



LA DESCARGA DEL PESCADO Y SU REGIMEN LEGAL

Por MAREIRO

Tradicionalmente, el cometido del tripulante de cubierta, en los buques de pesca, comprende la limpieza, descabezado y estiba del pescado en nevera, así como la desestiba y descarga en puerto. Respecto a la primera fase, ninguna modificación se advierte entre la flota de unos u otros puertos.

La desestiba y descarga en puerto, no obstante, puede confiarse a personal ajeno al buque, y de hecho se encomienda, algunas veces, bien de un modo eventual y voluntario, bien en condiciones más permanentes. No significa esta utilización de descargadores profesionales, una realidad contraria a la costumbre de ejecutar esas faenas con personal de a bordo; pues algunos beneficios económicos que estos reciben, independientes del salario, y proporcionados a la mayor o menor intensidad del trabajo que impone la mercancía capturada, carecerían de justificación en otro caso.

Cuando todos los servicios de aprovisionamiento funcionan con eficacia, o cuando la cantidad del pescado a descargar es muy elevada, el tiempo que se ahorra relevando a la tripulación, de la faena de echar en tierra el pescado, puede compensar el mayor gasto que implica la admisión de una brigada de descargadores. Esta consideración, que ya hoy ha perdido virtualidad, y la conveniencia de absorber mano de obra en paro involuntario, ha determinado la creación de servicios de descarga de la pesca, en algunos puertos.

De unos a otros, las condiciones de trabajo difieren, pero en todos, las obligaciones que implica la relación de trabajo, aparecen confusas, sin verdadera concreción vinculativa en la mayoría de los casos. Esta vaguedad ha producido situaciones de cierta preocupación para los industriales, llamados a costear servicios no rendidos, como si se hubieran utilizado, o expuestos a las consecuencias de discutibles pactos colectivos, a cuya gestación fueran ajenos.

Por Orden de 6 de septiembre de 1939, se ha puesto en vigor un Reglamento nacional del trabajo de carga y descarga, estiba y desestiba. La amplitud de su contenido, no permite que, al margen de sus disposiciones, puedan seguir subsistiendo situaciones deficientemente regladas.

El régimen que tal disposición implanta, abarca a "cualquiera de los puertos españoles", y a los "barcos mercantes de cualquier clase", y a los trabajos que "realice el personal no perteneciente a la dotación de los buques o a las plantillas de las Juntas de Obras"... Deja a salvo, por tanto, el derecho del armador a utilizar en la descarga los tripulantes de sus naves; criterio que ratifica el Art. 3.º, refiriéndose de un modo especial al tráfico de la pesca.

Este precepto solo permite fijar un cupo especial de descargadores, "cuando sea rigurosamente indispensable", y deja a los vendedores, que lo son para este efecto los armadores, la facultad de hacer la descarga por sí mismos, y hasta utilizando familiares suyos.

Se declara, en suma, potestativo del empresario, el empleo de personal ajeno a su industria, y ofrece el Reglamento, además, la novedad de admitir en estos trabajos a las mujeres y a los menores de 18 años, retribuyéndolos con el 60 % de los salarios fijados para el personal complementario masculino y más adulto. La novedad no lo es precisamente en el orden legal, pues ningún obstáculo de este carácter impedía antes a aquel personal el acceso a los trabajos de descarga pesquera; pero lo es en el orden profesional, pues las brigadas de puerto solían constituirse exclusivamente con hombres.

Uno y otro personal es "complementario", denominación que se emplea en oposición a "fijo". El régimen de mayor flexibilidad en relación a la pesca, se matiza, además, en el Art. 8.º, referente a la liquidación del trabajo por horas que no completen jornada ni media jornada, las cuales se han de abonar como una u otra, en los trámites ajenos a esta industria, mientras al descargador pesquero se le abonará a razón del salario-hora.

El Reglamento cuyos preceptos glosamos, constituye hoy la legislación aplicable en la materia. Contra sus disposiciones, y especialmente, contra su sentido expreso, en orden a la voluntariedad de los servicios, por lo que al armador se refiere, y a su carácter, no podrían prevalecer las situaciones poco definidas, a que se alude al comienzo de este comentario.

Sin obligación de tomar el personal de descarga, no cabe hablar de abono de jornales, aun cuando los servicios no se utilicen. Esta consecuencia, cuya justificación trata de fundarse en el perjuicio causado al trabajador pospuesto, resulta difícilmente defendible, después de las declaraciones recientemente establecidas por el Tribunal Supremo.

En sentencia de 7 de mayo de 1941, se pronuncia en abierta oposición al derecho de obtener jornal sin rendir el trabajo que con él se retribuya. "Toda reclamación por concepto de salarios que se estimen debidos, exige como requisito indispensable que durante el tiempo a que se contraen aquellos cuyo pago se solicita, se haya prestado por el reclamante el servicio o realizado la obra por los que el salario fuese devengado, pues de lo contrario falta la reciprocidad de derechos y deberes que en toda relación contractual de carácter oneroso ha de existir entre las partes".

Tal doctrina ha de aplicarse, aun en el caso de que en cualquier pacto se hubiera aceptado la retribución por la mera expectativa de un servicio que no se presta, aunque se rehuse injustificadamente. Esta actitud patronal equivaldría, si se quiere, a un incumplimiento de contrato, determinante de la rescisión con abono de perjuicios; pero no a otra cosa. Otra cosa sería, en este caso, equivalente a la admisión de un contrato sin causa, sin cambio de prestaciones, inadmisibles en derecho.