

ALGUNHAS DAS ESPECIFICIDADES MÁIS PROBLEMÁTICAS DO TRABALLO NO MAR REALIZADO A BORDO DE EMBARCACIÓNS PESQUEIRAS ¹

XOSÉ MANUEL CARRIL VÁZQUEZ
Departamento de Dereito Público Especial
Facultade de Dereito
Universidade da Coruña

Recibido: 1 de xullo de 2005

Aceptado: 21 de abril de 2006

Resumo: O traballo no mar comprende numerosas actividades. Unha destas actividades é a realizada a bordo dos barcos de pesca, que rexistra moitas peculiaridades derivadas fundamentalmente da consideración do buque como un centro de traballo singular e que dificultan a aplicación a este traballo específico das normas laborais e de Seguridade Social de carácter xeral. Estas peculiaridades presentan problemas moi concretos que, xunto cos problemas estruturais do sector, impiden que poida falarse con rigor da actividade pesqueira coma un traballo digno e humano.

Palabras clave: Traballo no mar / Barcos de pesca / Singularidades.

SOME OF THE MOST PROBLEMATIC SPECIALITIES OF THE SEAWORK ON BOARD FISHING VESSELS

Abstract: The seawork includes numerous activities. One of these activities is the work on board fishing vessels, that registers many peculiarities, derived fundamentally from the consideration of the ship like a singular workplace, that cause problems for the application of the labor and Social Security Laws of general character to this work. These peculiarities present very concrete problems that –along with the structural problems of the sector– prevent to talk in strict sense of the fishing activity like a worthy and human work.

Keywords: Seawork / Fishing vessels / Singularities.

1. O TRABALLO MARÍTIMO-PESQUEIRO

Se cadra conveña comezar indicando que a expresión legal “traballo no mar” non debe identificarse unicamente coa actividade laboral realizada a bordo dos bu-

¹ Abreviaturas utilizadas: Ar: Repertorio de xurisprudencia Aranzadi; DOG: Diario Oficial de Galicia; ET de 1995: Real decreto lexislativo 1/1995, de 24 de marzo, polo que se aproba o texto refundido da lei do estatuto dos traballadores; FD: Fundamento de dereito; ISM: Instituto Social da Mariña; Xur: Fondo xurisprudencial da base de datos Aranzadi; OM: Orde ministerial; REM: Réxime especial do mar; RXSSTM de 1970: Decreto 1867/1970, de 9 de xullo, polo que se aproba o regulamento xeral do réxime especial da Seguridade Social dos traballadores do mar; SsTS: Sentenzas do Tribunal Supremo; SsTSX: Sentenzas do Tribunal Superior de Xustiza; STSX: Sentenza do Tribunal Superior de Xustiza; TRTM de 1974: Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, polo que se aproba o texto refundido das leis 116/1969, de 30 de decembro, e 24/1972, de 21 de xuño, polo que se regula o réxime especial de Seguridade Social dos traballadores do mar; TSX: Tribunal Superior de Xustiza.

ques², dado que con esta expresión –tampouco identificable, a teor do establecido no dereito internacional do traballo, sinaladamente nos convenios e nas recomendacións da Organización Internacional do Traballo, coa do traballo da “xente do mar”³– se alude en realidade a aquelas persoas que “*realicen un trabajo... catalogado como marítimo*” (Serrano Giménez e Fernández Marcos, 1972, p. 179) e que, polo mesmo, “*de un modo directo o indirecto tiene como escenario el mar*” (Serrano Giménez e Fernández Marcos, 1972, p. 180), e non só a embarcación que navega nas súas augas.

Así se desprende do TRTM de 1974 e do RXSSTM de 1970, reguladores do réxime especial de Seguridade Social dos traballadores do mar, que constitúen na actualidade –a falta doutras disposicións normativas que regulen globalmente o tema do traballo no mar⁴– as primeiras e principais fontes de coñecemento españolas que cómpre ter presentes sobre este concreto asunto. En efecto, trátase de normas que, á hora de trazar “*nas súas liñas esenciais a realidade laboral á que ha[n] de estender a súa acción protectora*”⁵, inciden directamente na idea de que son “*variados... [os] sectores do traballo no mar*”⁶, aínda que todos eles constituídos “*por quen do mar, directa ou indirectamente, obtén o medio fundamental da súa subsistencia e, ademais, por dous grupos ben definidos de traballadores: os traballadores por conta allea e os traballadores por conta propia ou autónomos*”⁷.

Precisamente este “*criterio realista de considerar como traballador do mar... ao que liga a súa vida ás tarefas marítimo-pesqueiras dentro dos máis variados grupos e sectores que... [este] réxime especial abrangue*”⁸ permite afirmar que o traballo no mar abarca numerosas actividades, as cales son en esencia as que apare-

² Neste sentido emprégana, como é sabido, o artigo 1.5, parágrafo 2º, do ET de 1995 cando declara que “*na actividade de traballo no mar se considerará como centro de traballo o buque, entendéndose situado na provincia onde radique o seu porto base*” e, logo das modificacións operadas polo Real decreto 285/2002, de 22 de marzo (BOE de 5 de abril), a subsección 5ª (“*Traballo no mar*”) da sección 4ª (“*Transportes e traballo no mar*”) do capítulo II (“*Ampliacións de xornada*”) do Real decreto 1561/1995, de 21 de setembro (BOE de 26 de setembro), polo que se regulan as xornadas especiais de traballo, cuxos artigos 15 e 16 tratan, respectivamente, do “*Ámbito de aplicación persoal das disposicións sobre tempo de traballo e descanso no traballo no mar*” e do “*Tempo de traballo no mar*”, limitando o seu alcance “*aos traballadores que presten servizos a bordo dos buques e embarcacións*”.

³ Termo este último co que *grosso modo* usualmente se alude tan só aos mariños mercantes, posto que os convenios e as recomendacións da Organización Internacional do Traballo xeralmente adoitan identificar baixo este termo ás persoas que, conforme á lexislación de cada Estado, están ocupadas laboralmente a bordo de buques dedicados á navegación marítima, é dicir, ao transporte de mercadorías ou de pasaxeiros con fins comerciais, coa exclusión doutras clases específicas de traballadores do mar, tales como os pescadores e os traballadores portuarios. Sobre o tema, véxase Correa Carrasco (2000, pp. 25-26).

⁴ Téñase en conta a caducidade formal das regulamentacións e das ordenanzas de traballo marítimo-pesqueiras, por causa do establecido na disposición transitoria sexta do ET de 1995 (sobre o tema, véxase Carril Vázquez, 1999, pp. 143 e ss.), e tamén o escaso desenvolvemento da negociación colectiva –especialmente no sector da pesca– provocado pola “*excesiva atomización del sector, que origina problemas de legitimación en la negociación colectiva y en el desarrollo normal de las relaciones laborales*” (Consejo Económico y Social, 1997, p. 116).

⁵ Véxase a exposición de motivos do TRTM de 1974, punto 4, parágrafo 2º.

⁶ *Ibidem*, punto 1, parágrafo 2º.

⁷ *Ibidem*, punto 3, parágrafo 3º.

⁸ Véxase a exposición de motivos do TRTM de 1974, punto 3, parágrafo 1º.

cen casuisticamente relacionadas na propia normativa reguladora da protección de Seguridade Social destes traballadores do mar⁹. Estas actividades marítimo-pesqueiras –sempre segundo o disposto pola normativa en cuestión– resultan clasificables en dous grandes grupos, relativos ás actividades realizadas “no mar”¹⁰ e ás actividades realizadas “para o mar”¹¹.

O primeiro está constituído, á súa vez, por catro actividades perfectamente diferenciadas, isto é: 1) a da “*mariña mercante*”¹²; 2) a da “*pesca marítima en calquera das súas modalidades*”¹³ –isto é, a pesca de arrastre, a pesca de cerco e outras artes, a pesca marítima en buques conxeladores e a pesca do bacallau¹⁴–, podendo incluírse aquí tamén a actividade das persoas dedicadas á “*extracción doutros produtos do mar*”¹⁵ como mariscos, argazos, corais e demais produtos mariño-orgánicos distintos dos peixes, ao estar directisimamente vinculada á pesca marítima propiamente dita; 3) a dos traballadores que prestan servizos realizando labores en “*tráfico interior de portos e embarcacións deportivas e de recreo*”¹⁶; e 4) a dos traballadores que prestan os seus servizos en empresas explotadoras de plataformas petrolíferas situadas en mar aberto¹⁷.

Pola súa parte, o segundo dos grupos citados –que comprende, lémbrese, as actividades realizadas en terra firme pero que serven de complemento ás que se desenvolven precisamente no mar– inclúe as seguintes: 1) a actividade consistente en “*traballos de carácter administrativo, técnico e subalterno das empresas dedicadas ás actividades anteriores*”¹⁸ –que son as da mariña mercante, pesca marítima, extracción doutros produtos do mar, tráfico interior de portos e embarcacións deportivas e de recreo–, e na que tamén encaixarían as tarefas do “*persoal ao servizo das confrarías... de pescadores, e as súas federacións, e as cooperativas do mar*”¹⁹; 2) a actividade do “*traballo de estibadores portuarios*”²⁰, prestada por traballadores

⁹ Quizais conveña apuntar que esta relación de actividades marítimo-pesqueiras non resulta exhaustiva, dado que se ten elaborado coa única finalidade de determinar que clase concreta de traballadores resulta protexida por este réxime especial de Seguridade Social, sendo posible por isto mesmo falar de actividades non incluídas neste réxime especial a pesar da súa natureza marítimo-pesqueira, tales como as desenvolvidas polos capitáns, polos xefes e polos oficiais da mariña mercante autónomos, que –desde a promulgación dunha OM de 6 de abril de 1989 (BOE de 17 de abril)– quedaron “*comprendidos con carácter obrigatorio no campo de aplicación do réxime especial da Seguridade Social dos traballadores por conta propia ou autónomos*” (véxase o seu artigo único).

¹⁰ Véxase a exposición de motivos do TRTM de 1974, punto 3, parágrafo 2º.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Véxase o artigo 2.a) 1º do TRTM de 1974.

¹³ Véxase o artigo 2.a) 2º do TRTM de 1974.

¹⁴ Sobre as distintas artes de pesca empregadas, determinantes da tipoloxía dos buques de pesca, véxase Bardarson (1999, pp. 66.6 e ss.).

¹⁵ Mencionada por separado no artigo 2.a) 3º do TRTM de 1974.

¹⁶ Véxase o artigo 2.a) 4º do TRTM de 1974.

¹⁷ Incluídos no réxime especial da Seguridade Social dos traballadores do mar por unha resolución da Dirección Xeral de Ordenación Xurídica e Entidades Colaboradoras da Seguridade Social, do Ministerio de Tránsito e Turismo, de 1 de xuño de 1993 (Instituto Nacional de la Seguridad Social, 1996, pp. 289 e ss.).

¹⁸ Véxase o artigo 2.a) 5º do TRTM de 1974.

¹⁹ Véxase o artigo 2.a) 8º do TRTM de 1974.

²⁰ Véxase o artigo 2.a) 6º do TRTM de 1974.

dedicados aos labores de carga e descarga, estiba e desestiba e transbordo de mercadorías obxecto de tráfico marítimo nos buques e dentro da zona portuaria²¹; e 3) a actividade dos “*redeiros*”²².

2. A BORDO DAS EMBARCACIÓNS DE PESCA E AS SÚAS SINGULARIDADES

Pero deste conxunto de traballos marítimo-pesqueiros interesa deterse tan só naquel que se leva a cabo a bordo das embarcacións de pesca²³, precisamente por tratarse dunha actividade económica moi específica cuxas singularidades –relativas basicamente ao perigo e ao penoso deste tipo de traballo, á presenza dos buques como auténticos centros de traballo, á súa dispersión e, en fin, á existencia de certas condicións de traballo tales como o salario denominado “á parte”, ausentes noutros sectores produtivos²⁴– teñen dificultado desde sempre a aplicación a este traballo específico das normas laborais²⁵ e de Seguridade Social comúns²⁶.

En efecto, unha das principais singularidades do traballo no concreto sector produtivo da pesca é a relativa á presenza do buque como centro de traballo, por definición móbil, ideado para se desprazar polo territorio (isto é, polas augas xurisdicionais) de diversos Estados e, por isto mesmo, punto de conxerencia de moi diversas leis nacionais e internacionais, incluídas obviamente as laborais e as de Seguridade Social. E é que a regulación do traballo a bordo dos buques de pesca –ao igual cá dos da mariña mercante– adoita implicar xeralmente “*la confluencia de fuentes de diferente naturaleza y procedencia*” (Correa Carrasco, 2000, p. 43) na medida en que xunto coa regulación interna dos Estados destaca tamén, se cadra polo carácter marcadamente internacionalista do sector²⁷, “*la producción normati-*

²¹ Sobre estes labores, véxase o Real decreto-lei 2/1986, de 23 de maio, sobre o servizo público de estiba e desestiba de buques (BOE de 27 de maio).

²² Véxase o artigo 2.b) 3ª do TRTM de 1974.

²³ Segundo o artigo 1.1 do Convenio da Organización Internacional do Traballo número 114, relativo ao contrato de enrolamento dos pescadores, ratificado por España no ano 1961 (BOE de 24 de abril de 1962), a expresión “barco de pesca” comprende “*todas as embarcacións, buques e barcos matriculados ou provistos de documentos de a bordo, calquera que sexa a súa clase, de propiedade pública ou privada, que se dediquen á pesca marítima en auga salgada*”.

²⁴ Sobre estas singularidades, que teñen xustificadas a afirmación relativa a que “*es muy distinta la situación del marinero de una lancha a la del obrero de una fábrica*” (Casariego, 1947, p. 170), véxanse Gala Vallejo (1989, pp. 14 e ss.) e Sánchez Trigueros (2000, p. 62).

²⁵ É o caso do ET de 1995 que, a diferenza da Lei 16/1976, de 18 de abril (BOE de 21 de abril), de relacións laborais –cuxo artigo 3.d) concibía como especial o “traballo no mar”–, xa “*no considera contrato especial el de embarque, sobre el que guarda absoluto silencio*” (Montoya Melgar, 2003, p. 527).

²⁶ Sobre o tema, véxase Carril Vázquez (1999, pp. 47-48).

²⁷ O que en principio non pode sorprender, “*ya que en el medio donde se desarrolla la navegación y la actividad que le es propia, es decir, el acercamiento y el intercambio entre los pueblos, determinan que los ordenamientos jurídicos nacionales no puedan por sí mismos resolver los variados y complejos conflictos que dicha actividad suscita*” (Padilla González, 2000, p. 796).

va en el plano supranacional” (Correa Carrasco, 2000, p. 43). Pero esta “riqueza de fuentes reguladoras” (Sánchez Trigueros, 2000, p. 64) –que aparentemente podería provocar incluso “una especie de hiperregulación de este ámbito laboral y, consecuentemente, problemas de aplicación derivados de los supuestos (más que previsibles) de competencia normativa” (Correa Carrasco, 2000, p. 43)²⁸– non semella totalmente suficiente para regular a actividade laboral desta clase de traballadores embarcados, dado que a súa aplicación non sempre resulta pacífica, precisamente porque unha gran parte desta foi promulgada sen ter presente o dato de que o traballo no mar constitúe unha actividade económica moi específica. Máis en concreto, “la consideración del buque como centro de trabajo va a afectar... tanto a los aspectos constitutivos... [da] relación [de traballo marítimo-pesqueiro] como, en general, a las condiciones en las que se desarrolla” (Correa Carrasco, 2000, p. 33) e, sinaladamente, nas seguintes tres materias.

En primeiro lugar, en materia de contratación. Ademais dos requisitos específicos relativos á capacidade das partes (Torres Salazar, Bress García, Fernández Mata e Carril Vázquez, 2002, pp. 57 e ss.), esta relación laboral rexistra singularidades na súa formalización e tamén nas concretas modalidades a que poden acollerse o empresario e o traballador do mar.

Aínda que é certo que o ET establece –agás certas excepcións²⁹– que “o contrato de traballo poderase realizar por escrito ou de palabra”³⁰, talvez non conveña pasar por alto o disposto neste sentido tanto polo Convenio da Organización Internacional do Traballo número 114, relativo ao contrato de enrolamento dos pescadores, como pola escasa negociación colectiva no sector, na medida en que esta liberdade de forma parece contar cunhas certas limitacións no caso concreto do contrato de embarque. En efecto, o citado Convenio da Organización Internacional do Traballo número 114 –ao igual ca o disposto no Convenio da Organización Internacional do Traballo número 22 sobre o contrato de enrolamento da xente do mar, ratificado polo Estado español no ano 1931³¹– establece “un contrato muy formalizado” (Montoya Melgar, 2003, p. 527), dando a entender que este se ten que realizar por escrito, tal e como semella desprenderse do feito de que: 1) teña que ser “asinado polo armador do barco de pesca ou polo seu representante autorizado e polo pescador”³²; 2) deba “indicar claramente as obrigas e os dereitos respectivos de cada unha das partes”³³; e 3) conteña necesariamente certos datos persoais e

²⁸ Sobre esta concorrencia normativa condicionada pola nacionalidade do buque, véxase Carril Vázquez (2001, pp. 909 e ss.).

²⁹ Todas elas –esencialmente sobre a necesidade de que se formalice por escrito o contrato de traballo– aparecen recollidas no seu artigo 8.2.

³⁰ Véxase o seu artigo 8.1.

³¹ *Gaceta*, de 11 de marzo de 1931.

³² Cfr. o seu artigo 3.1.

³³ Cfr. o seu artigo 6.2.

profesionais do pescador³⁴, agás que a súa “*inclusión... sexa innecesaria en virtude de que tal cuestión estea xa regulada doutra maneira pola lexislación nacional*”³⁵. De forma moi semellante tamén se expresa a negociación colectiva no sector concreto da pesca galega, na que –ao igual cás formalmente derogadas regulamentos e ordenanzas laborais pesqueiras– resulta frecuente incluír apartados relativos: 1) á “*esixencia*” do contrato de embarque, debendo figurar nestes as condicións de traballo do tripulante enrolado, con indicación dos seus dereitos e obrigas³⁶; 2) á necesaria inclusión de certas “*cláusulas*” persoais e profesionais nos contratos de embarque³⁷; e 3) á formalización por quintuplicado destes contratos, asinando o tripulante e o armador do buque de pesca ou o seu representante legal³⁸.

E no relativo ás concretas modalidades contractuais ás que poden acollerse o armador e o traballador do mar para formalizar a súa relación laboral, hai que indicar que “*en la actualidad no existe en el ordenamiento jurídico español ninguna*

³⁴ Segundo o seu artigo 6.3, tales “*datos*” son: 1) “*os nomes e apelidos do pescador, a data de nacemento ou a idade, así como o lugar de nacemento*” [letra a)]; 2) “*o lugar da realización do contrato*” [letra b)]; 3) “*o nome do barco ou dos barcos de pesca a bordo do cal ou dos cales se comprometa a servir o interesado*” [letra c)]; 4) “*a viaxe ou as viaxes que deba emprender, se iso se pode determinar ao realizarse o contrato*” [letra d)]; 5) “*o servizo que vai desempeñar o interesado*” [letra e)]; 6) “*se é posible, o lugar e a data na que o interesado estea obrigado a presentarse a bordo para comezar o seu servizo*” [letra f)]; 7) “*os víveres que se subministrarán ao pescador, agás no caso en que a lexislación nacional prevea un réxime diferente*” [letra g)]; 8) “*o importe do salario do pescador ou, se fose remunerado á parte, o importe da súa participación e o método adoptado para o cálculo desta; ou o importe do seu salario e da súa participación e o método adoptado para o cálculo da participación se fose remunerado mediante unha combinación destes dous métodos, así como o salario mínimo que se puidera adoptar*” [letra h)]; 9) tendo en conta as súas distintas modalidades, “*a terminación do contrato... por duración definida... [.] por unha viaxe... [e] por duración indefinida*” [letra i)]; e 10) “*todos os demais datos que a lexislación nacional poida esixir*” [letra j)].

³⁵ Véxase o seu artigo 6.3.

³⁶ Co título de “*Contrato de embarque. Esixencia deste*”, véxanse os artigos 17 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xuño de 1996 (BOE de 8 de xullo); 18 do Convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ao fresco no Gran Sol de Pontevedra, de 11 de agosto de 1997 (Información laboral 1997/4245); 20 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora pesqueira do banco canario-sahariano, de 8 de maio de 1997 (BOE de 27 de agosto); 15 do Convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL (DOG de 4 de outubro de 2000); 15 do Convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e outros, CB (DOG de 6 de outubro de 2000); 15 do Convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL (buques de arrastre ao fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (DOG de 15 de novembro de 2000); 15 do Convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA (buques de arrastre ao fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (DOG de 17 de novembro de 2000); 15 do Convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL (buques de arrastre ao fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (DOG de 17 de novembro de 2000); e 15 do Convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez (buques de arrastre ao fresco, caladoiro nacional Cantábrico-Noroeste) (DOG de 28 de novembro de 2000).

³⁷ Co título “*Contrato de embarque. Cláusulas*”, véxanse os artigos 18 do Convenio colectivo interprofesional para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xuño de 1996; 21 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano, de 8 de maio de 1997; 15 do Convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; 15 do Convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e outros, CB; 15 do Convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL; 15 do Convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA; 15 do Convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL; e 15 do Convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez.

³⁸ Coa rúbrica “*Contrato de embarque. Requisitos formais*”, véxanse os artigos 22 do Convenio colectivo interprofesional para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano, de 6 de agosto de 1997; 15 do Convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; 15 do Convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e outros, CB; 15 do Convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL; 15 do Convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA; 15 do Convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL; e 15 do Convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez.

modalidad específica de contrato de trabajo destinado a la actividad pesquera” (Consejo Económico y Social, 1997, p. 78), razón pola que é posible empregar todas as existentes. En efecto, malia que o artigo 6.1 do Convenio da Organización Internacional do Traballo número 114 recolle –ademais do “*indefinido*”– a posibilidade de realizar o contrato de enrolamento por “*unha viaxe*”³⁹, esta ausencia permite que ambas as dúas partes poidan acordar o seu contrato de traballo “*por tempo indefinido ou por unha duración determinada*”⁴⁰, dado que aquí tamén resulta de aplicación “*lo dispuesto con carácter general en la normativa laboral vigente*” (Correa Carrasco, 2000, p. 78). Precisamente esta circunstancia determina que sexa o contrato de obra ou de servizo determinados –ao que alude o artigo 15.1.a) do ET⁴¹– a modalidade contractual máis frecuentemente empregada para encarar as consecuencias que se derivan da “*incidencia de parámetros temporales como la marea o la campaña en la organización de la actividad pesquera*” (Correa Carrasco, 2000, p. 78), aínda que non deixe de rexistrar certa problemática provocada esencialmente polo feito de que sexa utilizada “*indebidamente para establecer una relación laboral que... [comeza] y... [finaliza] a la salida y entrada de las embarcaciones en puerto, con el consiguiente perjuicio para los trabajadores*” (Consejo Económico y Social, 1997, pp. 118-119)⁴², cando realmente “*el buque continúa en la misma actividad, reiniciando ésta al iniciarse otra campaña, o marea, o bien después de una parada biológica*” (Consejo Económico y Social, 1997, p. 118). Todo isto explica que se teña recorrido –como rexistra a xurisprudencia laboral– á inclusión de certos acordos nos propios contratos de traballo, sempre co fin de neutralizar no posible as consecuencias desta problemática. Así, é habitual: 1) no caso de traballadores doutras nacionalidades contratados ao abeiro de acordos internacionais de pesca realizados con seus respectivos países de orixe, incluír –por aplicación do artigo 49.1.b) do ET⁴³– cláusulas polas que as partes acordan extinguir o contrato de traballo pola perda da licenza de pesca que posúa o buque ao amparo do acordo de pesca, e que son totalmente válidas para formalizar a devandita extinción, posto que sería “*un contrasentido que, una vez expirado el acuerdo, la flota española tuviese que seguir cargando con estos marineros, que fueron impuestos de forma obligatoria por dicho acuerdo*”⁴⁴; 2) entender finalizada a obra ou servizo

³⁹ Ao declarar expresamente que o “*contrato de enrolamento poderase realizar por duración definida, ou por unha viaxe, ou, se a lexislación nacional o permite, por duración indefinida*”.

⁴⁰ De conformidade co artigo 15.1, parágrafo 1 do ET.

⁴¹ E regulado detalladamente no R.D. 2720/1998, de 18 de decembro (BOE de 8 de xaneiro), polo que se desenvolve o artigo 15 do ET, en materia de contratos de duración determinada.

⁴² Sobre o concepto de “marea”, véxase unha STS de 14 de xullo de 1988 (Ar. 5825) e unha STSX do País Vasco de 5 de novembro de 2002 (Ar. 3366).

⁴³ Segundo o cal o contrato de traballo se extingue “*polas causas consignadas validamente no contrato de traballo, agás que estas constituían abuso de dereito manifesto por parte do empresario*”.

⁴⁴ Véxase FD 1, parágrafo 4º, dunha STSX de Canarias (As Palmas) de 9 de xullo de 1996 (Ar. 3159). Tamén, con cita literal desta e dunha STSX de Canarias (As Palmas) de 4 de xuño de 1996, véxase FD 2º dunha STSX de Canarias (As Palmas) de 17 de decembro de 1996 (Ar. 4105).

obxecto do contrato co remate da licenza de pesca, que tamén é admisible dado que, sobre a base de “*que las empresas pesqueras sujetas al régimen de licencia de pesca... se encuentran en condiciones sustancialmente análogas a las de las empresas titulares de concesiones o de contratos, respecto de las cuales la jurisprudencia –así la STS de 15 de enero de 1997...– admite la modalidad contractual «ex» art. 15.1. a) ET..., la... licencia... constituye título habilitante para la realización de la actividad y, a la vez, atribución de la facultad de explotación de los recursos pesqueros del país extranjero, sin la cual la actividad no puede ser «naturalmente» realizada, por no existir otros caladeros*”⁴⁵; e 3) incorporaren –precisamente para reafirmar a temporalidade do embarque por unha campaña pesqueira– cláusulas polas que se establece a prórroga “*ata que o buque chegue a porto*”⁴⁶ daqueles contratos cuxa extinción se produza en mar aberto⁴⁷.

En segundo lugar, en materia salarial tamén se evidencian certas peculiaridades. Aínda que a actividade pesqueira realizada por conta dun empresario do mar se pode remunerar a través de “*dos formas básicas*” (Consejo Económico y Social, 1997, p. 121), relativas aos salarios por “*unidade de tempo*”⁴⁸ e os salarios “*á parte*”⁴⁹, o sistema tradicional de remuneración ata o día de hoxe segue a ser normalmente esta última, é dicir, a do reparto da captura. Pero, na actualidade, segundo se desprende da incipiente pero escasa negociación colectiva, semella ir collendo relativa forza o xogo de “*sistemas salariales... mixtos[,] en la medida en que combinan parte del salario calculado por unidad de tiempo con otro calculado en función de los resultados obtenidos (pesca capturada)*” (Correa Carrasco, 2000, p. 131), aos que se unen complementos concretos salariais e outras percepcións económicas que non sempre poden cualificarse en sentido estrito de salario.

⁴⁵ Véxase FD único, parágrafo 2º, dunha STSX de Andalucía (Sevilla), de 28 de maio de 1999 (Ar. 2694), cuxa doutrina reitera unha STSX de Canarias (As Palmas) de 5 de setembro de 2003 (Ar. 4017). Obviamente, isto resulta posible cando “*a obra ou servizo viñera supeditada á duración da licenza outorgada ao buque*” (véxase FD único dunha STSX de Galicia de 19 de xaneiro de 2001 [Ar. 282]).

⁴⁶ Véxase FD único, parágrafo 5º, dunha STSX de Galicia de 19 de novembro de 1998 (Ar. 6731), ditada nun caso no que se debatía sobre a duración (temporal ou indefinida) do contrato de traballo para os efectos da determinación da situación legal de desemprego do traballador para o cobramento da prestación contributiva por desemprego.

⁴⁷ Neste caso, no que “*non se indica[ba] data ou límite de finalización do contrato*” (véxase o seu Antecedente de Feito II, punto 2º), o tribunal afirma ademais que con esta cláusula “*implicitamente se está aludindo a unha duración temporal, a expresión empregada [nesta] carecería de sentido se o que as partes estivesen concertando fose un contrato por tempo indefinido, pois este non tería nunca data de terminación establecida, por iso a presunción que se deduce do contido da devandita cláusula é a xa sinalada de temporalidade do contrato, máis en concreto o de embarque por unha campaña pesqueira*” (véxase FD único, parágrafo 5º, desta STSX de Galicia de 19 de novembro de 1998).

⁴⁸ Tamén denominado “a soldo”, é o salario aboado atendendo –segundo o artigo 114.1 da Regulamentación nacional de traballo para a pesca de arrastre de 16 de xaneiro de 1961 (BOE de 28 de xaneiro)– “*principalmente para a súa determinación á duración da xornada, sen prexuízo do mínimo rendemento esixible nela*”. No mesmo sentido, véxase o artigo 126.1 da Regulamentación nacional de traballo na industria da pesca de cerco e outras artes de 26 de xullo de 1963 (BOE de 7 de agosto).

⁴⁹ De conformidade co artigo 114.2 da Regulamentación nacional de traballo para a industria da pesca de arrastre, o salario “á parte” é aquela forma concreta de remuneración na que se lle “*asigna ao traballador unha fracción determinada sobre o importe da pesca capturada*”. En idéntico sentido, véxase o artigo 126.2 da Regulamentación nacional de traballo na industria da pesca de cerco e doutras artes.

Deste xeito, comeza a resultar habitual en numerosos convenios colectivos a substitución dos sistemas tradicionais de retribución “á parte”⁵⁰ –variable ou oscilante— por outros nos que prima “la partida salarial fija o básica” (Correa Carrasco, 2000, p. 134) e nos que a participación das capturas aparece configurada como un específico complemento de produtividade. Concretamente, adoita establecerse que o sistema retributivo estará formado por un salario base –cuxa determinación pode realizarse aplicando unha porcentaxe ao salario mínimo interprofesional vixente en cada momento⁵¹ ou establecendo directamente unha cantidade a prezo acordado⁵²– e máis un complemento de produtividade ou de participación sobre o importe bruto da pesca nas contías e nas porcentaxes que os convenios ou que os contratos de traballo determinan⁵³, pero garantindo sempre un salario mensual ou anual no caso de que a suma total destas cantidades non alcance a do salario mínimo interprofesional⁵⁴. Á parte do relativo ao de produtividade, existen outros complementos salariais, tales como: 1) o de “antigiüidade”⁵⁵, co que se quere premiar a “vinculación [do traballador] á empresa”⁵⁶; 2) o de “traballos primados”, polo que se compensa economicamente ao pescador pola realización de traballos extraordi-

⁵⁰ De conformidade coas distintas regulamentacións e ordenanzas laborais do mar, os sistemas de retribución en cuestión son: 1) o sistema clásico ou tradicional, no que se deducen da contía maior (importe bruto da pesca capturada) determinados gastos ou custos de produción, participando o armador e a tripulación na contía menor (a diferenza restante); 2) o sistema de participación sobre o importe líquido da pesca, no que se aboan con cargo á contía maior todos os gastos e custos de produción, participando no excedente a dotación en porcentaxe determinada e sufragándose o resto dos gastos tamén con este fondo común; e 3) o sistema de participación sobre o importe bruto da pesca, polo que a contía menor constitúe un tanto por cento sobre o importe bruto da pesca, correndo a cargo do armador a totalidade dos gastos, mesmo os que xeralmente adoitan corresponder á contía menor.

⁵¹ O artigo 41 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xuño de 1996, establece que o “*persoal ten dereito a un salario base mensual, para todas as categorías profesionais, equivalente ao 70 por cento do salario mínimo interprofesional vixente en cada momento*”.

⁵² Véxanse o anexo (“*Táboa salarial*”) do Convenio colectivo para a pesca de arrastre ao fresco no Gran Sol de Pontevedra, e o artigo 34, parágrafo derradeiro, do Convenio colectivo da empresa Pesquerías León Marco, SL.

⁵³ Véxase o artigo 40 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xuño de 1996; o artigo 25 do Convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ao fresco no Gran Sol de Pontevedra; o artigo 34 do Convenio colectivo da empresa Pesquerías León Marco, SA; o artigo 33 do Convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; o artigo 33 do Convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e outros, CB; o artigo 33 do Convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA; o artigo 33 do Convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL; e o artigo 33 do Convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez.

⁵⁴ Véxase o artigo 48 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xullo de 1996; o artigo 50 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora pesqueira do banco canario-sahariano do marisco, de 8 de maio de 1997; o artigo 30 do Convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ao fresco no Gran Sol de Pontevedra; o artigo 33.4 e 5 do Convenio colectivo da empresa Vidiña Pesca, SL; os artigos 4 e 5 do Convenio colectivo da empresa Lustres Pego, Ventura e outros, CB; o artigo 34 do Convenio colectivo da empresa Pesquerías León Marco, SA; o artigo 33.4 e 5 do Convenio colectivo da empresa Marina Nalda, SL; o artigo 33.4 e 5 do Convenio colectivo da empresa Pescarosa, SA; o artigo 33.4 e 5 do Convenio colectivo da empresa Armadora Parleros, SL; e o artigo 33.4 e 5 do citado Convenio colectivo da empresa Juan Pérez Pérez.

⁵⁵ Entre outros, véxase o artigo 19 do Convenio colectivo para a flota de arrastre ao fresco no Gran Sol da Coaña de 10 de xuño de 1998 (DOG de 16 de xullo de 1998).

⁵⁶ Véxase o artigo 26 do Convenio colectivo das empresas pesqueiras de buques de arrastre ao fresco no Gran Sol de Pontevedra.

narios e distintos dos que lle corresponden por contrato⁵⁷; e 3) o de “*partes mortas*”⁵⁸, que paga o esforzo polo traballo adicional que debe realizar a dotación do barco pola baixa ou pola ausencia dalgúns dos seus membros⁵⁹.

En fin, a análise da negociación colectiva deste sector concreto pon igualmente de relevo a existencia doutras percepcións económicas que non constitúen salario, a pesar de aboarse por razón do traballo, e que son as que menciona o artigo 26.2 do ET, cando afirma que non “*terán a consideración de salario as cantidades percibidas polo traballador en concepto de indemnizacións ou de suplidos polos gastos realizados como consecuencia da súa actividade laboral, as prestacións e indemnización da Seguridade Social e as indemnizacións correspondentes a traslados, suspensións ou despedimentos*”⁶⁰.

E por último, o buque tamén incide nun tema tan importante na relación laboral como é o tempo de traballo no mar. A ordenación do tempo durante o que teñen que prestar servizos os traballadores do mar embarcados contense no Real decreto 1561/1995, de 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, que é –xunto co establecido sobre o tema polas normas sectoriais– “*una de las pocas normas existentes que regula [...] específicamente el trabajo en el mar*” (Consejo Económico y Social, 1997, p. 120). Trátase dunha norma que, cualificando precisamente de especial o tempo empregado para a realización da actividade pesqueira, ofrece especialidades na xornada de traballo dos pescadores⁶¹, relativas esencialmente á posibilidade da súa ampliación, coa conseguinte redución do descanso a que teñen dereito.

⁵⁷ O artigo 60 (“*Traballados primados*”) do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano, de 8 de maio de 1997, establece que cando “*algún tripulante efectúe fóra das súas horas de traballo regulamentadas algún traballo ou servizo dos considerados alleos á súa obriga laboral e categoría profesional..., o armador retribuirá o traballo realizado de acordo co habitual no seu porto*”. No mesmo sentido, véxanse os artigos 35 (“*Pintado e rascado no interior do buque*”) do Convenio colectivo para a pesca marítima de arrastre ao fresco do Gran Sol de Pontevedra, e 18 (“*Traballados sucios, penosos e perigosos*”) do Convenio colectivo da empresa Aluflet, SA e o seu persoal de flota do buque *Xove*, de 9 de novembro de 1998 (DOG de 9 de decembro de 1998).

⁵⁸ Véxanse os artigos 40 do Convenio interprovincial para a flota conxeladora de marisco, de 14 de xuño de 1996, e 59 do Convenio colectivo interprovincial para a flota conxeladora do banco pesqueiro canario-sahariano, de 6 de agosto de 1997.

⁵⁹ Por todos, véxase o artigo 12 do Convenio colectivo para as empresas pesqueiras de buques de arrastre ao fresco no Gran Sol da Coruña.

⁶⁰ Sobre as cantidades non salariais aboadas en concepto de indemnizacións ou de suplidos de gastos (entre outras, “axudas de custo”, “rancho”, “manutención”, “dieta alimenticia”, “alimentación a bordo”, “roupa de traballo”, “de cama”, “perda de equipaxe”, “participación no seguro de pesca”) e as cantidades percibidas como indemnizacións a prezo acordado en que poden consistir as melloras colectivas voluntarias de Seguridade Social (froitado da contratación polo empresario de pólizas de seguros coas que facerlle fronte ao pagamento das prestacións por accidentes de traballo ou doutros riscos), véxase Torres Salazar, Bress García, Fernández Mata e Carril Vázquez (2002, pp. 71-73).

⁶¹ O artigo 15 do citado Real decreto 1561/1995 sobre ámbito de aplicación persoal das disposicións sobre tempo de traballo e descanso no traballo no mar declara que “*non quedará sometido ás normas sobre xornadas previstas neste Real decreto o capitán ou persoa que exerza o mando da nave, sempre que non estea obrigado a montar garda, que se rexerá para estes efectos polas cláusulas do seu contrato de traballo en canto non configuren prestacións que excedan notoriamente das que sexan usuais no traballo no mar*”.

Na determinación do cómputo da xornada de traballo, esta disposición normativa distingue entre “tempo de traballo efectivo” –que é “*aquel no que o traballador se atope a disposición do empresario e no exercicio da súa actividade*”⁶²– e “tempo de presenza” –entendendo por tal “*aquel no que o traballador se atope a disposición do empresario sen prestar traballo efectivo, por razóns de espera, de expectativas, de servizos de garda, de viaxes sen servizo, de avarías, de comidas en ruta ou doutras similares*”⁶³–, que os convenios colectivos poden concretar⁶⁴ e que non computan “*para os efectos da duración máxima da xornada ordinaria de traballo, nin para o límite máximo das horas extraordinarias*”⁶⁵, pero coa importante matización de que estes tempos de presenza “*non poderán exceder en ningún caso de vinte horas semanais de media nun período de referencia dun mes... [distribuíndose] conforme aos criterios que se pacten colectivamente e respectando os períodos de descanso entre xornadas e o semanal propio de cada actividade*”⁶⁶.

Tendo presente isto, a xornada total diaria que as persoas embarcadas realizarán non poderá ser, por regra, “*superior a doce horas, incluídas as horas extraordinarias, tanto se o buque se atopa no porto coma no mar*”⁶⁷. Excepcionalmente, é posible superar legalmente este límite “*nos casos de forza maior en que sexa necesario para garantir a seguridade inmediata do buque ou das persoas ou da carga a bordo, ou para socorrer outros buques ou persoas que corran perigo en mar aberto*”⁶⁸, pero tamén “*cando se trate de prover o buque de víveres, de combustible ou de material lubricante en casos de urxente necesidade, da descarga urxente por deterioración da mercadoría transportada ou da atención debida por manobras de entrada e de saída a porto, de atraque, de desatraque e de fondeo*”⁶⁹. Nestes supostos excepcionais⁷⁰, “*poderá acordarse entre empresas e tripulantes o establecemento dun concerto ou forma supletoria para a liquidación das horas extraordinarias, a salvo sempre do pactado en convenio colectivo*”⁷¹.

Polo demais, o tempo de descanso –que é aquel no que “*o traballador está libre de todo servizo*”⁷²– entre o remate dunha xornada e o comezo da seguinte no mar é –a diferenza das “oito horas” inicialmente previstas na mariña mercante⁷³– “*nas*

⁶² Véxase o seu artigo 8.1, parágrafo 2º.

⁶³ Véxase o seu artigo 8.1, parágrafo 3º.

⁶⁴ Véxase o seu artigo 8.1, parágrafo 4º.

⁶⁵ Véxase o seu artigo 8.3, parágrafo 2º.

⁶⁶ Véxase o seu artigo 8.3, parágrafo 1º.

⁶⁷ Véxase o seu artigo 16.1.

⁶⁸ Véxase o seu artigo 16.1.a).

⁶⁹ Véxase o seu artigo 16.1.b).

⁷⁰ Nos que, por certo –agás os casos de forza maior, “*nos que a xornada se poderá prolongar polo tempo que resulte necesario*”–, “*a xornada total resultante non poderá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de vinte e catro horas, nin de setenta e dúas horas por cada período de sete días*” (véxase o seu artigo 16.1, *in fine*).

⁷¹ Véxase o seu artigo 16.2, parágrafo 2º.

⁷² Véxase o seu artigo 17.1.

⁷³ Véxase o seu artigo 17.2.a).

*embarcacións dedicadas á pesca... [de] seis horas*⁷⁴. As diferenzas entre os descansos entre esta xornada de seis horas e as doce horas establecidas con carácter xeral compensaranse “*en períodos de ata catro semanas*”⁷⁵. E o descanso semanal será de “*día e medio*”⁷⁶, aínda que, tendo en conta que estando en mar aberto non se poderá gozar del, resulta posible a súa compensación por “*períodos de ata catro semanas*”⁷⁷, pero sempre tendo presente tres regras: 1) “*o descanso será obrigatorio para a totalidade do persoal, incluído o capitán ou quen exerza o mando da nave non sometido ao réxime de xornada*”⁷⁸; 2) acumularanse os días de descanso non aproveitados ao rematar o embarque para seren aproveitados “*cando o buque teña que efectuar unha permanencia prolongada en porto, por reparación ou por outras causas, ou para o seu beneficio unido ao período de vacacións, de acordo co que se pacte en convenio colectivo*”⁷⁹; e 3) malia disto, os interesados –se así se acordara por convenio colectivo– “*poderán optar pola compensación en metálico, como horas extraordinarias, de ata un máximo da metade dos restantes días de descanso non gozados*”⁸⁰.

3. UNHA ACTIVIDADE DEFICITARIA DE PROTECCIÓN LEGAL NUN MEDIO HOSTIL

A grandes trazos, estas son tres das singularidades máis salientables do traballo a bordo das embarcacións pesqueiras. É certo que existen moitas máis, pero de todas elas pareceu conveniente centrarse só nas indicadas, precisamente porque as carencias legais actualmente existentes seguen a formular problemas aínda sen resolver –e xa advertidos no seu momento (Torres Salazar, Bress García, Fernández Mata e Carril Vázquez, 2002, pp. 255-256)– e cuxa solución contribuiría a facer algo máis digno e máis humano o traballo neste sector concreto da economía realmente “hostil”⁸¹.

Trátase de problemas que aluden aos efectos negativos da inexistencia material dun contrato específico –incluso, nas mínimas e insuficientes condicións do contrato de enrolamento a que alude o citado Convenio número 114 da Organización Internacional do Traballo– que permita salvagardar adecuadamente os dereitos dos mariñeiros que traballan a bordo de barcos de pesca, posto que adoita ser frecuente, entre outras cousas, o emprego masivo e ás veces fraudulento do contrato temporal

⁷⁴ Véxase o seu artigo 17.3.a).

⁷⁵ Por remisión do artigo 17.4, véxase o seu artigo 9.

⁷⁶ Véxase o seu artigo 18, parágrafo 1º.

⁷⁷ Por remisión do artigo 18, parágrafo 1º, véxase o seu artigo 9.

⁷⁸ Véxase o seu artigo 18.a).

⁷⁹ Véxase o seu artigo 18.b).

⁸⁰ Véxase o seu artigo 18.c).

⁸¹ *Informe para o debate da reunión tripartita sobre seguridade e a saúde nas industrias pesqueiras* (Xenebra, 1999) da Organización Internacional do Traballo. (Na páxina <http://www.oit.org>).

por obra ou servizo determinados como mecanismo de formalización das relacións laborais⁸². Estes problemas, ademais, están relacionados coa ausencia practicamente xeneralizada de normas xurídicas –legais ou convencionais– que establezan que o salario mínimo interprofesional é un salario garantido para os traballadores, precisamente cando o volume de pesca capturada non permita o pagamento dunha mínima remuneración, con independencia de que a pactada sexa fixada por un sistema mixto ou “á parte”, provocándose con isto unha máis que posible discriminación respecto dos traballadores por conta allea, non só da industria ou dos servizos, senón tamén da mariña mercante. En fin, constitúen problemas igualmente provocados pola existencia dunha regulación específica en materia de xornadas especiais para o traballo no mar que semella amosarse ineficaz –mesmo discriminatoria se se compara coa prevista para os traballadores da mariña mercante– por causa dos efectos negativos que presenta o peculiar réxime de capturas e que aluden á presenza de xornadas de traballo excesivamente prolongadas e de distribución irregular –posto que canto maior sexa a captura, máis elevados serán tamén os ingresos económicos dos traballadores⁸³– que, ao provocaren cansazo e a conseguinte diminución de reflexos, propician as condicións –xa idóneas, tendo en conta que a prevención de riscos laborais segue a ser unha materia pendente na flota pesqueira– para que o mariñeiro sufra un accidente na realización do seu traballo⁸⁴.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBOR, E. (2000): “O emprego no sector pesqueiro”, *Actas da xornada sobre o emprego no sector pesqueiro*. Cádiz: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Secretaría General de Pesca Marítima.
- BARDARSON, H.R. (1999): “Principales sectores y procesos”, en *Enciclopedia de salud y seguridad en el trabajo*, vol. III. Madrid: Organización Internacional del Trabajo / Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

⁸² Tense declarado, neste mesmo sentido, que “este contrato, ao ser por marea, some ao traballador nunha situación de desamparo e de clandestinidade, xa que ao volver do mar (dá igual que sexa por descanso obrigatorio, por vacacións ou... [por incapacidade temporal])... se lle dará de baixa por fin de obra, pasando, en moitos casos [...] ao desemprego e defraudando deste xeito aos cotizantes e á finalidade social desta prestación... [obrigándoo] a procurar unha vida laboral máis estable e «legal» en terra” (Albor, 2000, p. 2).

⁸³ Tendo en conta, como xa se indicou, que o sistema tradicional de remuneración está construído sobre o reparo da captura, resulta comprensible que o incentivo da ganancia sexa un factor que condicione “á tripulación a elevar a súa produtividade” e, xa que logo, a “traballar demasiadas horas” (véxase o *Informe para o debate da reunión tripartita sobre seguridade e a saúde nas industrias pesqueiras*, cit.).

⁸⁴ En efecto, parece que unha das causas fundamentais dos accidentes é a duración demasiado prolongada da xornada de traballo, que se xeneralizou no sector pesqueiro ata o punto de que o persoal traballa entre quince e vinte horas sen interrupcións, de tal xeito que a chamada acertadamente “xornada indefinida” é unha realidade en todo este sector (con cita de M.T. García Durán, véxase *Informe para o debate da reunión tripartita sobre seguridade e a saúde nas industrias pesqueiras*, cit.). E é que os traballadores, que “desexan volver aos seus fogares o máis axiña posible e gañar o máximo de diñeiro en cada travesía, esforzaranse ao máximo... [cando] a pesca é boa, traballando en exceso as quendas regulamentarias de seis horas e empregando ata o límite da súa capacidade o equipo co fin de obter as maiores capturas posibles”, pero tendo como contrapartida a “fatiga [, que] provocará taxas de accidentes máis elevadas” (con cita de M. Binkley, véxase *Informe para o debate da reunión tripartita sobre seguridade e a saúde nas industrias pesqueiras*, cit.).

- CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (1999): *La Seguridad Social de los trabajadores del mar*. Madrid: Cívitas.
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (2001): “Aspectos laborales y de Seguridad Social de los pabellones de conveniencia”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, núm. 108.
- CASARIEGO, J.E. (1947): *Historia del Derecho y de las instituciones marítimas del mundo hispánico*. Madrid: Biblioteca Moderna de Ciencias Históricas.
- CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL (1997): *Análisis socioeconómico del sector pesquero*. (Informe 7/1996, de 27 de novembro de 1996). Madrid: Consejo Económico y Social.
- CORREA CARRASCO, M. (2000): *La ordenación de las relaciones laborales en el sector marítimo-pesquero*. Madrid: Consejo Económico y Social.
- GALA VALLEJO, C. (1989): *Régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar. Ordenamiento jurídico vigente*. Madrid: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (1996): *Catálogo de resoluciones administrativas. Acción protectora*. 3ª ed. Madrid: Instituto Nacional de la Seguridad Social.
- MONTOYA MELGAR, A. (2003): *Derecho del Trabajo*. 24ª ed. Madrid: Tecnos.
- PADILLA GONZÁLEZ, R. (2000): “El derecho de la navegación: introducción. Estatuto jurídico del buque y de la aeronave”, en G. Jiménez Sánchez [coord.]: *Derecho Mercantil*. 6ª ed. Barcelona: Ariel.
- SÁNCHEZ TRIGUEROS, C. (2000): “Contrato de trabajo y tiempo de la prestación”, en *Protección social y trabajo de la gente del mar*. Murcia: Universidad de Murcia, E.U. de Relaciones Laborales de Murcia / Instituto Social de la Marina / Mutual Cyclops.
- SERRANO GIMÉNEZ, I.; FERNÁNDEZ MARCOS, L. (1972): “Régimen especial del mar. Ámbito de cobertura, contingencias, prestaciones”, en: *Diecisiete lecciones sobre regímenes especiales de la Seguridad Social*. Madrid: Universidad de Madrid, Facultad de Derecho.
- TORRES SALAZAR, M.; BRESS GARCÍA, J.R.; FERNÁNDEZ MATA, E.; CARRIL VÁZQUEZ, X.M. (2002): *Os retos do sector pesqueiro galego cara ó vindeiro século*. Santiago de Compostela: Consello Galego de Relacións Laborais.