. De este modo, se suele distinguir entre *monte menor de la tripulación* y *monte menor del armador*.

De la parte de la tripulación se hacen tantas partes como marineros haya embarcados y eso es lo que gana cada uno de ellos, a partes iguales, o, en otros casos en función de la categoría laboral de los trabajadores. El reparto o distribución de esa parte o “quiñón” se suele realizar semanalmente, normalmente los viernes, a la llegada de los barcos y después de la venta.

El mantenimiento de este sistema de reparto de las ganancias brutas en la pesca, sobre todo en el caso de la bajura, se ha justificado históricamente por varios factores, en los que coinciden diferentes autores. Por un lado, el beneficio para el armador, que al no tener que asumir los costes derivados de la mano de obra con retribuciones fijas evita, en cierta medida, los riesgos derivados de la elevada aleatoriedad de las capturas, especialmente en la pesca pelágica.



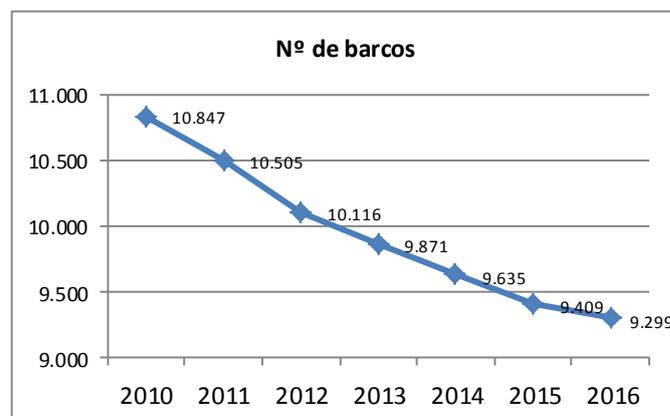


Y, por otro lado, el riesgo compartido, ya que al hacer recaer sobre la forma misma del salario la calidad e intensidad del trabajo, tiende a favorecer la productividad. Asimismo, el sistema “a la parte” permite descargar toda una serie de costes de trabajo sobre los propios marineros. (Giráldez, 1996, pág. 390). No obstante, este sistema genera una importante incertidumbre para los trabajadores, en tanto que sus ganancias dependerán de la pesca capturada en cada momento, pero el mayor o menor volumen de capturas no irá en función del esfuerzo, rendimiento laboral o tiempo invertido por el trabajador --como sí ocurre en la modalidad de trabajo “a destajo” con la que a menudo se compara--, sino que dependerá más de los factores biológicos o climáticos.

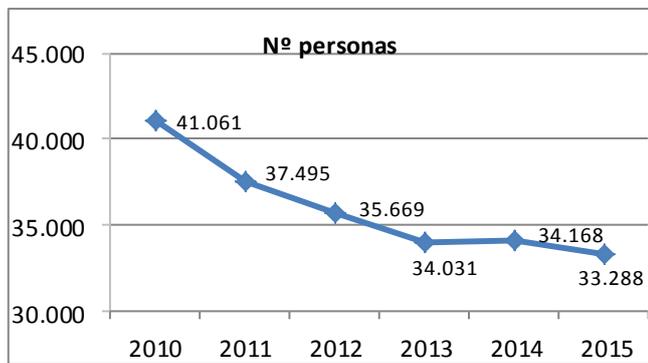
Para limitar esta problemática, “*numerosos convenios colectivos han sustituido los tradicionales sistemas de retribución a la parte –variable u oscilante– por otros en los que prima la partida salarial fija o básica, y en los que la participación de las capturas aparece configurada como un específico complemento de productividad. Concretamente, suele establecerse que el sistema retributivo estará formado por un salario base –cuya determinación puede realizarse aplicando un porcentaje al salario mínimo interprofesional vigente en cada momento o estableciendo directamente una cantidad a precio acordado– y también un complemento de productividad o de participación sobre el importe bruto de la pesca en las cuantías y en los porcentajes que los convenios o que los contratos de trabajo determinan, pero garantizando siempre un salario mensual o anual en el caso de que la suma total de estas cantidades no alcance la del salario mínimo interprofesional*”. (Correa Carrasco, 2000, cit. Carril, 2006, págs. 9 y 10).

No obstante, la aplicación de una partida salarial fija, o jornal asegurando independientemente de las capturas, no es generalizada sino que dependerá de la existencia de convenios o acuerdos contractuales en los que así sea estipulada.

Además de las peculiaridades e incertidumbre desde el punto de vista salarial que supone este sistema retributivo “a la parte” característico de la pesca, particularmente de la de bajura, también hay que tener en cuenta otros factores coyunturales que en las últimas décadas han afectado al sector, en especial a la pesca artesanal, produciendo una **pérdida de la rentabilidad de la actividad extractiva** que ha repercutido, en última instancia, en los ingresos que perciben los trabajadores que participan en ella. Entre ellos destacan la restricción de las capturas y reducción cuotas de pesca impuesta por la Política Pesquera Común para evitar el agotamiento de los recursos, las dificultades de acceso a caladeros de terceros países, el aumento de los costes de explotación, el estancamiento de los precios en el mercado... Alguno de estos factores, o el conjunto de ellos, explica el progresivo abandono de la actividad tanto de buques y empresas como de trabajadores, tal y como se observa en las siguientes gráficas.



Fuente: Estadísticas pesqueras MAPAMA. Flota pesquera de pesca marítima. Datos 2016.



Fuente: Estadísticas pesqueras MAPAMA. Encuesta Económica de Pesca Marítima. Datos 2015.

De 2010 a 2015 se ha producido una reducción del 13,2% en el número de barcos. En sintonía con este descenso de la flota, según los últimos datos de empleo en el sector, se ha producido una pérdida de empleo del 19% durante ese mismo periodo de 5 años.

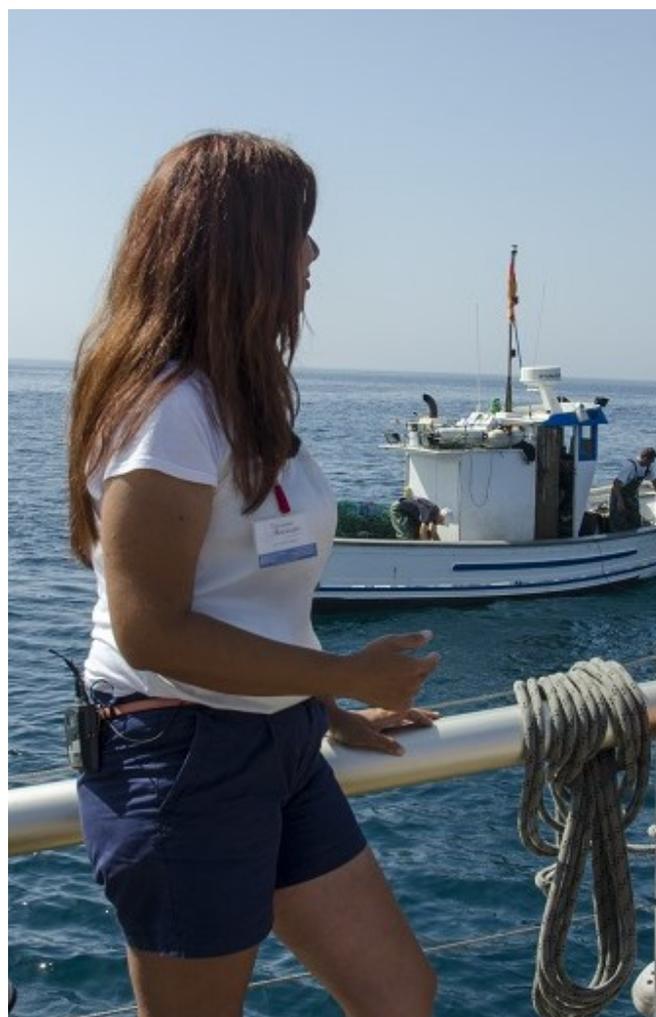
Los aspectos descritos anteriormente que influyen en la rentabilidad económica de la actividad pesquera afectan por igual a hombres y a mujeres. No obstante, en relación a este epígrafe --y en línea con los objetivos del presente diagnóstico, en el que se pretende analizar las problemáticas a las que se enfrentan de manera específica las mujeres-- también deberían tenerse en cuenta otros factores más vinculados a la cuestión de género como la **desigualdad o brecha salarial** que pudiera darse también en el sector marítimo-pesquero, según aseguran algunas de sus protagonistas.

Esta situación de discriminación hacia la mujer en lo que respecta a los sueldos se deriva, según las propias marineras, de la dificultad que encuentran para su contratación en el sector, por lo que para facilitar su acceso a la actividad están incluso dispuestas a cobrar menos que sus compañeros varones por el mismo trabajo, llegando incluso al extremo de que “se ofrecen a trabajar gratis”, según declaran algunas marineras en entrevistas en prensa. [La Voz de Galicia, 17/08/2016]. No obstante, la falta de estadísticas oficiales sobre el nivel de ingresos de los pescadores, con información desagregada por sexo nos impide contrastar la existencia de dicha brecha salarial entre hombres y mujeres mediante datos cuantitativos.

## El papel de la mujer en el impulso de la diversificación:

La coyuntura económica anteriormente descrita, junto a la necesidad acuciante de adaptar el esfuerzo pesquero a un modelo en el que prime la sostenibilidad, han creado un escenario en el que la diversificación pesquera se ha convertido en una oportunidad: una vía que, a través del desarrollo de nuevas actividades, permita al sector seguir siendo rentable y competitivo, aportando un complemento a la actividad pesquera tradicional y a las rentas de los pescadores para reforzar la economía de las comunidades dependientes de la pesca.

Desde hace años la Comisión Europea ha venido considerando diferentes propuestas de apoyo financiero a la diversificación, con el objetivo de orientar la actividad pesquera profesional hacia un nuevo enfoque más sostenible, tanto desde el punto de vista medioambiental como económico y social.





En 1994 se puso en marcha la iniciativa comunitaria “PESCA (1994-1999)”, que combinando fondos del IFOP (Instrumento Financiero de Orientación de Pesca), del FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Rural) y del FSE (Fondo Social Europeo) buscaba ayudar al sector a afrontar la reestructuración, a los profesionales a mantener su competitividad o a reconvertirse y a las zonas litorales a diversificar sus actividades y a revitalizar su tejido socioeconómico. [MAPAMA, 2015]. Posteriormente, el Reglamento de aplicación del IFOP también incorporaba algunas medidas para favorecer la diversificación pesquera, aunque el verdadero impulso a esta vía vino de la mano del FEP (Fondo Europeo de la Pesca), en cuyo reglamento se entendía la diversificación como una forma de promover la pluriactividad de los pescadores afectados por los cambios producidos en la pesca (Art. 27); siendo, asimismo, el “apoyo a la diversificación” uno de los objetivos específicos del **Eje 4 para el desarrollo sostenible de las zonas de pesca**, por medio del cual mantener y promover el empleo, a través de su reestructuración económica y social (Art. 43).

Durante el periodo de programación FEP (2007-2013), en el marco del citado Eje 4, y a través de los Grupos de Acción Local de Pesca (GALP), se han puesto en marcha numerosos proyectos e iniciativas empresariales basadas en el desarrollo de actividades de diversificación en las que las mujeres han tenido un destacado papel, tanto en su promoción como en su desarrollo e implantación en el territorio. Dentro de estas actividades de diversificación predominan aquellas vinculadas al turismo pesquero o marinero, orientadas a la puesta en valor y difusión de los oficios y productos del medio marino, así como de las costumbres, tradiciones, patrimonio y cultura marinera.

Como parte del amplio abanico de actividades que comprende el turismo pesquero o marinero, y que pueden ser realizadas tanto en el mar como desde tierra, nos resultan especialmente relevantes de cara a este diagnóstico aquellas que se desarrollan en el mar, a bordo de embarcaciones en las que los turistas pueden conocer la cultura marinera y el oficio de los pescadores.

Como iniciativas de turismo pesquero en este sentido, desarrolladas con financiación privada y con una importante participación femenina, destaca “Turismo Marinero Costa del Sol”. Este proyecto, puesto en marcha por una pareja de pescadores de Estepona, ofrece a los turistas la posibilidad de adentrarse en el mundo de la pesca artesanal y en el día a día de los pescadores a través de salidas guiadas al mar para ver en directo cómo trabajan estos profesionales. También ofrecen talleres educativos para niños, rutas gastronómicas y otras actividades en tierra para difundir la cultura marinera ligada a los Puertos de Marbella, Estepona, Fuengirola o Caleta de Vélez.

El nuevo Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) apuesta por este tipo de actividades de diversificación en el marco de la pesca y respecto de otros sectores de la economía marítima como fórmula para la generación de empleo y nuevas fuentes de ingreso para los pescadores. Entre dichas actividades de diversificación destaca la **pesca-turismo**, definida en la *Ley 33/2014, de 26 de diciembre, por la que se modifica la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado*, como aquella actividad “*desarrollada a bordo de embarcaciones pesqueras por parte de profesionales del sector, mediante contraprestación económica, que tiene por objeto la valorización y difusión de su trabajo en el medio marino, en la que los turistas embarcados no podrán ejercer la actividad pesquera*”.

En la actualidad, se encuentra en fase de tramitación el Real Decreto por el que se establecen las condiciones para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo, que desarrolla, de esta forma, un marco normativo de mínimos de carácter estatal. El objetivo es regular, como actividad complementaria del sector pesquero, las condiciones básicas para el desarrollo de la actividad de pesca-turismo ejercidas a bordo de buques y embarcaciones pesqueras o auxiliares de pesca extractiva y acuicultura, realizadas y dirigidas por profesionales del sector pesquero.

## Seguridad y salud laboral:

La pesca marina es una actividad de gran peligrosidad, y lo es tanto por las especiales características del trabajo, como por la imprevisibilidad del medio en el que se desarrolla. Tal es así que en 1992 (coincidiendo con la Declaración del Año Europeo de la Seguridad, Salud e Higiene en el Lugar de trabajo) la pesca fue declarada actividad de alto riesgo --por encima de otros sectores como la industria, la construcción o la minería-- debido a su alto índice de siniestralidad laboral.

Los accidentes laborales en el ámbito marítimo-pesquero son más frecuentes y de mayor gravedad que los que se producen en otras actividades económicas, siendo el índice de incidencia similar (o incluso superior) al de hace una década.

No obstante, el número de accidentes de trabajo con baja en la división "Pesca y acuicultura" (según CNAE-2009 03) descendió en 2014 un 3,2% respecto al año anterior, pasando de 2.723 accidentes a 2.637, a diferencia de otras actividades como la silvicultura o la explotación forestal, en las que se produjo un crecimiento. En 2015 se registra nuevamente una reducción (del 3,7% respecto a 2014); no obstante en el año 2016 se vuelven a dar valores similares a los de 2014 (concretamente 2.639 accidentes), lo que supone un aumento de 4% respecto a 2015.

Según la *Estadística de Accidentes de Trabajo* del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en 2016 se contabilizaron en la rama de actividad "pesca y acuicultura" 2.639 accidentes con baja en jornada de trabajo, de los cuales 2.489 (94,3%) correspondieron a varones y 150 (5,7%) a mujeres. Por otro lado, de esos 2.639 accidentes totales, 2.539 fueron leves, 80 graves y 20 resultaron mortales.

La alta siniestralidad que se registra en la pesca marítima hace necesaria una evaluación en profundidad de los riesgos más comunes en esta actividad, especialmente los que se producen a bordo, de cara a poder implantar las medidas preventivas oportunas.

Por todo ello, existe un vasto marco legislativo destinado a eliminar o reducir los riesgos inherentes a la actividad pesquera y preservar la integridad de la vida humana en el mar, tanto a través de instrumentos de carácter preceptivo (convenios, reglamentos, directivas...) como de otros no vinculantes (códigos, directrices, recomendaciones, etc.).

En el ámbito europeo, entre los avances legislativos más recientes vinculados a la seguridad y salud laboral destaca la aprobación por parte de los países de la UE de una normativa, suscrita en octubre de 2014, para asegurar unas condiciones dignas de trabajo a bordo. Se trata de una Directiva que da efecto jurídico a un acuerdo entre los interlocutores sociales europeos del ámbito de la pesca marítima, y que permite la aplicación, desde 2017, del Convenio sobre la actividad pesquera de la Organización Internacional





del Trabajo (OIT) de 2007 en todos los Estados miembros de la UE. Dicha normativa incluye mejoras como el establecimiento de un mínimo de horas de descanso, la ampliación de las medidas de seguridad, la cobertura de enfermedades derivadas del trabajo como pescador, la atención médica a bordo, o mejoras en el alojamiento y las comidas, entre otras. Todas estas medidas afectarán a los barcos que lleven una bandera de un Estado miembro, tanto en aguas europeas como no europeas.

Por su parte, España cuenta con una de las legislaciones más avanzadas en materia de protección de los trabajadores del mar, y fue uno de los primeros países en suscribir el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros. No obstante, más allá de la normativa, el papel que juega la sensibilización y concienciación de las empresas armadoras y de los profesionales que trabajan a bordo de los buques pesqueros es vital para evitar la siniestralidad en este ámbito. En este sentido, y tras la firma en mayo de 2016 del primer acuerdo de prevención de riesgos laborales en el sector pesquero español, a finales de dicho año la Comisión Específica de la Pesca para la Prevención de Riesgos Laborales (compuesta por representantes de la patronal y los sindicatos) abordó la puesta en marcha de un *Plan Nacional de Sensibilización en el sector pesquero*. El objetivo es difundir entre las tripulaciones los principales riesgos a los que están expuestos en el desarrollo de su actividad, e implementar medidas preventivas para evitarlos. Asimismo, la Comisión propuso la elaboración de un estudio de los riesgos asociados a la utilización de distintos equipos de trabajo en los buques para reducir los índices de siniestralidad como consecuencia de su uso.

En esta misma línea, son múltiples los estudios que, por parte de diferentes organismos y entidades con competencias en la materia, ha tratado de analizar, alertar y prevenir sobre los factores de riesgo que pueden comprometer la seguridad a bordo de los trabajadores del mar. Estos riesgos pueden ser provocados por multitud de causas: riesgos de la propia navegación, riesgos de trabajar en una plataforma en continuo movimiento y en un ambiente, a menudo, hostil, riesgos de trabajar con maquinaria peligrosa, exposición continua a ruido y vibraciones, carga física elevada, exposición a agentes físicos, químicos y biológicos...

Tipología de factores	Descripción de los principales riesgos asociados:
<b>Riesgos laborales</b>	
<b>Riesgos en el desarrollo del trabajo</b>	<p>Riesgos asociados a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La seguridad en el manejo de productos: equipos, máquinas, herramientas, útiles, etc.</li> <li>- El trabajo en superficies húmedas y que dan lugar a resbalamientos.</li> <li>- Las atmósferas explosivas: sustancias inflamables en forma de gases, vapores, etc., principalmente en lugares como salas de maquinaria, locales de baterías, cocinas, etc.</li> <li>- La seguridad en el uso de los equipos de trabajo: máquinas, aparatos, instrumentos, instalaciones...</li> </ul>
<b>Exposición a contaminantes físicos, químicos y biológicos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Físicos: ruido, vibraciones mecánicas, campos electromagnéticos, radiaciones, estrés térmico.</li> <li>- Químicos: conservantes de pescado, pinturas, barnices, disolventes, parafinas, hidrocarburos, productos de limpieza, agentes carcinógenos o mutágenos (residuos del combustible líquido y residuos de aceite para motor).</li> <li>- Biológicos: por contacto de los pescadores con organismos potencialmente patógenos, especies de peces, otras capturas y productos derivados de ésta en los procesos de manipulación.</li> </ul>
<b>Manipulación de cargas y sobreesfuerzos</b>	<p>Las operaciones de transporte o sujeción de una carga (como el levantamiento, la colocación, el empuje, la tracción o el desplazamiento) pueden entrañar riesgos, en particular dorsolumbares, si se acometen en condiciones ergonómicas desfavorables. El sobreesfuerzo físico afecta al sistema musculoesquelético, y es una de las principales causas de accidentes con baja laboral.</p>

<b>Señalización de seguridad y salud</b>	Ausencia o mala disposición de indicadores que --mediante señales en forma de panel, un color, una señal luminosa o acústica, una comunicación verbal o una señal gestual-- adviertan del peligro relacionado con objetos, actividades o situaciones determinadas.
<b>Equipos de protección individual (EPI)</b>	Riesgo por mal uso o incorrecta conservación, falta de utilización o incumplimiento de los requerimientos de calidad de los EPI. Los más habituales son: ropa de aguas de alta visibilidad, guantes y calzado de protección, casco, chaleco salvavidas, gafas de seguridad y protectores auditivos, manguitos, sistemas anticaídas, etc.).
<b>Enfermedades profesionales</b>	Entre las enfermedades profesionales posibles en el trabajo a bordo de los buques pesqueros se encuentran: la hipoacusia o sordera provocada por el ruido (sala de máquinas), las causadas por posturas forzadas y movimientos repetitivos, las causadas por agentes biológicos, como el paludismo y la fiebre amarilla (buques que faenen en zonas endémicas), etc.
<b>Seguridad marítima</b>	
<b>Seguridad de los buques pesqueros</b>	Depende de las características estructurales y de equipamiento de los barcos relacionados con aspectos como la propia construcción, antigüedad, estabilidad y navegabilidad de la embarcación, las instalaciones de máquinas y eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los elementos de protección de la tripulación; los dispositivos de salvamento, gestión de emergencias, radiocomunicaciones y aparatos y medios náuticos, etc.
<b>Seguridad de los equipos marinos</b>	Los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques pesqueros --como los dispositivos y medios de salvamento, los equipos contra incendios y equipos de radiocomunicaciones, entre otros-- han de cumplir con las normas de seguridad que les sean de aplicación, así como con las normas de ensayo elaboradas por diversos organismos internacionales de normalización.
<b>Control de accidentes e incidentes marítimos</b>	La seguridad marítima también dependerá de una correcta investigación de los accidentes e incidentes marítimos, de cara a identificar sus causas y prevalencia para implementar mejoras y sistemas de prevención de la siniestralidad. Asimismo, será fundamental la realización de los preceptivos controles y sanciones cuando se incumpla la normativa de prevención de riesgos.
<b>Salud y asistencia médica</b>	Falta de cumplimiento de las condiciones mínimas de protección de la salud como la higiene y la habitabilidad, la dotación de los botiquines que se deben llevar a bordo, la formación sanitaria de los tripulantes o la existencia de medios de consulta médica a distancia.
<b>Jornadas de trabajo</b>	La sobrecarga de actividad o jornadas de trabajo excesivas motivadas por la lejanía del centro de trabajo y el tipo de retribución a la parte, así como el incumplimiento de los periodos de descanso, pueden derivar en cansancio, disminución de reflejos o la recurrencia al consumo de sustancias estimulantes, etc.

Fuente: Elaboración propia a partir de distintas fuentes.

La problemática de la siniestralidad laboral es una de las que más preocupan al sector por las implicaciones personales y económicas que tiene. Por ello, para limitar su impacto, además de la implantación de unas correctas medidas y sistemas de prevención laboral y seguridad marítima, también hay que apostar por una adecuada capacitación del personal a bordo, por lo que es necesario la realización de cursos específicos y el reciclaje y renovación continua de los conocimientos adquiridos; aquí está la clave para mejorar los cuidados sanitarios a bordo. *“En el sector marítimo pesquero la formación de los trabajadores en materia de salud y prevención de riesgos laborales adquiere especial relevancia, siendo totalmente imprescindible por cuanto las situaciones de riesgo inminente pueden sucederse con cierta frecuencia, no pudiéndose recurrir con carácter inmediato ni tan siquiera mediato a elementos o sistemas externos que pudieran auxiliar [...]. Son ellos los que deben controlar y apagar incendios, los que deben accionar los elementos de emergencia, los que deben usar los sistemas de salvamento, etc. Y esa formación debe ir complementada con ejercicios periódicos contra incendios, de salvamento, porque de qué sirve tener todos los equipos a bordo si luego no se saben utilizar”.* [Bres García, 2002].

En el caso de la **pesca de bajura**, que es donde se encuentran fundamentalmente las mujeres que trabajan en el ámbito extractivo, *“los riesgos son debidos principalmente al trabajo con la diversa maquinaria utilizada para largar y virar los artes, al manejo propio de las artes y a los sobreesfuerzos en la manipulación de las capturas, ya sea al extraerlas de las artes como al estibarlas en cubierta o en las bodegas”* [Carro Martínez, P. NTP nº 624]. En tanto que cada modalidad de pesca conlleva una serie de maniobras y el uso de diferente maquinaria, los riesgos asociados serán distintos, aunque en algunos casos dichos riesgos son comunes a las diferentes artes, tal y como se observa en la tabla.



Tipología de arte menor	Resumen de accidentes y riesgos más comunes
<b>Riesgos laborales</b>	
<b>Artes de anzuelo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Heridas, cortes al manipular los anzuelos.</li> <li>- Sobreesfuerzos al izar las capturas al barco.</li> <li>- Golpes con las cañas, anzuelos, cebos o capturas durante el lance o la recogida.</li> <li>- Caídas al mar o en cubierta por tiro de la captura.</li> <li>- Atrapamiento de manos en el halador al virar el arte (potera).</li> <li>- Lesiones por mordeduras u otras por especies peligrosas al separarlas de los anzuelos.</li> </ul>
<b>Artes de enmalle: volantas, rascos, trasmallos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caída al mar al largar el arte.</li> <li>- Heridas, cortes en manos por roces y golpes con plomos o boyas de la red.</li> <li>- Atrapamiento en la maquinilla en el virado del arte.</li> </ul>
<b>Nasas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Caída al mar al largar el arte.</li> <li>- Golpes con las nasas en el largado o virado del arte.</li> <li>- Atrapamientos entre el arte y la regala.</li> <li>- Sobreesfuerzos al manipular las nasas.</li> <li>- Atrapamientos con el halador al virar el arte.</li> <li>- Lesiones producidas por las especies capturadas al extraerlas de las nasas.</li> </ul>
<b>Curricán</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Heridas, cortes al manipular los anzuelos.</li> <li>- Sobreesfuerzos y lumbalgias al cobrar a mano las líneas.</li> <li>- Accidentes con los bicheros en el izado a bordo de las capturas.</li> </ul>

Fuente: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## Liderazgo y participación de las mujeres en los órganos de gobierno del sector:

Una de las principales reivindicaciones de las mujeres en el ámbito de la actividad pesquera ha sido la exigencia de un desarrollo profesional y acceso a los órganos de gestión, poder y decisión del sector en igualdad de condiciones respecto a los hombres.

Las barreras que a menudo frenan el ascenso de las mujeres a los puestos de responsabilidad y poder son comunes a los diferentes colectivos femeninos del sector, pero con una incidencia especial en el ámbito extractivo.

Aunque muchas de estas barreras están relacionadas con el ámbito de la conciliación, prevalecen --o han pesado más históricamente-- otros factores que tienen más que ver con la masculinización del propio sector (donde los sistemas de jerarquización y mando ha sido adoptados por hombres, permaneciendo invariables a lo largo de los años), así como con los estereotipos que tradicionalmente han recaído sobre las mujeres. Dichos roles de género han limitado la visibilidad y el reconocimiento del papel femenino en el sector y, por tanto, también la posibilidad de ascenso de estas profesionales del mar en la estructura orgánica de las entidades y organizaciones profesionales a las que pertenecen.

Partiendo de las anteriores premisas, las mujeres del sector han venido ejerciendo una labor callada durante décadas marcada por los roles de género impuestos por los hombres. Pero también, en algunos casos, la aceptación de este segundo plano al margen de los procesos de toma de decisión ha venido motivada por las propias limitaciones autoimpuestas por las trabajadoras del mar como resultado de la ausencia de confianza respecto a sus habilidades y capacidades para el liderazgo.

Asimismo, esta falta de presencia de las mujeres en los procesos decisorios ha provocado tradicionalmente --y aún en la actualidad-- que sus necesidades y aportaciones estén ausentes de los planes, programas estratégicos o políticas que se establecen para el sector. En este sentido, aún queda un largo camino por recorrer en materia de empoderamiento, aunque los avances que se han producido en los últimos años son cada vez más evidentes, tal y como demuestra la llegada de un todavía escaso, aunque significativo, número de mujeres a los puestos directivos y de gestión en el sector.

La comunidad autónoma en la que este cambio ha sido más notorio es Galicia, donde a día de hoy hay más mujeres con poder dentro de las cofradías; concretamente éstas representan en torno al 24% de los órganos directivos.

Según datos de la Federación galega de cofradías, de los 15.498 afiliados totales, un 29% son mujeres (4.496 afiliadas) y 239 de ellas están presentes en los órganos de gobierno de las cofradías de pescadoras gallegas en distintos niveles: 14 patronas mayores, 17 vicepresidentas primeras, 9 vicepresidentas segundas, 78 vocales en los cabildos y 121 vocales en las juntas generales.

Por todo ello, y con el objetivo de dar mayor visibilidad a estas mujeres ejemplo de liderazgo, en junio de 2016 se celebró en Santiago de Compostela el 1<sup>er</sup> Congreso de Mujeres en las Cofradías de Pescadores, bajo el título *Amar o Mar*.

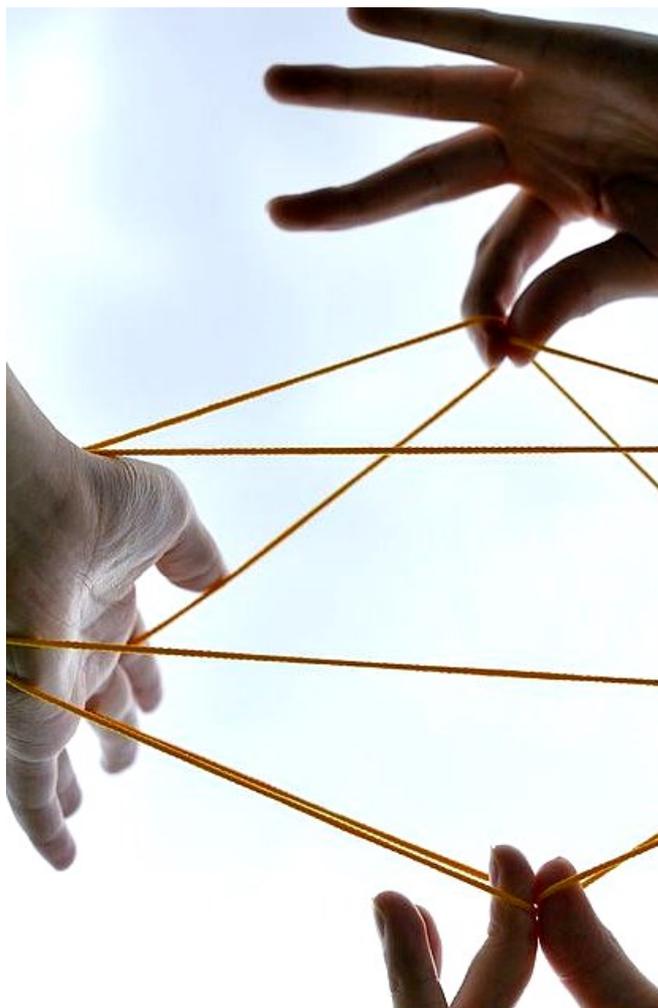
En el resto del territorio costero, la presencia femenina en los órganos de gobierno de las cofradías es desigual y reducida, con un techo de cristal todavía muy alto. No obstante, las pioneras que están contribuyendo a romperlo comienzan a cobrar fuerza y, sobre todo, notoriedad, convirtiéndose en referentes de liderazgo; y no solo en el seno de las Cofradías, también en otras entidades vinculadas a la actividad pesquera extractiva como las organizaciones de productores o las empresas armadoras. Pese a todo, sigue existiendo un importante desequilibrio en las relaciones de poder entre sexos en el sector.

## Asociacionismo femenino en el ámbito marítimo-pesquero:

En los últimos años, las profesionales del mar en general y de la actividad extractiva en particular han conseguido incrementar su protagonismo y poner el foco de atención en la labor que realizan y en su contribución, tanto laboral como económica, al sector pesquero. Hasta hace pocos años la sociedad desconocía la participación de las mujeres en el ámbito de la pesca marítima, una presencia que hoy se ve nor-

malizada, pese a que todavía el número de mujeres en esta actividad es muy escaso. Gran parte de este logro ha sido posible gracias a la unión del colectivo femenino, al incremento de su participación en las organizaciones profesionales (cofradías de pescadores y organizaciones de productores) y a la creación de asociaciones para la reivindicación de sus derechos y la defensa de sus intereses. Aunque encontramos asociaciones de mujeres marineras repartidas por todo el territorio, este movimiento asociativo femenino ha calado en mayor medida en Galicia, Andalucía y Comunidad Valenciana.

Un ejemplo de este tipo de asociaciones gremiales en el ámbito marítimo-pesquero constituidas por mujeres es la asociación **Marinas A Bordo**, afincada en Galicia y que aglutina a mujeres de distintos perfiles profesionales como capitanas de pesca y mercante, patronas de altura y litoral, jefas de máquinas y marineras profesionales.





Otro ejemplo, en este caso en Andalucía, es la Asociación de **Mujeres de la Pesca Galatea**, a través de la cual se han conseguido impulsar iniciativas que contribuyen a paliar algunas de las problemáticas que afectan al sector extractivo (tanto a mujeres como a hombres). Esta asociación de mujeres, impulsada por La Asociación de Empresarios de la Pesca de Almería (Asopesca), se ha convertido en un colectivo con mucho peso en el puerto de Almería, participando activamente en la puesta en valor de los productos pesqueros de la zona y en la optimización del proceso de comercialización.

La Asociación de Mujeres de la Pesca Galatea, junto Asociación de Armadores ASOPESCA (OPP-71) pusieron en marcha en XX la iniciativa Del Barco a la mesa, una plataforma online para la comercialización directa de productos de la pesca de bajura de la provincia de Almería con la que persiguen que los beneficios de la venta de pescado y marisco retornen a los productores pesqueros, entre los que se encuentran muchas mujeres armadoras.

Por su parte, siguiendo en la zona del Levante, destaca la **Asociación Tyrius El Palmar**. Esta entidad, surge en 1987 como delegación local de la Asociación de Amas de Casa y consumidores Tyrius con el objetivo de unir a las mujeres bajo una plataforma femenina de formación e información para atender y defender intereses comunes. No obstante, en 1994 las mujeres integrantes consideraron que tenían que reivindicar el derecho a la pesca en la zona de L'Albufera en igualdad de condiciones que los hombres, así como su pertenencia a la Comunidad de Pescadores. En 2008 consiguieron que los estamentos judiciales les reconocieran estos derechos.

A nivel nacional, en mayo de 2016 se constituyó la primera **Asociación Nacional de Mujeres de la Pesca**

**(ANMUPESCA)**, en la que se integran asociaciones de mujeres y organizaciones pertenecientes a diferentes subsectores de la actividad pesquera, con gran presencia del sector marítimo como armadoras y marineras. Los fines principales de esta asociación son hacer visible el papel de la mujer en las distintas actividades pesqueras, la defensa de sus intereses profesionales y el incremento del liderazgo femenino para impulsar la participación de las mujeres en los órganos representativos, consultivos y decisorios del sector.

Estos ejemplos de asociacionismo femenino en el sector marítimo-extractivo demuestran que las mujeres dedicadas a esta actividad también han visto las ventajas de asociarse, y no sólo para reivindicar la igualdad de oportunidades en el acceso a la actividad, sino también para velar por el futuro de la pesca y preservar los derechos e intereses de los trabajadores que la ejercen.



# BLOQUE 3: TENDENCIAS - ENCUESTA



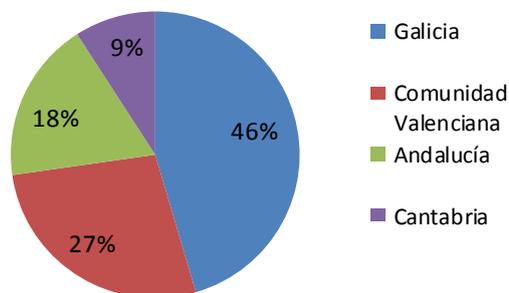


Con el fin de recabar datos de carácter cuantitativo para la realización de este diagnóstico, se envió a las asociaciones y organizaciones sectoriales un cuestionario en el que se realizaban una serie de preguntas en relación al trabajo en la pesca extractiva y en el que, en concreto, se abordaban cuestiones como la profesión y la unidad familiar, la situación laboral, la formación, el asociacionismo y la participación en órganos de poder, la salud y seguridad laboral, la igualdad de oportunidades o la valoración general de la profesión por parte de los trabajadores del sector.

Dichas encuestas fueron remitidas a aquellas organizaciones sectoriales vinculadas al ámbito marítimo pesquero que son miembros o colaboran con la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero, así como a las distintas Cofradías de Pescadores, a través de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores (FNCP). El objetivo era que dichas entidades, en las que se integran profesionales de la pesca extractiva (que trabajan a bordo de un buque pesquero en cualquiera de sus puestos, o están al cargo de su gestión y explotación) hicieran llegar el formulario a varios de sus trabajadores. Dado el marcado carácter de género de este diagnóstico, se hacía hincapié en la necesidad de que fuera remitido a un mínimo de dos personas, priorizando a aquellas mujeres que trabajen en pesca extractiva.

El índice de respuesta recibido no es suficiente para aportar datos extrapolables o relevantes en términos cuantitativos, aunque sí permite identificar ciertas tendencias que se dan en el sector de la pesca extractiva, en base a las preguntas formuladas. Con valor meramente aproximativo, a continuación se ofrecen algunos de los principales resultados que se extraen de dicha encuesta, en la que han participado una docena de mujeres pertenecientes a entidades sectoriales del ámbito extractivo con la siguiente distribución territorial.

Distribución territorial de la muestra



## Análisis general de la profesión y la unidad familiar:

Todas las profesionales que han cumplimentado el cuestionario se dedican a la pesca artesanal, de bajura o litoral en caladero nacional; principalmente en la zona del Cantábrico-Noroeste (55%), el Mediterráneo (36%) y el Golfo de Cádiz (9%).

La gran mayoría de las encuestadas son armadoras (el 64% han referido ésta como su principal actividad), seguido de marineras, administrativas y capitanas de pesca. Algunas de las armadoras que son propietarias de embarcaciones pesqueras también trabajan a bordo como patronas o marineras, y otras se dedican únicamente a las labores de contabilidad y administración de sus empresas.

En cuanto a las artes de pesca a las que se vincula su actividad, predominan las artes menores, pues el 73% de la muestra ha referido dedicarse a esta modalidad. No obstante, también se dan varios casos de mujeres cuyo trabajo -como armadoras o administrativas- está vinculado a buques de arrastre que faenan en el Mediterráneo y Golfo de Cádiz, y una de las participantes en la encuesta trabaja como marinera en un buque de cerco en el Cantábrico-Noroeste.

La edad media de las mujeres que han cubierto el formulario es de 48 años. Sólo una de ellas tiene menos de 35 años y trabaja como administrativa.

Las mujeres del ámbito pesquero extractivo simultanean distintas funciones en su día a día, pero las tareas más referidas, de entre las distintas posibilidades ofrecidas en el cuestionario (con opción multi-respuesta) son: la gestión y explotación económica del barco (actividad señalada por el 55% de las participantes), seguida del procesado y elaboración (referida por el 36%) o la estiba (27%). Por su parte, casi un 30% de las encuestadas apunta otras actividades de tipo administrativo como la gestión contable y administrativa o la tramitación enrolamientos y contrataciones.

Por otro lado, la media de experiencia en el sector de la pesca marítima de las participantes es de 14 años. Preguntadas sobre las razones que les han llevado a ejercer esta actividad (pudiendo señalar una o varias), la gran mayoría de las encuestadas (el 73%) apuntan a la necesidad de seguir con la tradición familiar en el sector pesquero como principal motivo, seguido de la vocación (el 36%) y la cuestión económica (el 27%).

65

El peso de la tradición en el sector de la pesca extractiva queda, asimismo, confirmado por el hecho de que el 64% de estas mujeres tienen algún miembro de sus familias que se dedica o se ha dedicado con anterioridad a la pesca marítima; principalmente sus maridos, pero también sus hermanos, padres e hijos, entre otros parientes directos. Asimismo, más de la mitad de las encuestadas había trabajado con anterioridad en otras actividades relacionadas con el sector pesquero.

Respecto al contexto familiar de las mujeres que han respondido la encuesta, la mayor parte de ellas están casadas (el 73%), con un promedio de dos hijos. El 45% afirman tener personas (niños, mayores o dependientes) a su cargo; y, de entre las que se encuentran en esta situación, la mitad asegura que no cuenta con ayuda de ningún tipo para su cuidado, mientras que la otra mitad afirma que dispone del apoyo de otros familiares o miembros de la comunidad.

## Análisis del ámbito laboral:

La mayor parte de las encuestadas trabajan por cuenta propia (64%), cotizan en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (73%) y desarrollan su trabajo en jornada completa (91%), con una media de entre 8 y 10 horas diarias de trabajo.

En cuanto a la retribución, la mayoría (73%) aseguran que sus ingresos medios anuales brutos se sitúan por debajo de los 10.000 euros. De entre las encuestadas, la que mayores ingresos declara es una armadora de arrastre, cuyas ganancias se sitúan en la horquilla de los 15.001 - 20.000 euros brutos al año. Asimismo, el 82% están sujetas al sistema de retribución a la parte; es decir, el grueso de su salario depende del reparto de las ganancias brutas de la pesca. Y las que aseguran contar con un salario base o fijo son administrativas y, en un caso, armadora.

Lo más habitual es que estas profesionales se dediquen en exclusiva a la pesca extractiva, pues solo un 18% señala que lo simultanean con otras actividades dentro o fuera del sector; normalmente de tipo administrativo. Por su parte, sólo un 27% de estas mujeres declara que son ellas quienes aportan la principal fuente de ingresos de la unidad familiar.





## Análisis de la formación:

En cuanto a nivel de formación académica, algo más de la mitad de las participantes (55%) tienen estudios primarios; el 27% secundarios y el 18% restante universitarios. En materia de capacitación profesional el 73% dispone de título o acreditación para el ejercicio de su actividad en la pesca (mayoritariamente el de patrón local de pesca) y en el 64% de los casos cuentan también con otra titulación o cualificación relacionada con el sector pesquero (como el certificado de marinero pescador o de percebeira).

Prácticamente la totalidad de la muestra (91%) ha participado en cursos de formación relacionados con su trabajo en la pesca o en áreas complementarias para incrementar sus competencias profesionales. En este sentido, las materias que más han referido son, por este orden, la formación sanitaria o primeros auxilios (que han recibido casi todas las participantes), la seguridad marítima, las habilidades administrativas/empresariales y las habilidades sociales y comunicativas; seguidas en menor medida de los cursos sobre gestión, diversificación o idiomas.

En relación a la importancia que otorgan a la formación, la mayoría de las participantes, el 73% opinan que es “bastante importante” y el resto señalan que “muy importante”.

Por último, consultadas sobre las dificultades que han tenido a la hora de encontrar o realizar las prácticas a bordo necesarias para la obtención de la titulación, sólo dos mujeres han respondido que “alguna vez”.

## Análisis del asociacionismo y participación en órganos de poder:

Sólo dos de las participantes en la encuesta ocupan un puesto de representación en los órganos directi-

vos de sus empresas o entidades. Asimismo, aunque forman parte de las cofradías de pescadores, sólo dos de las participantes pertenecen a alguna asociación u organización profesional de mujeres de la pesca.

Cuestionadas acerca de cuáles son las principales barreras para acceder a órganos directivos o responsabilidad del sector, la mayoría de las participantes no ha señalado ninguna, pero entre las que sí lo han hecho, apuntan las siguientes barreras: existencia de prejuicios de género, sector tradicional en el que permanece una mentalidad arcaica, conciliación de la vida laboral y familiar, y falta de confianza de las propias mujeres en su capacidad.

## Análisis de la salud y seguridad:

Todas las integrantes de la muestra coinciden en afirmar que sus empresas o entidades proveen de información suficiente sobre cómo realizar la actividad pesquera sin riesgo para la salud y seguridad de los trabajadores.

Respecto al estado de las infraestructuras o instalaciones de trabajo desde el punto de vista de la habitabilidad, higiene, salud y condiciones de seguridad, la mitad de las encuestadas lo califica de “bueno”. Asimismo, sólo una considera necesario que se adopten medidas para su acondicionamiento y mejora, aunque no indica cuáles.

El 27% de las participantes no ha señalado ningún elemento de protección para el desempeño de su trabajo, en tanto que no trabajan directamente en la actividad extractiva, sino en actividades de tipo administrativo. Entre el resto de la muestra, los equipos o elementos de protección individual (EPI) más utilizados son, según el número de veces que han sido referidos por las encuestadas, los siguientes: ropa protec-

tora y/o térmica, guantes y chaleco de seguridad, seguido de casco y calzado de seguridad; y, en menor medida, también han sido señalados los equipos de prevención del ahogamiento y/o de ayuda a la flotabilidad, las gafas o pantallas protectoras y la protección solar.

Entre las que han señalado estos elementos, la mitad afirman que los utilizan “siempre” y el resto reconoce que “puntualmente prescindo de ciertas protecciones”.

El 80% de la muestra asegura que existe control por parte de sus empresas del uso de los equipos de protección individual y, asimismo, la totalidad de las participantes afirman que la empresa realiza chequeos médicos periódicos a los trabajadores.

Respecto a los riesgos más comunes a los que se ven expuestas en su trabajo, las encuestadas han señalado los siguientes: resbalones, tropiezos y caídas (al mismo o distinto nivel) y estrés térmico por frío, calor o humedad. Les siguen de cerca los riesgos asociados a golpes y atrapamientos, los riesgos psicosociales como el estrés o la ansiedad, y los cortes o quemaduras vinculados al uso de maquinaria o equipos de trabajo. También han sido referidos, aunque en menor medida, riesgos derivados de la manipulación de cargas o realización de sobreesfuerzos, así como aquellos asociados a la exposición al ruido o a las vibraciones. Una encuestada también ha apuntado el riesgo químico por exposición a determinados productos y otras el riesgo de mordeduras de peces.

El 60% de las participantes señalan haber estado en situación de baja médica o incapacidad temporal debido a dolencias derivadas de los riesgos anteriormente señalados. De éstas, algo más de la mitad apunta que el médico o la mutua les ha reconocido tales dolencias como contingencias profesionales propias de su trabajo.

La mayoría de las encuestadas tienen coeficientes correctores de la edad de jubilación, y las que han afirmado que no disponen de ellos son administrativas o bien armadoras.

## Análisis de la igualdad:

El 82% de las profesionales que han cumplimentado el cuestionario señalan que no se han sentido discriminadas en su trabajo por el hecho de ser mujeres. Este afirmación contrasta con el hecho de que la mitad de la muestra reconozca que las condiciones laborales en la pesca extractiva no son iguales para mujeres que para hombres. En este sentido, consideran que las mujeres son las que sufren en mayor medida la desigualdad.

En cuanto a los factores que consideran son generadores de desigualdad por motivo de género, las participantes que han respondido esta pregunta apuntan, en primer lugar, la dificultad para conciliar vida laboral y familiar, seguida de los prejuicios sobre roles o capacidades distintas entre hombres y mujeres. También señalan otros factores como la falta de adaptabilidad de los barcos para albergar tripulaciones mixtas, las dificultades de acceso de las mujeres a ciertas actividades y su desigual reconocimiento profesional o de autoridad.





Respecto a la conciliación de la vida laboral y familiar, el 82% de estas mujeres asegura que tienen “algunas dificultades”; la mitad de estas asegura que las labores domésticas y responsabilidades no se reparten equitativamente en el hogar, sino que son ellas mismas quienes las asumen en mayor medida.

### Valoración de la profesión:

En relación a la valoración que estas mujeres hacen de su profesión, la muestra se reparte a partes iguales (45% respectivamente) entre las que se muestran “muy contentas” con su trabajo y las que aseguran que se sienten “bastante contentas”. Tan solo una

mujer ha señalado estar “poco contenta” con su profesión. Las opiniones acerca de la valoración que esta profesión recibe por parte de la sociedad también son muy dispares: el 36% considera que se valora “mucho”, otro 36% que se valora “poco” y el 27% restante opina que “bastante”.

Respecto a las perspectivas de futuro de su profesión, el 45% opina que son regulares, seguido de un 36% que las define como buenas. Por su parte, sólo un 9% las considera “muy buenas” y otro 9% como “malas”.

Consultadas sobre los aspectos que consideran más positivos de su trabajo, las participantes en la encuesta apuntan las características de la propia actividad



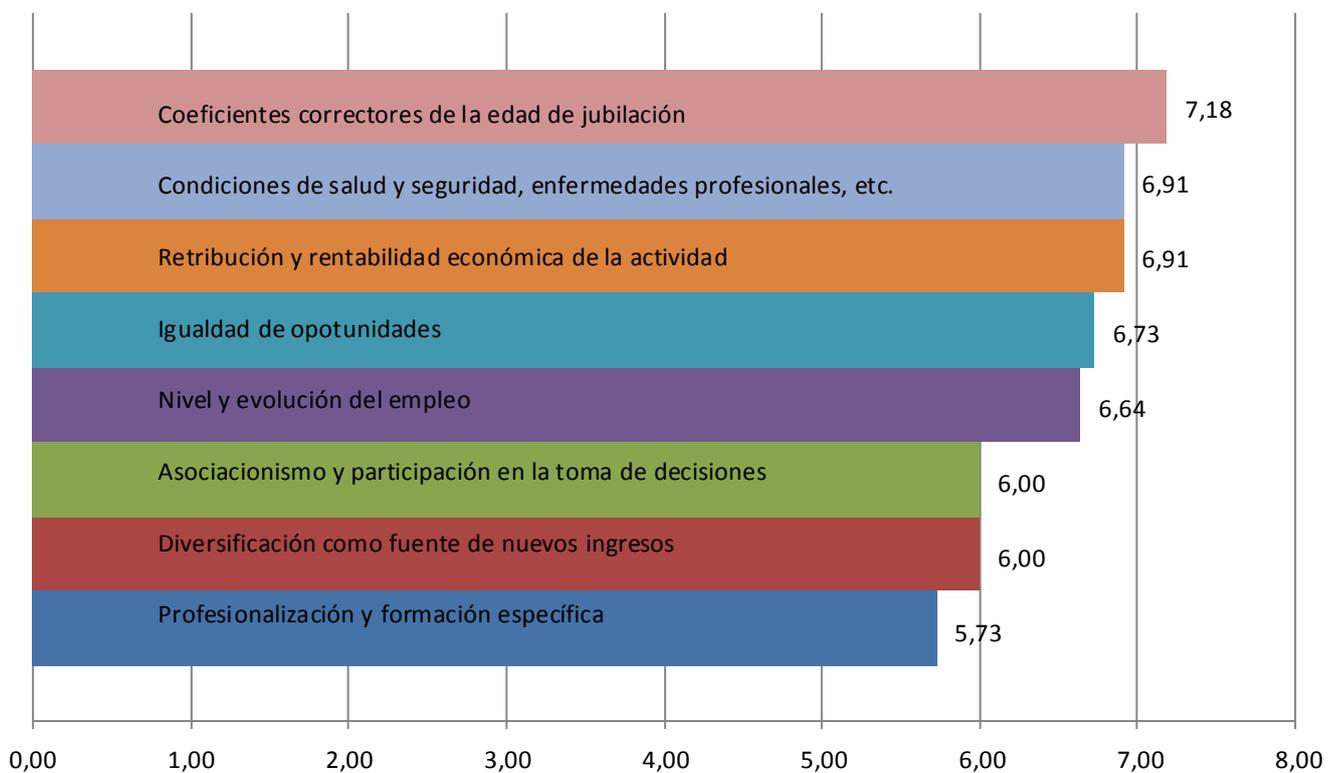
pesquera extractiva, que definen como una actividad variada, en la que cada día es diferente al anterior. También mencionan el componente económico y el estar en contacto con la gente del mar.

Sin embargo, el aspecto de su trabajo que consideran más negativo es, sin duda, el riesgo que implica el ejercicio de la pesca extractiva para su seguridad, seguido de otros factores como las inclemencias del tiempo, la escasez de capturas, que el beneficio que obtienen del pescado se sitúe por debajo del precio del mercado, las trabas y obstáculos para desarrollar

la profesión, la falta de concienciación de los consumidores sobre la importancia de consumir pescado del litoral español o la necesidad de más medidas para garantizar la permanencia de la flota pesquera.

Por último, se ha preguntado a las participantes en la encuesta sobre las problemáticas que consideran que más afectan a su profesión, debiendo valorar del 1 al 10 una serie de factores sociolaborales relacionados con la actividad pesquera extractiva. El resultado de esta pregunta se muestra en el siguiente gráfico.

**Valoración promedio de los factores que más le afectan/preocupan en relación a su actividad**





# **BLOQUE 4:** **CONCLUSIONES**





A diferencia de otros ámbitos de actividad pesquera, la existencia de mujeres en la pesca extractiva es todavía hoy muy reducida, registrándose casi exclusivamente, según las estadísticas, en la pesca artesanal y de bajura, pues en los barcos de altura o gran altura la presencia femenina es escasa, siendo principalmente biólogas u observadoras. En este sentido, y en base a los datos del MAPAMA (Encuesta Económica de Pesca Marítima, 2015), la presencia de mujeres en la pesca marítima a bordo se limita a aguas nacionales, principalmente registrada en la zona del Atlántico Norte, en el área de Cantábrico Noroeste, y en embarcaciones artesanales de pequeño tamaño (hasta 10 metros de eslora) dedicadas fundamentalmente a las modalidades de rastras y artes polivalentes.

Una primera conclusión que se extrae de este diagnóstico es que esta reducida representatividad de las mujeres en la pesca extractiva en términos cuantitativos (constituyen aproximadamente sólo el 5% del total del empleo en este sector) no es sólo atribuible a una causa, sino que se debe a una conjunción de factores, entre los que predomina la existencia de prejuicios vinculados a roles tradicionales de género, según los cuales el ámbito marítimo está reservado a los hombres, que han sido los que históricamente se han echado a la mar, mientras las mujeres permanecían en tierra realizando otras actividades, a menudo también vinculadas al sector; incluso con una implicación directa y esencial en la gestión de los barcos.

Las mujeres tradicionalmente han encontrado dificultades para incorporarse al sector marítimo. En España no se les permitió el acceso a la formación náutica hasta 1979, por lo que también se incorporaron más tardíamente al mercado laboral y de ahí, posiblemente, una de las causas de que su presencia sea muy inferior a la de los hombres en este ámbito.

No obstante, hoy ya existe un buen número de mujeres que se deciden por cursar estudios marítimopesqueros para desarrollar una carrera profesional a bordo. Según los testimonios consultados de forma directa o a partir de artículos y recortes de prensa, muchas de estas profesionales, altamente cualificadas, siguen encontrando barreras a la hora de ser contratadas y también tienen dificultades en el proceso de búsqueda de prácticas que les permitan acumular los días de mar que necesitan para obtener la titulación que las acredita para navegar o seguir ascendiendo en la escala profesional. Asimismo, las que lo consiguen aseguran que tienen que demostrar su valía en mayor medida que sus compañeros varones.

Este hecho viene a confirmar nuevamente la existencia de una segregación laboral por razón de género, basada en ideas preconcebidas que ponen en cuestión, en muchos casos, la capacidad física y aptitud de las mujeres para desarrollar a bordo el mismo trabajo que desempeñan los hombres. Sin embargo, en vista de las respuestas obtenidas en la encuesta realizada en el marco de este diagnóstico, las mujeres que ya trabajan en este sector como marineras afirman, en su mayoría, que no se sienten ni se han sentido discriminadas, pese a que muchas de ellas reconocen que las condiciones laborales en la pesca extractiva no son iguales para mujeres que para hombres, en tanto que las mujeres se enfrentan a una serie de problemáticas y circunstancias particulares por el hecho de ser mujeres, como son la dificultad para conciliar vida laboral y familiar, seguida de los ya citados prejuicios las capacidades distintas entre hombres y mujeres o la falta de adaptabilidad de los barcos para albergar tripulaciones mixtas.

En relación a la conciliación, las responsabilidades familiares siguen siendo asumidas en mayor medida por las mujeres, lo que justifica, en parte, que éstas no se embarquen en buques de pesca de altura y gran altura, puesto que ello implica pasar largas temporadas fuera del hogar. Asimismo, la ausencia de horarios regulares, que vienen marcados por las mareas, y las largas jornadas de trabajo también generan una dificultad en este sentido en la pesca de bajura; aunque en este ámbito sea más posible la conciliación.

Pero no es sólo cuestión de conciliación, en el caso de la pesca en alta mar, las mujeres también se enfrentan a otro gran condicionante para su acceso a la actividad a bordo, como es la falta de adaptación de los barcos con aseos y camarotes diferenciados; un problema cuyo impacto es menor en la pesca de bajura que regresa a puerto cada día.

Según algunas investigaciones realizadas en los últimos años, la flota de altura —más moderna y con barcos de mayor envergadura y equipamiento— cumplirían teóricamente mejor con los requisitos de adaptabilidad necesarios para albergar mujeres a bordo, aunque en la práctica actual no lo haga. De hecho, en los buques de gran porte existen espacios diferenciados, aunque generalmente reservados a los oficiales, mientras que la marinería, y también el personal de cocina y de máquinas, habita en camarotes compartidos y han de coincidir en aseos sin separación de duchas, inodoros o lavabos.

Por su parte, en la bajura, la escasa iniciativa para realizar reformas estructurales en este sentido se justifica aduciendo motivos como la escasez de capital o la elevada inversión requerida para llevarlas a cabo, difícilmente asumible por las empresas, así como la necesidad de un mayor aprovechamiento de los espacios para la función pesquera, que sacrifica otras cuestiones de habitabilidad. Además, tanto en bajura como en altura y gran altura se considera que, en tanto no existan mujeres en la pesca, no hay demanda que justifique dichas adaptaciones, dando lugar así a un círculo vicioso que se retroalimenta.

Esta falta de adecuación desincentiva la contratación femenina, y a esto se suman otros factores como el miedo de los empresarios a que se produzcan problemas derivados de la convivencia de ambos sexos a bordo, la negativa de las tripulaciones a aceptar mujeres o, incluso, el recelo del entorno familiar de los marineros a este embarque femenino.

Por todo ello, muchas mujeres con vocación, formación y cualificación marítimo-pesquera son conscientes de las malas perspectivas de carrera que existen en este ámbito, y del esfuerzo que supone hacerse un hueco en la pesca y ascender de rango, por lo que acaban renunciando y buscando otras salidas más factibles en la Marina Mercante, los buques de pasaje, el recreo profesional o el salvamento marítimo. En dichos segmentos es más habitual encontrar mujeres embarcadas y en puestos con mando.





Asimismo, las mujeres que consiguen formar parte de una tripulación pesquera no suelen encontrar a otras mujeres a bordo, por lo que no desarrollan tanto el sentimiento de pertenencia grupal para reivindicar sus intereses como colectivo, como sí ocurre con las mariscadoras, rederas o neskatillas, que trabajan en grupo, compartiendo sus problemáticas. Quizá esta situación explica el tardío y escaso asociacionismo femenino que se da en el ámbito de la pesca extractiva, pese a que en los últimos años se han creado algunas asociaciones para dar voz y representatividad a las mujeres marineras, patronas, capitanas, etc.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la disminución de la flota y el descenso de la actividad extractiva también explica, en parte, que la presencia femenina en esta actividad no haya aumentado en los últimos años, pese a los avances que se han producido en materia de igualdad. Desde 2008, la pesca ha experimentado una progresiva disminución en cuanto a empleo, que se ha dejado notar en mayor medida en las mujeres (en tanto que es un colectivo muy reducido en términos cuantitativos); y, aunque el número de hombres también se ha reducido, este descenso se ha producido de forma más progresiva en el tiempo.

### Mujeres de la pesca extractiva, más allá del embarque

Otra de las conclusiones que se extrae de este diagnóstico es que las mujeres también desempeñan, desde tierra, un papel esencial en la pesca extractiva como armadoras o propietarias de embarcaciones pesqueras, asumiendo la gestión de las empresas dedicadas a esta actividad; muchas de ellas por herencia familiar, pero también por elección propia. La presencia femenina en este sentido —aunque no existen estadísticas específicas al respecto— es considerable.

Igualmente, es más que reseñable el peso femenino en el impulso de la diversificación pesquera. Actualmente son representativos los casos de mujeres que promueven y participan en actividades complementarias a la pesca extractiva, especialmente vinculadas al turismo marinero —como es el caso de la pesca-turismo— consiguiendo con ello mantener la rentabilidad de la propia actividad pesquera tradicional, mediante el aumento de las rentas de los pescadores y la generación o mantenimiento del empleo en este ámbito.

Sin olvidar el papel fundamental que ejercen las mujeres como miembros y representantes de organismos, empresas y entidades sectoriales. Aunque todavía está lejos de producirse un verdadero equilibrio entre sexos en los órganos de poder y decisión, en los últimos años se ha incrementado la presencia femenina en puestos de responsabilidad, lo que ha supuesto una mayor participación de las mujeres tanto en la reivindicación de los intereses del conjunto del sector —y su implicación en el desarrollo de políticas en este sentido— como en la defensa de sus propias demandas como colectivo. Asimismo, esto ha permitido una mayor visibilidad del trabajo de las mujeres en la pesca, que está derivado en un incremento del reconocimiento sobre su importante contribución al sector. No obstante, todavía falta un largo camino por recorrer tanto en materia de inserción laboral como de empoderamiento femenino.

Por ello que se puede concluir que los diferentes agentes sectoriales, en conjunción con las Administraciones, deben abogar de una manera más decidida por la incorporación de la mujer al sector pesquero extractivo en igualdad de condiciones, eliminando las barreras de entrada. Y esto pasa por promover medidas específicas de género y una mayor conciencia social que permita acabar con la tradicional dicotomía hombres/mar y mujeres/tierra que ha caracterizado al sector.



# BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS DOCUMENTALES



BRES GARCÍA, Juan Ramón (2002): Prevención de riesgos laborales en el sector marítimo-pesquero.

CAMPA PORTELA, R. M. D. L., MARTÍNEZ DÍAZ, M., GALÁN DÍAZ, J. J., y FERNÁNDEZ GARRIDO, S. (2013). "O traballo das mulleres en ámbitos marítimos: mariña mercante e pesca" en *Anuario da Facultade de Ciencias do traballo* 4, 2013, pp. 153-178.

CARRIL VÁZQUEZ, Xosé Manuel (2006). "Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras" en *Revista Galega de Economía*, vol. 15, nº 1. ISSN 1132-2799

CARRO MARTÍNEZ, Pedro y GARCÍA PUENTE, Noemí E. *NTP 624: Prevención de riesgos laborales en la pesca de bajura: artes menores*. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Centro Nacional de Medios de Protección.

CEPESCA. CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE PESCA (2015). *Informe del sector pesquero español 2017. Un año de oportunidades*. (PDF).

COMISIÓN EUROPEA. Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca, Director General. (2016). *El mercado pesquero de la UE. Edición 2016*. (PDF)

CRUZ VILLALÓN, Jesús (2009). "La negociación colectiva en la explotación de recursos acuícolas: pesca, acuicultura y actividades afines" en *Colecciones, informes y estudios. Serie Relaciones laborales*. Número 91. Madrid: Ministerio de Trabajo e Inmigración. 390 p. NIPO: 790-09-149-9. ISBN: 978-84-8417-338-0.

DE LA PEÑA PALACIOS, Eva María (2006). *¿Contra viento y marea? Mujeres en el sector de la pesca. Incorporación de la perspectiva de género a la formación continua del sector de la pesca de altura*. Madrid: Fundación Mujeres.

FAO. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA. [2014]. *Estadística de pesca y acuicultura*.

FAO. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA (2014). *Estado Mundial de la pesca, 2016. Contribución a la seguridad alimentaria y la nutrición para todos*. Roma. 224 pp. (PDF).

FEDEPESCA. FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES PROVINCIALES DE EMPRESARIOS DETALLISTAS DE PESCADOS Y PRODUCTOS CONGELADOS (2013). *Guía técnica sobre artes de pesca*. Proyecto Pescaverde.

FEDERACIÓN NACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE (ITF) (2013). *Guía de recomendaciones prácticas para mujeres marítimas. Mejorando los derechos de las mujeres*.

FERNÁNDEZ CORTÉS, José y ZURITA MANRUBIA, Francisco (2003): "Artes de Marisqueo" en *Catálogo de Artes, Aparejos y Utensilios de Pesca del Litoral Andaluz*. Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca. Viceconsejería. Servicio de Publicaciones y Divulgación.

FISCHLER, Franz. "¿Qué papel para las mujeres en la pesca?" en *Conferencia Comisión Europea* (23 de enero de 2003. Bruselas).

FRANGOUEDES K. (2013). *Las mujeres en la pesca: una perspectiva europea*. Nota para el Parlamento Europeo. Dirección General de Políticas Interiores. Departamento Temático B: Políticas Estructurales y de Cohesión.

FUNDACIÓN GENERAL DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID (2007). *El papel de la mujer en el sector pesquero. Potencialidades en el ámbito del turismo pesquero*. Proyecto Sagital.

FUNDACIÓN MUJERES. *Acción 6: Medidas transversales: Informe diagnóstico y Plan de Acción para promoción de las mujeres en el subsector de la pesca de altura*. Proyecto Equal SEPYA, Sector Pesquero y Adaptabilidad.

FUNDACIÓN PARA LA PESCA Y EL MARISQUEO (FUNDAMAR) Y FUNDACIÓN MUJERES (2012). *Estudio comparativo sobre la situación de la Igualdad de Oportunidades entre Mujeres y Hombres en los diferentes países miembro de NAFO*. Proyecto REDMAR.

FUNDACIÓN PARA LA PESCA Y EL MARISQUEO (FUNDAMAR) Y FUNDACIÓN MUJERES (2013). *Memoria de embarque del proyecto REDMAR*.

FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES (2014). *Manual de acogida en PRL para los trabajadores del mar dedicados a la pesca de artes menores*.

GAGO CONDE, Constantino y ARDORA FORMACIÓN (2004): *A muller no mundo da pesca en Galicia*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos. 110 pp.

GIRÁLDEZ RIVERO, Jesús (1996): "Nuevas y viejas formas de retribución" en *Crecimiento y transformación del sector pesquero gallego (1880-1936)*, pp. 378-393.

GONZÁLEZ-GARRA, Wenceslao y MARTÍNEZ ESTÉVEZ, Pablo. (2008). *Estudio de la adaptación física de un barco de pesca para acoger tripulación mixta (Proyecto EM-BÁRCATE EQUAL II)*. Vigo: ISOCEAN S.L.

GREENPEACE (2014). *Empleo a bordo. El impacto socio-económico de un modelo pesquero sostenible en España*.

GUISASOLA YEREGUI, A.; LORENZO ESPESO, N.; FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, I. et al. (2011): *Guía de vigilancia de la salud en el sector pesquero (1ª parte)*.

IBAÑEZ, ITSASO; DÍAZ, Esperanza; FERNÁNDEZ-MARTÍNEZ, Luis-María (2012). "Y ellas ¿qué opinan? 30 años después de la incorporación de la mujer a la Marina Mercante...", Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, pp. 591-608.

INSTITUTO DE LA MUJER (2016). *Conclusiones del Congreso Amar o Mar*. Disponible en: [http://www.inmujer.gob.es/actualidad/NovedadesNuevas/docs/2016/ConclusCongresoAMARoMAR\\_.pdf](http://www.inmujer.gob.es/actualidad/NovedadesNuevas/docs/2016/ConclusCongresoAMARoMAR_.pdf)

MAGRAMA. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE (2016). *Informe anual de la actividad de la flota pesquera española*.

MAGRAMA. MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. SECRETARÍA GENERAL DE PESCA (2014). *Pasado, presente y futuro de la diversificación en el sector pesquero y acuícola*. Madrid: Observatorio de la Diversificación Pesquera y Acuícola.

MAPAMA. MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE. SECRETARÍA GENERAL DE PESCA (2017). *Plan de acción para las flotas en desequilibrio entre la capacidad pesquera y las oportunidades de pesca*.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN, SECRETARÍA GENERAL DE PESCA (2000). *Libro Blanco de la Pesca*.

MAPFRE. SERVICIO DE PREVENCIÓN (2007). *Nuevo marco regulador para el sector de la pesca. Sugerencias para la Regulación de la Prevención de Riesgos Laborales en el Colectivo de Pescadores de Bajura*.

MARTÍNEZ DE OSÉS, F. X. (2002). *Situación de la mujer ante los estudios marítimos y la Marina Mercante*. Departamento de Ciencias e Ingeniería Náuticas: Universidad Politécnica de Catalunya.

MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. (2014). *Guía de valoración profesional, 3ª edición*. Madrid: Instituto Nacional de la Seguridad Social. NIPO: 271-14-057-X.

MORENO REYES, Francisco José y LEDESMA DE MIGUEL, Jesús (2013). "Buques de pesca. Normativa Internacional de Seguridad y Salud" en *Fichas de divulgación Normativa*. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo. Centro Nacional de Medios de Protección. NIPO: 272-13-014-9.

MUNGÍA BENITO, Ana. (2016). "Día Internacional de la Mujer. Navegando juntos" en *Revista Mar*. Madrid: Instituto Social de la Marina (ISM), pp. 32-35.

MUNK MADSEN (1998). "Características psicosociales de los trabajadores en el mar" en *Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo*, cap. 66. Pesca. Disponible en: <http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Documentacion/TextosOnline/EnciclopediaOIT/tomo3/66.pdf>

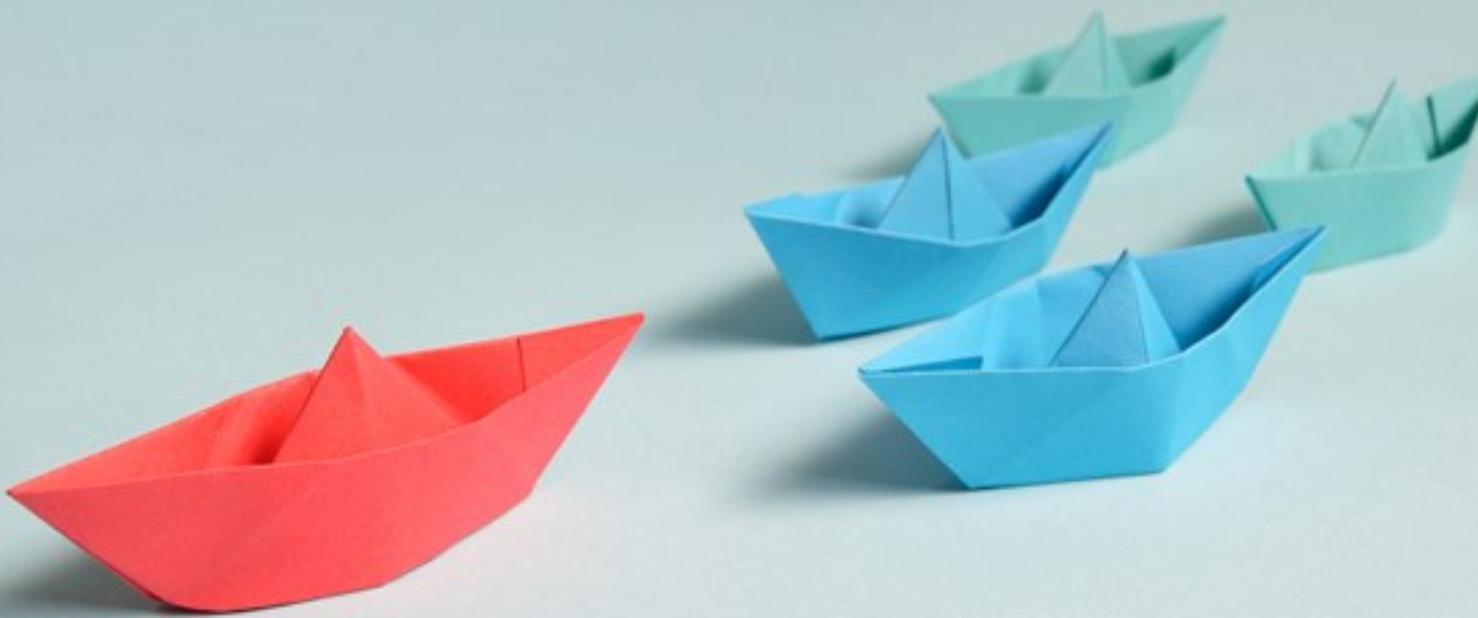
PASCUAL, J. (Ed.) 2005. *Actas del Simposio Aktea. La Mujer en la Pesca, la Acuicultura y el Marisqueo en el Contexto Comunitario*. Santiago de Compostela, España. Asociación Canaria de Antropología. 2005.

SAMPSON, HELEN (2003). *Women seafarers: global employment policies and practices*. Geneva: ILO.

SG TECNOS S.A. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO DE PROYECTOS E INNOVACIÓN. (2009). *Proyecto para la mejora de la PRL en el sector de la pesca de altura y gran altura. Análisis de la problemática de la siniestralidad en el arte de arrastre en la pesca de altura y gran altura. Guía de procedimientos de actuaciones preventivas*.

SPM – COAPRE. SERVICIO DE PREVENCIÓN MANCOMUNADO DE LAS EMPRESAS ARMADORAS Y NAVIERAS DEL SECTOR MARÍTIMO Y PESQUERO (2012). *Estudio e identificación de procesos de trabajo a bordo de buques arrastreros de la zona NAFO*.

VAN HELVOORT, Gus. (1988) *Manual de operaciones de un programa de observación*. Roma: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. Documento Técnico de Pesca 275.



**Unión Europea**  
**Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP)**



**GOBIERNO DE ESPAÑA**

**MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE**

