



Universidad  
de La Laguna  
Facultad de Derecho



Grado en Relaciones Laborales  
Facultad de Derecho  
Universidad de La Laguna  
Curso académico 2014/2015  
Convocatoria de junio

# Campo de aplicación personal del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar

*Scope of application of the Special Scheme for Seafarers*

Realizado por el alumno: Cristo Manuel Cruz Hernández

Tutorizado por la profesora: Lucía Dans Álvarez de Sotomayor

Departamento de Derecho Financiero, del Trabajo y de la Seguridad Social

Área de conocimiento de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

## ABSTRACT

*The right to the Spanish Social Security is recognized in Article 41 of the Spanish Constitution of 1978. This law grants all citizens the necessary protection in situations of need. Thus, Social Security is configured as a system of social protection. This system is not homogeneous, but in its structure a division; thus, we can speak of a general scheme, and a number of special schemes designed for those professions or productive activities with certain peculiarities as far as shape and working time is concerned. In this aspect referred to in Article 10.1 of the General Law on Social Security, in its second paragraph it recognizes a special regime of Seafarers. In this work we address the study of the scope of that scheme.*

**Key words:** *Social Security, special regime, seafarers, scope.*

## RESUMEN (entre 150 y 350 palabras)

El derecho a la Seguridad Social de los españoles viene reconocido en el artículo 41 de la Constitución Española de 1978. Este derecho, otorga a todos los ciudadanos la protección necesaria en situaciones de necesidad. Así pues, la Seguridad Social se configura como un sistema de protección social. Este sistema no es homogéneo, sino que encuentra en su estructura una división; así, podemos hablar de un Régimen General, y una serie de regímenes especiales pensados para aquellas profesiones o actividades productivas con ciertas peculiaridades en lo que a la forma y tiempo de trabajo se refiere. A este aspecto hace referencia el artículo 10.1 de la Ley General de la Seguridad Social, que en su apartado segundo reconoce como un régimen especial el de

los Trabajadores del Mar. En este trabajo abordaremos el estudio del campo de aplicación del citado régimen.

**Palabras clave:** Seguridad Social, régimen especial, trabajadores del mar, campo de aplicación.

## ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>II. EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR</b> .....	7
<b>A. Antecedentes legislativos a partir de la Ley de Bases de Seguridad Social de 1963</b> .....	7
<b>B. La necesidad de regulación de un Régimen Especial de los Trabajadores del Mar: normativa vigente</b> .....	11
<b>C. Algunas consideraciones sobre la idoneidad de la integración del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar en el Régimen General y el RETA.</b> 16	
<b>III. CRITERIOS DEFINITORIOS DEL CAMPO DE APLICACIÓN PERSONAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR</b> .....	17
<b>IV. LA GENTE DEL MAR</b> .....	21
<b>A. Trabajadores del mar por cuenta ajena</b> .....	23
1. Marina mercante .....	23
2. Pesca marítima en cualquiera de sus modalidades .....	26
3. Extracción de otros productos del mar.....	27
4. Tráfico interior de puertos, embarcaciones deportivas y de recreo y practicaaje .....	28
5. Trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las Empresas dedicadas a las actividades anteriores.....	30
6. Trabajo de estibadores portuarios .....	31
7. Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan .....	36
8. Personal al servicio de las Cofradías Sindicales de Pescadores, y sus Federaciones, y de las Cooperativas del Mar.....	37
9. Cualquier otra actividad marítimo-pesquera, cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical.....	38
<b>B. Trabajadores del mar por cuenta propia o autónomos</b> .....	42
<b>V. EL EMPRESARIO DEL MAR</b> .....	46
<b>CONCLUSIONES</b> .....	48
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	50
<b>ANEXO NORMATIVO</b> .....	51

## ABREVIATURAS

<b>ISM</b>	Instituto Social de la Marina.
<b>LBSS</b>	Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.
<b>LFP</b>	Ley 24/1972, de 21 de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social.
<b>LGSS</b>	Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
<b>LGSSTM</b>	Ley 119/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
<b>LPEMM</b>	Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
<b>OT</b>	Ordenanza de Trabajo.
<b>RETM</b>	Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.
<b>RGSSTM</b>	Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.
<b>SJS</b>	Sentencia del Juzgado de lo Social.
<b>STS</b>	Sentencia del Tribunal Supremo.
<b>STSJ</b>	Sentencia del Tribunal Superior de Justicia.
<b>TRTM</b>	Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

## I. INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo hemos abordado el estudio del campo de aplicación personal del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (en adelante, RETM). La elección del tema ha obedecido en gran medida a las particularidades y especialidades presentes en el citado régimen. Varias son las singularidades que contempla el régimen del mar, derivadas muchas de ellas, en gran medida, de su ámbito personal de aplicación. El criterio básico delimitador del campo de aplicación de este régimen especial es la obtención del mar, por parte de quienes trabajan en él, de los medios fundamentales para su subsistencia; esto es, poder vivir de la compensación económica que el trabajo en el mar o para el mar les proporciona. Por otra parte, se contempla dentro del RETM la existencia de trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia o autónomos, según los criterios establecidos en la normativa de aplicación. Además, en dicho régimen se posibilita la asimilación de personas pertenecientes a determinados colectivos a los trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia o autónomos.

Para la realización de este trabajo nos hemos servido, en primer lugar, de la legislación, como fuente del Derecho primordial. También nos hemos servido, como no podía ser de otra forma, habida cuenta de los magníficos trabajos doctrinales existentes, de los recursos bibliográficos que la biblioteca de la Universidad de La Laguna tiene en su depósito, así como de los que hemos localizado por internet. Todo ello, en fin, sumado a los diferentes pronunciamientos jurisprudenciales recaídos sobre el tema en cuestión. Al margen de todos los referidos recursos, hemos tenido la fortuna de poder contar con las indicaciones y ayuda del Jefe de Sección del Instituto Social de la Marina de S/C de Tenerife, Don Octavio Puig Jiménez, a quien me gustaría agradecer su disponibilidad y el entusiasmo que también él me ha logrado transmitir a la hora de llevar a cabo este trabajo.

Con todo cuanto acaba de decirse hemos intentado dibujar y sistematizar cuál es la configuración actual del campo de aplicación personal del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Partiendo de lo expuesto, habrá que ver lo que depara el futuro a este respecto, pues según informa recentísimamente la web del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en declaraciones recientes de la propia Ministra, Fátima Báñez, en fechas próximas se va a promulgar una «Ley global» —cuya elaboración se encuentra en

un estadio muy avanzado— que regulará la protección social de los trabajadores del mar y, según parece, dicha norma extenderá su ámbito de aplicación para encuadrar a nuevos colectivos que durante años han venido reivindicando su pertenencia al RETM. El objetivo de la nueva norma es actualizar y sustituir una normativa de más de 40 años de antigüedad y regular íntegramente la protección social de los trabajadores del mar. Con la nueva norma, se incorporará con respaldo legal al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar: el personal que presta sus servicios en plataformas petrolíferas, de gas o similares; los trabajadores dedicados a la acuicultura; los buceadores; los rederos trabajadores por cuenta ajena; y los autónomos de la marina mercante. También se suprimirán —siempre según el proyecto en elaboración— fórmulas jurídicas, como es el caso de los armadores asimilados a cuenta ajena, verdaderos trabajadores autónomos. Por otra parte, se clarifica el concepto de estibador portuario de acuerdo con la definición realizada en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La futura normativa, en aras a la simplificación, recogerá sólo las especificidades del régimen en materia de cotización y coeficientes reductores de la edad de jubilación, remitiendo en todo lo demás a la normativa general de Seguridad Social. Entretanto, y a expensas de la efectiva promulgación de la normativa anunciada, el trabajo que se presenta en las páginas que siguen versará sobre la regulación actual del campo de aplicación subjetivo o personal del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

## **II. EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR**

### **A. Antecedentes legislativos a partir de la Ley de Bases de Seguridad Social de 1963**

El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se establece como tal por vez primera en la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social<sup>1</sup> (en adelante, LBSS). Esta Ley, realiza una distinción entre régimen general-regímenes especiales, que caracteriza “la estructura de nuestro sistema de seguridad social y en la que se enmarca la existencia del RETM”<sup>2</sup>. Los objetivos de esta ley serían posteriormente desarrollados por las diferentes leyes en la materia, “hasta la

---

<sup>1</sup> BOE de 30 de diciembre.

<sup>2</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, Civitas (Madrid, 1999), pág. 29.

actual LGSS —al incluir al RETM— entre los regímenes especiales a regular por ley”<sup>3</sup>. Consecuentemente, “el Sistema de Seguridad Social quedaría constituido por un Régimen General (...) y una serie de regímenes especiales, pensados para los trabajadores que presten servicios en sectores con alguna especificidad”<sup>4</sup>.

Así pues, será la LBSS la que establezca el RETM. Y lo hace en el número 11 de su Base 3<sup>a</sup>, la cual se expresa en los siguientes términos: “tendrán también la consideración de regímenes especiales el de los trabajadores del mar, así como la Seguridad Social Agraria”. Asimismo, en el párrafo segundo se expone que en la regulación de los regímenes, se tenderá a la paridad de derechos y prestaciones respecto a los existentes en el Régimen General y se encomienda al Ministerio de Trabajo<sup>5</sup> la tarea de elevar al Gobierno antes del 31 de diciembre de 1964 el correspondiente proyecto de Ley que regule el referido régimen. Tal regulación no iba a llegar en tiempo, prorrogándose dicho plazo “por un período de dos años, hasta el 30 de abril de 1966”<sup>6</sup>, según lo establecido en el Decreto-Ley 1/1966, de 12 de enero<sup>7</sup>.

El Decreto 907/1966, de 21 de abril<sup>8</sup>, aprobando el Texto Articulado Primero de la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social (LBSS), “que constituía formalmente el Texto Articulado I de la Ley de Bases”<sup>9</sup>, reconocía igualmente el RETM como un régimen especial de la Seguridad Social. Y lo hacía en los siguientes términos: “en aquellas actividades profesionales en que por su naturaleza, sus peculiares condiciones de tiempo y lugar, o por la índole de sus procesos productivos se hiciera preciso, se establecerán Regímenes Especiales (...) 2. Se considerarán Regímenes Especiales los que encuadren a los grupos siguientes: (...) b) Trabajadores del mar (art. 10)”. El apartado 4 del mismo precepto establecía el mandato de que el RETM, entre

---

<sup>3</sup> FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, en ÁLVAREZ CUESTA, H. (coord.), *Regímenes y Sistemas Especiales de la Seguridad Social. Entre su pervivencia y su necesaria reforma*, 1<sup>a</sup> ed., Aranzadi (Cizur Menor, 2011), pág. 386.

<sup>4</sup> RODRÍGUEZ CARDO, I.A., “La profesionalidad como principal pórtico de entrada al Sistema”, *Ámbito subjetivo del Sistema Español de Seguridad Social*, 1<sup>a</sup> ed., Aranzadi (Cizur Menor, 2006), pág. 47.

<sup>5</sup> Hoy día, Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Véase RD 1823/2011, de 21 de diciembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales (BOE de 22 de diciembre).

<sup>6</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 119.

<sup>7</sup> Sobre prórroga de plazos establecidos en la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, de Bases de la Seguridad Social (BOE de 13 de enero).

<sup>8</sup> BOE de 22 de abril.

<sup>9</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 119.



otros, debería ser regulado por Ley. Mientras que su apartado quinto indicaba los aspectos básicos que debían de ser regulados, relativos a lo siguiente: “«su campo de aplicación», «el alcance de su acción protectora, las prestaciones y las condiciones que... [debían] reunir las personas incluidas en su campo de aplicación para tener derecho a las mismas», y las «especialidades propias... [del] Régimen en orden a la afiliación, cotización, recaudación, régimen económico-financiero... [y] Entidades gestoras»”<sup>10</sup>.

Lo que ocurre es que la Ley reguladora del RETM se hacía esperar más de la cuenta, motivo por el cual, y de forma temporal, esta falta de regulación se cubrió con el Decreto 575/1967, de 23 de marzo, por el que se regula transitoriamente la Seguridad Social de los trabajadores dedicados a actividades marítimo-pesqueras<sup>11</sup>. Este derecho transitorio iba a regular diferentes aspectos del régimen, diferenciando tres grupos de trabajadores, a efectos de determinar las prestaciones que a cada uno le correspondían. Asimismo, reguló las prestaciones de seguridad social, la afiliación de los trabajadores y la cotización, entre otros aspectos.

Sea como fuere, finalmente se promulgó la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de Seguridad Social de Trabajadores del Mar<sup>12</sup> (en adelante, LGSSTM). Se daba así cumplimiento a lo establecido en el número once de la Base Tercera de la LBSS. La Ley referida 116/1969 sería desarrollada reglamentariamente por el Decreto 1867/1970, de 9 de julio<sup>13</sup> (en lo sucesivo, RGSSTM).

Tras haberse promulgado la LGSSTM y el RGSSTM, se dictó la Ley 24/1972, de 21 de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social<sup>14</sup> (LFP), que “por llevar a cabo una importante reforma en la regulación del régimen general afectaba al —RETM— pues tanto en materia de acción protectora como de cotización, la normativa de este último se remitía precisamente

---

<sup>10</sup> *Ibidem.*, págs. 119 y 120.

<sup>11</sup> BOE de 31 de marzo.

<sup>12</sup> BOE de 31 de diciembre.

<sup>13</sup> Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar (BOE de 11 de julio).

<sup>14</sup> BOE de 22 de junio.

a lo dispuesto en dicho régimen general”<sup>15</sup>. Además, la Disposición final tercera de esta norma establecía la obligación de dictar un Texto Refundido del RETM.

Así pues, se dictó el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, regulador del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar<sup>16</sup> (en adelante, TRTM).

Tanto el TRTM como el reglamento de desarrollo de la LGSSTM constituyen la normativa básica del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, con independencia de que este régimen especial se haya visto “significativamente influido por reformas posteriores, en particular aquellas dirigidas a una progresiva equiparación en la acción protectora con el Régimen General de la Seguridad Social”<sup>17</sup>. Recuérdese asimismo, como ya hemos señalado, que el RETM fue establecido en un principio por la LBSS y, que hoy día este régimen especial está reconocido en el Real Decreto Legislativo 1/1994, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de Seguridad Social<sup>18</sup> (en adelante, LGSS)<sup>19</sup>, y exactamente en los mismos términos en los que ya lo hiciera el ya citado Decreto 907/1966.

Podemos encontrar diferentes cuerpos legales que son de aplicación o de alguna manera afectan a este régimen. Así, por ejemplo, cabe destacar, entre otros, el Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social<sup>20</sup>; el Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social<sup>21</sup>; la Orden de 22 de noviembre de 1974, por la que se determinan los coeficientes correctores de la base de cotización y la base reguladora para las prestaciones económicas en los grupos II y III del Régimen Especial de la Seguridad Social de los

---

<sup>15</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 126.

<sup>16</sup> BOE de 10 de octubre.

<sup>17</sup> MONEREO PÉREZ, J.L., MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA, R., “Los Regímenes de la Seguridad social: de la fragmentación a la convergencia”, *Manual de Seguridad Social*, 10ª ed., Tecnos (Madrid, 2014) pág. 590.

<sup>18</sup> BOE de 29 de junio.

<sup>19</sup> Art. 10.2, b.).

<sup>20</sup> BOE de 27 de febrero.

<sup>21</sup> BOE de 25 de enero.

Trabajadores del Mar<sup>22</sup>; Orden ESS/87/2015, de 30 de enero, por la que se establecen para el año 2015 las bases de cotización a la Seguridad Social de los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en los grupos segundo y tercero<sup>23</sup>; el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar<sup>24</sup>; y el Real Decreto 869/2007, de 2 de julio, por el que se regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en la mar para trabajadores y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y se establecen determinados servicios a los trabajadores del mar<sup>25</sup>.

El Decreto 2864/1974 (TRTM), haciéndose eco de lo establecido inicialmente en la LGSSTM, expone la necesidad de considerar el trabajo en el mar como un régimen especial<sup>26</sup>, habida cuenta de las circunstancias concurrentes en este sector. Así, el punto segundo de la Exposición de Motivos del TRTM señala los objetivos primordiales a los que atiende la elaboración del mismo, que son: “a) lograr para los trabajadores del mar un grado de protección social, acorde con el que tienen los trabajadores de la industria y los servicios. b) estimular el trabajo marítimo-pesquero, de forma que se logre la continuidad de la vida laboral de aquellos trabajadores que tal actividad necesitan, facilitando con ello la posibilidad de su formación y especialización en las tareas del mar, de cara a un mayor rendimiento y una mejor remuneración. Y finalmente, c) conseguir que la población marítimo-pesquera esté constituida por un colectivo humano de estructura racional, en la que su número fundamental este formado por trabajadores en edad laboral de óptimo rendimiento y evitar el peligroso envejecimiento de la población activa en el mar”.

## **B. La necesidad de regulación de un Régimen Especial de los Trabajadores del Mar: normativa vigente**

---

<sup>22</sup> BOE de 27 de noviembre.

<sup>23</sup> BOE de 31 de enero.

<sup>24</sup> BOE de 24 de octubre.

<sup>25</sup> BOE de 14 de julio.

<sup>26</sup> Véase su Exposición de Motivos.

La creación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, tiene por objetivo otorgar, a los trabajadores comprendidos en su campo de aplicación, la protección necesaria para el desarrollo de sus actividades. Según el art. 10.1 LGSS será posible el establecimiento de regímenes especiales “en aquellas actividades profesionales en las que, por su naturaleza, sus peculiares condiciones de tiempo y lugar o por la índole de sus procesos productivos, se hiciera preciso tal establecimiento para la adecuada aplicación de los beneficios de la Seguridad Social”. Asimismo, el apartado segundo del mismo precepto encuadra como régimen especial al de los Trabajadores del Mar, al declarar que “se considerarán regímenes especiales los que encuadren a los grupos siguientes: b) Trabajadores del mar” [art. 10.2, b) LGSS].

El establecimiento de un Régimen de Seguridad Social específico para los Trabajadores del Mar tiene su fundamento en las especiales circunstancias que concurren en la actividad marítimo-pesquera: en su dureza, peligrosidad, el aislamiento prolongado, y las variaciones de capturas en función de la abundancia o escasez de la pesca, entre otras. La especial protección otorgada a los trabajadores del mar está sustentada por circunstancias diversas, y así lo expresa el TRTM, en su Exposición de Motivos, al señalar las circunstancias especiales que concurren en el trabajo marítimo y pesquero, que se realiza en las condiciones más duras y en constantes situaciones de peligro. Y donde por razón de la actividad, tanto el marino mercante como el propio pescador, se ven obligados a permanecer fuera de su hogar y aun de su Patria durante largas temporadas. Por otra parte, la legislación también tiene en cuenta la dispersión de la población pescadora en pequeños núcleos situados a lo largo del litoral español, así como la existencia de explotaciones carentes de una organización empresarial adecuada y el carácter intermitente del trabajo, que en muchos sectores está vinculado a determinadas costeras y a temporadas de abundancias y de escasez de capturas, etc.<sup>27</sup> Si a ello añadimos las diferentes actividades que se desarrollan en el sector, parece claro que resultaba necesario el establecimiento del citado régimen.

---

<sup>27</sup> Párrafo tercero de su apartado primero.

Sin lugar a dudas, puede señalarse que “«es muy distinta la situación del marinero de una lancha a la del obrero de una fábrica»”<sup>28</sup>. Ciertamente, “el trabajo en el mar constituye una actividad económica muy específica”<sup>29</sup>. Sus rasgos característicos, y singularidades propias, “relativas, en lo esencial, a la peligrosidad y penosidad de este tipo de trabajo, a la presencia de los buques como auténticos centros de trabajo, a la dispersión de estos últimos y, por último, a la existencia de ciertas condiciones de trabajo, tales como el salario denominado «a la parte», ausentes en otros sectores productivos”<sup>30</sup>, dificultarían desde su creación, “la aplicación al trabajo en el mar de la legislación general”<sup>31</sup>. A todo lo anterior, habría que añadir además, la imposibilidad de aplicar las normas de jornada ordinaria cuando se pesca y la anticipación de la edad de jubilación por razón de la penosidad de la actividad que se realiza.

El carácter peligroso y penoso de este tipo de actividades, al que acaba de hacerse referencia, atiende a la condición “hostil e imprevisible del medio en el que se realiza[n] y las altas tasas de siniestralidad y mortandad, [por otra parte, y atendiendo a la consideración del buque como lugar de trabajo, hay que señalar que] se trata de un centro de trabajo en movimiento, con los problemas en orden a la extraterritorialidad, el alejamiento del hogar familiar, el aislamiento de la tripulación, los problemas psicológicos y de convivencia que acarrea, la tensión que generan las disfunciones horarias y el ritmo de trabajo”<sup>32</sup>.

Por otro lado, el término «salario a la parte» hace referencia a “un sistema retributivo típico del sector marítimo-pesquero”<sup>33</sup>. Para calcular la retribución a la parte “hay que partir del precio total de la venta en Lonja del producto obtenido como consecuencia de

---

<sup>28</sup> CASARIEGO, J.E., *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*, Biblioteca Moderna de Ciencias Históricas (Madrid, 1947), pág. 170, citado por CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 47.

<sup>29</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 47

<sup>30</sup> *Ibidem.*, págs. 47 y 48.

<sup>31</sup> *Ibidem.*, pág. 48.

<sup>32</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar* (La Laguna, 2013), pág. 3. En este aspecto, el art. 1.5, párrafo 2º del Estatuto de los Trabajadores (Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo), por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, BOE de 29 de marzo) expone que “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”.

<sup>33</sup> ÁLVAREZ ALCOLEA, M. y DE VAL TENA, A.L., “Regímenes Especiales de Trabajadores del Mar, Minería del Carbón y Estudiantes”, GORELLI HERNÁNDEZ, J. [et al.], *Lecciones de Seguridad Social*, 4ª ed., Tecnos (Madrid, 2014), pág. 456.

la actividad pesquera”<sup>34</sup>; el importe bruto total obtenido de la venta de la pesca, constituye el denominado «Monte Mayor», “del que se deducen los beneficios empresariales y los gastos, entre los que se incluyen las cuotas por accidente de trabajo y enfermedad profesional —además de los carburantes, lubricantes, hielo, etc.— quedando un «Monte Menor» —o «quiñón»— a distribuir entre los trabajadores, según las funciones que desempeñan y lo pactado”<sup>35</sup>. Posteriormente, “este «Monte Menor», se distribuye entre armador y trabajadores, normalmente la distribución es al 50% (...) mitad del monte menor va para el armador y la otra mitad para los trabajadores. Esta mitad que sirve para remunerar a los trabajadores se divide entre todos ellos, constituyendo esta división la «parte» que percibirá como remuneración cada trabajador. Esta división se realiza a partes iguales entre todos los trabajadores. En el supuesto de que las retribuciones sean diferentes según la categoría de los trabajadores, la división se hace entre un número mayor de tripulantes que los realmente existentes y algunos reciben más de una «parte»”<sup>36</sup>. Por lo tanto, el salario que se le asigna a cada trabajador constituye una “fracción determinada sobre el importe de la pesca capturada”<sup>37</sup>.

En cierta medida, puede llegar a pensarse que este tipo de retribución «a la parte» no constituye en sí misma una forma retributiva propia de un trabajador por cuenta ajena y, a este respecto, hay que decir que “la característica esencial de la relación laboral es la circunstancia de que una persona realiza, durante un cierto tiempo, en favor de otra y bajo la dirección de ésta, ciertas prestaciones por las cuales percibe una remuneración”<sup>38</sup>. Precisamente por ello, “para determinar si no existe tal relación, hay que tener en cuenta todos los datos y circunstancias que caracterizan las relaciones entre las partes, como son (...) la participación en los riegos comerciales de la empresa, la libertad de elegir su

---

<sup>34</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 4.

<sup>35</sup> ALVAREZ ALCOLEA, M. y DE VAL TENA, A.L., “Regímenes Especiales de Trabajadores del Mar, Minería del Carbón y Estudiantes”, cit., pág. 456.

<sup>36</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 4.

<sup>37</sup> Art. 126.2 de la Orden de 26 de julio de 1963 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la industria de la pesca de cerco y otras artes (BOE de 7 de agosto).

<sup>38</sup> STJCE de 14 de diciembre de 1989, asunto C-3/87 *The Queen contra Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, ex parte agegate*, Ltd. Decisión prejudicial sobre la interpretación de las disposiciones de Derecho comunitario, en particular en materia de libre circulación de los trabajadores y en materia de pesca, así como de los artículos 55 y 56 del Acta relativa a la adhesión del Reino de España y de la República Portuguesa a las Comunidades Europeas, de 1985, al objeto de examinar la compatibilidad con el Derecho comunitario de los requisitos que debe cumplir, de acuerdo con la normativa nacional, la tripulación de los buques pesqueros que enarbolan pabellón británico.

propio horario y de contratar a sus propios ayudantes”<sup>39</sup>. De todas formas, “el mero hecho de que la retribución de una persona sea «a la parte» y que eventualmente se calcule de forma colectiva no excluye su condición de trabajador por cuenta ajena”<sup>40</sup>. Este tipo de retribución es tradicional en el sector marítimo pesquero, existiendo ya con anterioridad a la creación del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, con la finalidad de simplificar en la medida de lo posible la fijación de la base de cotización de los trabajadores remunerados a la parte<sup>41</sup>. Se pretende así “evitar el perjuicio que puedan ocasionar aquellas oscilaciones, especialmente en los períodos de temporada baja, compensando de esta forma (...) épocas o campañas sobre las cuales se abonan las cotizaciones y se perciben las prestaciones”<sup>42</sup>.

Todos los aspectos a que acabamos de referirnos, junto con la importancia “de superar estas dificultades aplicativas prácticas —constituyen— el estímulo que movió al legislador a promulgar normas específicas de seguridad social relativas a los trabajadores del mar, y que ha propiciado por tanto, la configuración de un auténtico régimen especial de seguridad social aplicable a dicha clase de trabajadores”<sup>43</sup>.

Las especialidades que ya se han mencionado, así como la particularidad de que el RETM contemple dentro de su campo de aplicación a dos colectivos de trabajadores bien diferenciados, como son trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia o autónomos, además de la gran variedad de actividades en que puede desempeñarse un trabajo determinante de la inclusión en este régimen, bien justifican la existencia de una regulación específica para el colectivo de trabajadores del mar.

Además, cabe añadir que el RETM, “respetando las singularidades del trabajo marítimo, extiende a este colectivo su acción protectora sin grandes diferencias respecto al Régimen General”<sup>44</sup>; o lo que es lo mismo, este régimen, en la acción protectora

---

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> Véase FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 399.

<sup>42</sup> SSTCT 1 junio 1984 (RTCT 1984, 4942) y 24 marzo 1988 (RTCT 1988, 2473). Véase FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 399.

<sup>43</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 48.

<sup>44</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 4.

dispensada, no difiere en gran medida de la protección que se otorga a los trabajadores incluidos en el Régimen General de Seguridad Social.

### **C. Algunas consideraciones sobre la idoneidad de la integración del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar en el Régimen General y el RETA**

En los últimos años, la tendencia dentro del sistema de Seguridad Social es la de la simplificación e integración de los diferentes regímenes especiales, bien dentro del Régimen General bien dentro del Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos, pues así venía establecido en la Recomendación VI del Pacto de Toledo, y así ha ocurrido por ejemplo, con el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social y el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Empleados de Hogar, integrados ambos en el Régimen General de la Seguridad Social, a través del establecimiento, respectivamente, del Sistema Especial de Trabajadores por Cuenta Ajena Agrarios y el Sistema Especial para Empleados de Hogar.

A pesar de haberse llevado a cabo la integración de varios regímenes especiales de la Seguridad Social, el del Mar aún no ha conocido esta integración, debido en gran medida a las especialidades tan concretas presentes en dicho régimen. La integración o no de este régimen con el objetivo de simplificar la estructura del sistema de Seguridad Social es un aspecto que sólo el futuro constatará. En cualquier caso, y para que ello llegue a producirse, habría que incluir dentro del Régimen General a los trabajadores por cuenta ajena y dentro del Régimen de Trabajadores por Cuenta Propia a aquellos trabajadores que sean considerados así por el RETM.

En lo que a la afiliación, alta, y cotización se refiere, no parece que ello tenga que ser necesariamente un impedimento en la integración del RETM; no obstante, sobre todo en materia de cotización, habrán de mantenerse las particularidades del tal régimen, que no tienen otro objetivo que compensar las especiales dificultades en que se desenvuelve el trabajo de la gente del mar. Lo mismo ocurre en el caso de la acción protectora, pues no parece que existan muchas dificultades a la hora de equiparar la atención dispensada en este régimen con respecto al Régimen General, dado que casi en la mayoría de las prestaciones existe ya una equiparación entre ambos regímenes. Habrá de tenerse siempre



en cuenta, eso sí, que muchas de las contingencias que puedan darse tendrán lugar en alta mar y en zonas alejadas de la costa, con los problemas que ello puede acarrear.

En definitiva, siempre que se tengan en cuenta las especialidades concurrentes en el trabajo marítimo-pesquero, no encontramos muchas dificultades para integrar el RETM en un único régimen de Seguridad Social, con las especialidades mencionadas. Aunque un aspecto que sí tendría mayor trascendencia en este proceso de integración, es el de la posición en que quedaría del Instituto Social de la Marina, entidad gestora del RETM. Con arreglo a los criterios de simplificación, economicidad y racionalización de la gestión del sistema, esta institución o bien estaría avocada a su desaparición o bien podría actuar como una entidad colaboradora en lo que al Régimen del Mar se refiere.

### **III. CRITERIOS DEFINITORIOS DEL CAMPO DE APLICACIÓN PERSONAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR**

Como punto de partida, cabe destacar que la expresión legal «trabajo en el mar» “no debe identificarse únicamente con la actividad laboral realizada a bordo de los buques”<sup>45</sup>, pues esta expresión “tampoco identificable, a tenor de lo establecido en el Derecho internacional del trabajo, sobre todo en los convenios y en las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, con la del trabajo de la «gente del mar»”<sup>46</sup> hace referencia “en realidad a aquellas personas que «realicen un trabajo (...) catalogado como marítimo» y que, por lo mismo, «de un modo directo o indirecto tiene como escenario el mar», y no sólo la embarcación que navega en sus aguas”<sup>47</sup>.

Tal y como señala la exposición de motivos del TRTM, el campo de aplicación “está definido con el criterio realista de considerar como trabajador del mar, no al que le dedica más o menos horas o jornadas de trabajo en el curso del año, sino al que liga su vida a las tareas marítimo-pesqueras dentro de los más variados grupos y sectores que el régimen especial comprende”<sup>48</sup>. La protección social otorgada por este régimen no depende, por

---

<sup>45</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., “Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras”, *Revista Galega de Economía*, vol. 15, núm. 1, 2006, págs. 1 y 2.

<sup>46</sup> *Ibidem.*, pág. 2. Véase en este sentido, Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, núm. 165 (1987).

<sup>47</sup> *Ibidem.*, citando a SERRANO GIMÉNEZ y FERNÁNDEZ MARCOS, 1972, págs. 179 y 180.

<sup>48</sup> Véase su Exposición de Motivos.

tanto, del “carácter continuo o discontinuo del trabajo mismo, sino del hecho verdadero de[l] trabajo en el mar o para el mar y de vivir de la compensación-económica que esta circunstancia... [proporciona]”<sup>49</sup>. En definitiva, serán considerados trabajadores del mar aquellas personas que, de forma directa o indirecta, obtengan del mar su “medio fundamental de subsistencia”<sup>50</sup>. No obstante lo anterior, “debe tenerse en cuenta que no todos los trabajadores que vinculan su vida a las tareas del mar y, por tanto, de ellas hacen depender sus ingresos económicos, según el criterio realista inspirador... [del régimen], se integran en él (p. ej., trabajadores de puertos integrados dentro del Montepío de Previsión Social para empleados y obreros del Puerto, que la OM de 29 de julio de 1987 integró en el Régimen General de la Seguridad Social en cumplimiento del RD 2.248/1985 y disp. trans. 8.ª LGSS)”<sup>51</sup>.

Además, el campo de aplicación del RETM está constituido “por dos grupos bien definidos de trabajadores: los trabajadores por cuenta ajena y los trabajadores por cuenta propia o autónomos”, tal y como señala la Exposición de Motivos del TRTM. De ahí que nos sumemos a la opinión doctrinal de que este régimen especial es “de tipo mixto en la medida en que comprende tanto a los trabajadores por cuenta ajena como por cuenta propia”<sup>52</sup>, que realizan algún tipo de actividad marítimo-pesquera o complementaria a éstas. La lista de trabajadores incluidos en este régimen es cerrada, “por lo que su inobservancia supone la exclusión del Régimen Especial y su inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social o en el RETA”<sup>53</sup>.

El término “campo de aplicación” es un concepto ampliamente extendido en la normativa de seguridad social, también el caso que nos ocupa. Ni el TRTM de 1974 ni el RGSSTM de 1970 “definen en pocas palabras qué debe entenderse por tal —sobre la base, con toda probabilidad, de que se trata de un término— absolutamente usual en nuestra legislación general de Seguridad Social”<sup>54</sup>.

---

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> *Ibidem*.

<sup>51</sup> MONEREO PÉREZ, J.L., MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA, R., “Los Regímenes de la Seguridad social: de la fragmentación a la convergencia”, cit., pág. 592.

<sup>52</sup> *Ibidem*., pág. 590.

<sup>53</sup> *Ibidem*.

<sup>54</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 171.

Tanto el TRTM como el RGSSTM se ciñen a señalar los concretos trabajadores cubiertos por dichas normas —lo que ha merecido algunas críticas por entender que— “aunque tales trabajadores son los principales sujetos causantes de las prestaciones, «campo de aplicación» —en este régimen concreto, al igual que en los diferentes regímenes de la Seguridad Social— es, en realidad, el conjunto de beneficiarios actuales o potenciales (...) con derecho a las prestaciones que otorga este régimen especial”<sup>55</sup>.

El RETM contempla una serie de beneficios para los trabajadores incluidos en su campo de aplicación, lo que lo convierte en “un régimen muy beneficioso para los trabajadores”<sup>56</sup>. De una parte, se establecen unos coeficientes reductores de la edad de jubilación que va a permitir a sus trabajadores jubilarse anticipadamente “sin que este adelanto (...) les suponga ninguna merma en su pensión”<sup>57</sup>, según se desprende de lo establecido en el RD 1311/2007<sup>58</sup>. De otra parte, se contempla “una reducción en la cotización sin que la misma influya posteriormente en las prestaciones a obtener”<sup>59</sup>. A efectos de cotización, los trabajadores comprendidos en el RETM se clasifican en tres grupos. El primero de ellos, incluye a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario, cualquiera que sea la actividad que realicen. El segundo, a los trabajadores por cuenta ajena retribuidos «a la parte» que coticen en iguales períodos y cuantías que los anteriores, tales como los que presten servicio en embarcaciones dedicadas al transporte marítimo, los que trabajen en embarcaciones pesqueras de más de 150 toneladas de registro bruto y los no incluidos en los dos párrafos anteriores que opten, de acuerdo con sus empresarios, por cotizar en la misma cuantía y forma que para los retribuidos a salario. Este segundo grupo incluye a los trabajadores retribuidos «a la parte» que presten servicios en embarcaciones pesqueras de más de 10 toneladas de registro bruto hasta 150 toneladas inclusive, y que a su vez comprende: 1) en el grupo segundo A), a aquellos trabajadores que presten servicios en embarcaciones pesqueras comprendidas entre 50,01 y 150 toneladas de registro bruto; y, 2) en el grupo segundo B), los trabajadores que

---

<sup>55</sup> *Ibidem.*, págs. 171 y 172.

<sup>56</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 9.

<sup>57</sup> *Ibidem.*

<sup>58</sup> Por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (BOE de 24 de octubre de 2007).

<sup>59</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 9 y 10.

presten servicios en embarcaciones pesqueras comprendidas entre 10,01 y 50 toneladas de registro bruto.

El tercer grupo de cotización, de los tres a los que nos estamos refiriendo, incluye a los trabajadores por cuenta propia o autónomos incluidos en este régimen especial; así como a los trabajadores retribuidos «a la parte» que presten servicios en embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto<sup>60</sup>. Los coeficientes reductores aplicables a este tercer grupo —al igual que al segundo— vienen establecidos en la Orden de 22 de noviembre de 1974 y en el Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre<sup>61</sup>. Teniendo en cuenta las referidas especialidades respecto a la cotización, el régimen articulado resulta ser “deficitario y hay que ser especialmente escrupuloso a la hora de abrir el mismo a determinados colectivos”<sup>62</sup>.

Existe una cuestión relacionada con el campo de aplicación respecto de la cual ha habido un cambio de criterio. Se trata de la relativa “a la vinculación del trabajador con la empresa, como vínculo necesario determinante de su inclusión en el campo de aplicación”<sup>63</sup>. Tradicionalmente, se ha seguido el criterio de que para poder estar incluido en el campo de aplicación del RETM “no solamente era necesario realizar una de las actividades que dan lugar a su inclusión en el mismo, sino que además era necesario que la empresa para la que se prestara sus servicios tuviera el carácter de marítimo-pesquera”<sup>64</sup>. De este modo, podía ocurrir que “determinados colectivos que realizaban funciones propiamente marítimo-pesqueras quedaran fuera del citado régimen especial por el solo hecho de que la empresa para la que trabajaban no tuviera tal condición”<sup>65</sup>. Así las cosas, se detectaban casos en “que un patrón de una embarcación o su tripulación que —figuraban como empleados de una empresa cuya razón social fuera distinta de la marítimo-pesquera— quedase fuera del campo de aplicación del RETM, pese a estar realizando el mismo trabajo que otros colectivos que sí que están incluidos, por el simple

---

<sup>60</sup> Arts. 51 a 55 Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social (BOE de 25 de enero)

<sup>61</sup> Orden 22 de noviembre de 1974, por la que se determinan los coeficientes correctores de la base de cotización y la base reguladora para las prestaciones económicas en los grupos II y III del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (BOE de 27 noviembre).

<sup>62</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 10.

<sup>63</sup> *Ibidem*.

<sup>64</sup> *Ibidem*.

<sup>65</sup> *Ibidem*.

hecho de que la empresa para la que trabajaban no se puede considerar marítimo-pesquera”<sup>66</sup>.

Atendiendo a las dificultades aplicativas que acaban de mencionarse, y con la intención de evolucionar buscando una mejor adaptación —sin olvidar los beneficios otorgados por este Régimen Especial— la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social, consciente de los cambios producidos, llegó a las siguientes conclusiones: 1) si la empresa realiza una actividad marítimo-pesquera, no existe duda respecto al encuadramiento de sus trabajadores en el RETM; 2) en el supuesto de empresarios que no tengan dicha consideración, si emplean trabajadores en actividades que tienen tal carácter, deben quedar incluidos en el mismo, siendo el caso de aquellas empresas que se dedican a actividades tales como la investigación oceanográfica, recogida de residuos marítimos, construcción, etc.; y 3) una última cuestión referida a aquellas empresas que sin realizar actividad marítimo-pesquera contratan con otras empresas de servicios personal que sí desarrollan actividades incluidas en el campo de aplicación, en cuyo caso, se estará al trabajo efectivamente realizado por los trabajadores<sup>67</sup>.

#### **IV. LA GENTE DEL MAR**

Hemos adelantado ya que el campo de aplicación del RETM viene establecido en el TRTM y en el RGSSTM; concretamente, en el “Capítulo II” bajo la rúbrica común “Campo de aplicación” (arts. 2 a 5, y 2 a 8, respectivamente). El artículo 2 del TRTM expone que en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar quedarán comprendidos los trabajadores o asimilados, que, estando incluidos en el art. 7 de la LGSS, se dediquen a la realización de alguna de las actividades marítimo-pesqueras enumeradas en los apartados que regula inmediatamente a continuación.

Antes de continuar con una enumeración de los trabajadores incluidos en el RETM, parece necesario determinar ahora qué trabajadores son los que están incluidos en el art. 7 LGSS. Pues bien, el apartado 1 de dicho precepto declara que estarán incluidos en el

---

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> *Ibidem*., pág. 11.

Sistema de la Seguridad Social, y, en lo que aquí interesa, en el RETM, un vez determinado que la actividad ejercida es constitutiva de un trabajo marítimo pesquero, independientemente de cual sea su sexo, estado civil y profesión, los españoles que residan en España y los extranjeros que residan o se encuentren legalmente en España, siempre que, en ambos casos, ejerzan su actividad en territorio nacional. Deben entenderse incluidos, igualmente, “los buques de bandera española, al estar igualmente sujetos a la soberanía nacional”<sup>68</sup>.

El criterio básico delimitador para la inclusión en el Sistema de Seguridad Social en su modalidad contributiva es el de la “profesionalidad”; esto es, el ejercicio de una actividad productiva. En el caso del RETM, debe de tratarse de “personas cuyo medio de vida es justamente el desempeño de un trabajo directamente relacionado con el mar, o, si se prefiere, que se trata de sujetos que viven profesionalmente del mar”<sup>69</sup>, aspecto al que ya hemos hecho alusión.

La residencia es un criterio más, “que debe ser tenido en cuenta para una más correcta delimitación del campo de aplicación del Sistema de Seguridad Social”<sup>70</sup>. La nacionalidad es irrelevante; lo verdaderamente importante es el ejercicio de una actividad profesional y la residencia legal en territorio español. Véase por tanto que los trabajadores extranjeros se equipararan a los nacionales a efectos de la protección otorgada por el sistema.

Respecto a la modalidad no contributiva, estarán comprendidos en el RETM los trabajadores del mar hispanoamericanos, portugueses, brasileños, andorranos y filipinos que residan en territorio español, los trabajadores del mar nacionales de otros países según lo que se disponga en los Tratados, Convenios, Acuerdos o instrumentos ratificados, suscritos o aprobados al efecto, o cuanto les fuera aplicable en virtud de reciprocidad tácita o expresamente reconocida (art. 7.5 LGSS). También lo están los migrantes comunitarios, es decir, los trabajadores de la Unión Europea, ya por cuenta ajena o por cuenta propia, que se desplacen dentro de la Unión Europea<sup>71</sup>.

---

<sup>68</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 172.

<sup>69</sup> *Ibidem.*, pág. 174.

<sup>70</sup> GORELLI HERNÁNDEZ, J., “Concepto, ámbito subjetivo de protección y estructura de la Seguridad Social”, GORELLI HERNÁNDEZ, J. [et al.], *Lecciones de Seguridad Social*, cit., pág. 33.

<sup>71</sup> Reglamento (CE) 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril, sobre la Coordinación de los Sistemas de Seguridad Social (DOUE de 30 de abril).

Los trabajadores son susceptible de ser clasificados en dos grupos: 1) trabajadores por cuenta ajena [art. 7.1a) LGSS]; y 2) trabajadores por cuenta propia [art. 7.1b) LGSS], delimitación que el propio RETM contempla dentro de su ámbito aplicación, como ya hemos adelantado, y que se convierte en una de las especialidades del régimen.

### **A. Trabajadores del mar por cuenta ajena**

Estarán comprendidos en el RETM, como trabajadores por cuenta ajena, aquellos trabajadores, retribuidos a salario o a la parte, empleados en cualquiera de las actividades siguientes [art. 2a) TRTM y art. 2.1a) RGSSTM]:

#### **1. Marina mercante [art. 2a).1º TRTM y art. 2.1a).1º RGSSTM]**

La «marina mercante» puede definirse como el “conjunto de los buques de una nación que se emplean en el comercio”<sup>72</sup>. Asimismo, cabe entender “por buque mercante el buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los de pesca”<sup>73</sup>. De ahí que quepa afirmar que bajo el concepto de marina mercante “se comprenden todos los trabajos realizados como miembro de la tripulación a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, destinados al transporte de mercancías o de pasaje o empleados en cualquier otro uso comercial directo o indirecto”<sup>74</sup>. Por otra parte, debe señalarse que están incluidos también bajo esta denominación de marina mercante, “los trabajos realizados como miembros de la tripulación a bordo de buques de investigación oceanográfica y pesquera, buques y embarcaciones de salvamento y lucha contra la contaminación y buques del Instituto Social de la Marina”<sup>75</sup>. Según prevé el art. 6 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante LPEMM)<sup>76</sup>, se considera marina mercante:

---

<sup>72</sup> Definición de la RAE.

<sup>73</sup> ARROYO MARTÍNEZ, A., *Compendio de derecho marítimo*, 4º ed., Tecnos (Madrid, 2012), pág. 97.

<sup>74</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 43.

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> BOE de 20 de octubre.

- a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- b) La ordenación y el control de la flota civil española.
- c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
- e) El salvamento marítimo, siempre y cuando dicho servicio se preste por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes.
- f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
- g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
- h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
- j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
- k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración.

Quedan incluidos dentro de este colectivo “el trabajo del personal enrolado que presta servicios a bordo de los buques de la Marina Mercante, abanderados en España”<sup>77</sup>, esto es, el «personal de flota», “aunque no estén dedicados al comercio marítimo propiamente

---

<sup>77</sup> Arts. 1.1 de la OT en la Marina Mercante (BOE de 1 de julio de 1969), sustituida en materia de estructura profesional, estructura salarial, promoción profesional y económica, y poder disciplinario por resolución de 29 de diciembre de 2004, de la Dirección General de Trabajo (BOE de 21 de enero de 2005). Véase asimismo, STSJ Murcia de 7 de junio de 2013 (JUR\2013\220829), sobre encuadramiento en el RETM de un mecánico naval de la Autoridad Portuaria de Cartagena que realizaba labores de mantenimiento de sistemas de ayuda a la navegación para la entrada en Puerto, el despliegue de barreras marinas y oceánicas antivertidos y cierre del Puerto, entre otras actividades.



dicho, cualquiera que sea la clase de trabajo y funciones que realicen, o forma de su retribución”<sup>78</sup>, y, también “quienes en nombre de los armadores ejercen inspección a bordo o en tierra, en relación con los buques y personal de la flota”<sup>79</sup>. En cambio, la LPEMM no considera como actividad propia de la marina mercante la ordenación de la flota pesquera, en los ámbitos propios de la pesca y de la ordenación del sector pesquero, ni la actividad inspectora en estos mismos ámbitos.

Por su parte, la Ordenanza de Trabajo en la marina mercante, actualmente derogada, excluía de las actividades de marina mercante las siguientes:

- a) El personal que presta sus servicios a bordo de embarcaciones de tráfico interior de puertos regulado por su Reglamentación específica, y que —como veremos— quedan encuadrados también en el RETM; pero no, como ya se ha indicado, dentro del colectivo de la marina mercante.
- b) El personal de buques, embarcaciones, gánguiles<sup>80</sup> y demás artefactos flotantes que, realizando operaciones dentro o fuera de los puertos o rías, sus relaciones laborales se encuentran reguladas por las Reglamentaciones específicas; como las de Construcción y Obras Públicas, Factorías Bacaladeras, Industrias Salineras, Minas Metálicas, Obras de Puerto, Siderometalúrgica, Trabajos Portuarios, etc.
- c) Las dotaciones de buques de pesca, en cualquiera de sus modalidades.
- d) El desguace de buques y los talleres de reparación de embarcaciones, carpintería, etc., aunque sean propiedad de empresas navieras, “que debe[n] encuadrarse en el régimen general o en el de autónomos, según proceda, pero en modo alguno en el REM”<sup>81</sup>.
- e) Los tripulantes de embarcaciones de recreo para uso propio, sin propósito de lucro, lo que no les exime de que, en su caso, cumplan las exigencias que sobre personal profesional titulado deben llevar enrolado, según lo dispuesto al efecto para que la navegación se realice en las debidas condiciones de seguridad.

---

<sup>78</sup> Art. 1.1 de la OT en la Marina Mercante.

<sup>79</sup> Art. 1.2 de la OT en la Marina Mercante.

<sup>80</sup> El Gánguil o Pontón es la embarcación plana, con la proa y la popa de igual forma, utilizado para depositar materiales granulares dentro del mar. Está formada por un flotador de acero, normalmente periférico, con un fondo que se abre gracias a unas puertas abatibles (en <http://www.construmatica.com/construpedia/G%C3%A1nguiloPont%C3%B3n>. Fecha última consulta: 10 de marzo de 2015).

<sup>81</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 189.

- f) Las funciones de alta dirección, alto gobierno o alto consejo, características de los siguientes cargos u otros semejantes: Director, Gerente, Secretario, Administrador general, Apoderado general, Inspector general, etc.
- g) El personal técnico a quien se encomienda algún servicio determinado, sin continuidad en el trabajo ni sujeción a jornada, y que, por ello, no figure en la plantilla de la Empresa.

Conviene señalar que, según lo previsto en el art. Único de la Orden de 6 de abril de 1989, quedan comprendidos con carácter obligatorio en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos—y por tanto, excluidos del campo de aplicación del RETM— los Capitanes, Jefes y Oficiales de la Marina Mercante inscritos en el correspondiente Colegio Profesional, que ostenten la condición de trabajadores por cuenta propia<sup>82</sup>.

## 2. Pesca marítima en cualquiera de sus modalidades [art. 2a).2º TRTM y art. 2.1a).2º RGSSTM]

Respecto de la «pesca marítima», aquí se incluyen “por realizarse precisamente en el mar, (...) pesca de arrastre, pesca de cerco y otras artes, pesca marítima en buques congeladores y pesca de bacalao”<sup>83</sup>; esto es, la “pesca en todas sus modalidades, incluyendo explotación de algas o mariscos y actividades auxiliares como de restauración o sanitarias a bordo”<sup>84</sup>. En este supuesto, es necesario “deslindar la anterior de la mera pesca de recreo, realizada «por afición o deporte sin retribución alguna y sin ánimo de lucro, no dando derecho a la venta ni al intercambio del pescado capturado, que habrá de ser destinado al consumo propio o entregado para fines benéficos»”<sup>85</sup>. En efecto, no estamos en este supuesto ante una actividad profesional susceptible de ser acogida en el

---

<sup>82</sup> Orden de 6 de abril de 1989 por la que se incluyen en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos a los Capitanes, Jefes y Oficiales de la Marina Mercante, que trabajen por cuenta propia y figuren adscritos al correspondiente Colegio Profesional (BOE de 17 de abril).

<sup>83</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 190.

<sup>84</sup> GONZÁLEZ ORTEGA, S. y BARCELÓN COBEDO, S., “Estructura del Sistema de Seguridad Social. Los sujetos incluidos en el campo de aplicación”, *Introducción al Derecho de la Seguridad Social*, 7ª ed., Tirant Lo Blanch (Valencia, 2013), págs. 99 y 100.

<sup>85</sup> FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 390. Véase al respecto el Real Decreto 347/2011, de 11 de marzo, por el que se regula la pesca marítima de recreo en aguas exteriores (BOE de 5 de abril).

campo de aplicación del RETM, pues no supone su práctica la obtención de una retribución.

### 3. Extracción de otros productos del mar [art. 2a).3º TRTM y art. 2.1a).3º RGSSTM]

La actividad de «extracción de otros productos del mar» comprende la extracción de productos tales como mariscos, algas corales y demás productos marino-orgánicos distintos de los peces; actividades que, por otra parte, podrían incluirse en el apartado anterior pues están directísimamente vinculadas a la pesca marítima propiamente dicha<sup>86</sup>. Esta actividad comprende las prospecciones petrolíferas o gas en los fondos marinos<sup>87</sup>, incluidas estas actividades “a través de una resolución de la Dirección General de Ordenación Jurídica y Entidades Colaboradoras de la Seguridad Social, del Ministerio de Trabajo, de 1 de junio 1993”<sup>88</sup>. Consecuentemente, la expresión «otros productos del mar» “parece ampliamente genérica para hacer referencia no sólo a todo aquello que se encuentre en aguas marinas, sino también en el lecho, suelo y subsuelo”<sup>89</sup>. En este sentido, deben tenerse en cuenta dos aspectos de especial relevancia en cuanto al encuadramiento de los trabajadores que se dedican a la actividad de extracción de productos del mar. Por un lado, el de que éstos llevan a cabo su actividad “en condiciones de aislamiento”<sup>90</sup>. Pero es que, además, “las plataformas petrolíferas o de gas son consideradas buques por el Código de Comercio”<sup>91</sup>.

A este respecto, la STSJ de Cataluña de 18 de septiembre de 2003<sup>92</sup>, sobre unos trabajadores que prestaban servicios para una empresa que —entre otras actividades— realizaba el mantenimiento de instrumentación y seguimiento de operadores y operaciones en plataforma petrolífera, y que solicitaban su inclusión en el RETM, señala

---

<sup>86</sup> En este sentido, CARRIL VÁZQUEZ, X.M., “Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras”, cit., pág. 3.

<sup>87</sup> Véase MONEREO PÉREZ, J.L, MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA, R., “Los Regímenes de la Seguridad social: de la fragmentación a la convergencia”, cit., pág. 592.

<sup>88</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 197.

<sup>89</sup> FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 389. Véase art. 59 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (BOE de 25 de julio), que deroga el Libro III del Real Decreto de 22 de agosto de 1885, por el que se publica el Código de Comercio (BOE de 16 de octubre de 1885).

<sup>90</sup> *Ibidem*.

<sup>91</sup> *Ibidem*.

<sup>92</sup> AS\2003\3647.

que “son los actores perfectamente incardinables como sujetos de esta protección especial del sistema público de seguridad social, pues al margen de que la empresa se dedique o no como fin fundamental de la misma a la obtención de productos del mar, lo cierto es que presta un servicio para otra empresa que ubica su centro de trabajo y prestación de servicios en el mar, a distancia de la costa y que obliga a los actores a prestarlos necesariamente en la plataforma petrolífera, en régimen de vida igual al de los demás trabajadores que en ella prestan sus servicios y con independencia de la finalidad mercantil de las diferentes empresas que los contratan, debiendo pasar temporadas en dicha plataforma sin poder salir de ella”<sup>93</sup>. De este modo, no sólo quienes directamente extraen productos del mar son susceptibles de ser encuadrados en el régimen especial. De esta manera, pueden encuadrarse en este régimen, “los actores que... participan directamente de los avatares de estar embarcados, y prestan sus servicios en plataformas petrolíferas”<sup>94</sup>.

#### 4. Tráfico interior de puertos, embarcaciones deportivas y de recreo y practica [art. 2a).4º TRTM y art. 2.1a).4º RGSSTM]

Respecto de la actividad de «tráfico interior de puertos», deben incluirse en ella, —según la Ordenanza de trabajo para embarcaciones de tráfico interior de puertos (Orden Ministerial de 9 de agosto de 1969)— las siguientes actividades: 1) el “personal que presta sus servicios a bordo de los buques, embarcaciones, artefactos, pontones u otras unidades flotantes dedicadas a operaciones de practica, remolque, amarraje, tráfico interior y exterior de los puertos y rías, como el transporte de pasajeros o mercancías y las de asistencia y salvamento”; y 2) el “personal subalterno dependiente de las Corporaciones de Prácticos de Puerto, como los vigías o serviolas y ordenanzas al servicio de las mismas, y los boteros-amarraadores de buques, los guardianes de embarcaciones, cobradores y demás personal que intervenga en el llamado tráfico de bahía, puerto ría”<sup>95</sup>.

---

<sup>93</sup> Cfr. su Fundamento de Derecho 2º. Defendiendo la misma opinión de incluir dentro del RETM a trabajadores que prestan servicios a bordo de plataformas petrolíferas, véase SJS de Bilbao de 30 de julio de 2012 (JUR\2013\93508), sobre encuadramiento en el RETM de un trabajador que había prestado servicios en plataforma petrolífera con anterioridad a 1993; también, STSJ de Galicia de 23 de febrero de 2012 (JUR\2012\106991); y STSJ de Galicia de 15 de marzo de 2013 (AS\2013\2310).

<sup>94</sup> *Ibidem*.

<sup>95</sup> BOE de 9 de septiembre; prorrogada su vigencia, según Orden de 28 de diciembre de 1994, por la que, en aplicación de lo dispuesto en la disposición transitoria segunda del Estatuto de los Trabajadores, se prorroga la vigencia de determinadas ordenanzas laborales y reglamentaciones de trabajo (BOE de 29 de diciembre).

Por otra parte, según el art. 2 del mismo texto, quedan excluidas las siguientes actividades: 1) la del “personal de embarcaciones, ganguiles y demás artefactos flotantes que realizando operaciones dentro de los puertos o rías, sus relaciones laborales se encuentren reguladas por Reglamentaciones específicas, tales como las de Construcción y Obras Públicas, Juntas de Puertos, Siderometalurgia, Pesca, Factorías Bacaladeras, Industrias Salineras, etc.”; 2) el “personal de remolcadores dedicados exclusivamente al salvamento”, al que le será de aplicación la regulación propia de la actividad de la marina mercante; 3) “los tripulantes de embarcaciones de recreo”, tratadas en su respectivo apartado; y, 4) “los gabarreros de empresas no comprendidas en la presente Ordenanza”.

En lo que se refiere a los trabajadores por cuenta ajena que presten sus servicios «en embarcaciones deportivas y de recreo», se ha dicho que “se trata de trabajadores a los que «no alcanzaban los beneficios de la Seguridad Social» hasta la promulgación de la LGSSTM de 1969”<sup>96</sup>. Son tripulantes de embarcaciones de recreo los trabajadores del mar que presten servicios en “barcos o naves que tienen como única finalidad el recreo, disfrute o pasatiempo de su propietario o titular”<sup>97</sup>, excluyéndose así, las embarcaciones “cuyo destino esencial... [sea] la explotación de un negocio, de la clase que éste sea”<sup>98</sup>. Podemos decir, entonces, que “el buque deportivo se define por su finalidad o destino, que debe ser una actividad náutico-deportiva o de recreo, incompatible con el ánimo de lucro”<sup>99</sup>. Así pues, la navegación marítima no puede constituir una actividad profesional —es decir, realizada de forma habitual y organizada— pues en tal caso el buque no se considerará como deportivo o de recreo. A este respecto, cabe añadir que “las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos se deben incluir en la Lista Sexta y deberán inscribirse en el Registro de Matrícula de Buques y Empresas Marítimas”<sup>100</sup>. Por otra parte, aquellas embarcaciones explotadas sin un fin económico, o lo que es lo mismo, los “buques deportivos propiamente dichos, deben ser anotados en la Lista Séptima”<sup>101</sup>. Los buques en proceso de construcción deben de ser anotados “en la

---

<sup>96</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 192.

<sup>97</sup> STCT de 14 de junio de 1984 (Ar. 5319), en CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 192.

<sup>98</sup> *Ibidem.*, pág. 193.

<sup>99</sup> ARROYO MARTÍNEZ, A., *Compendio de derecho marítimo*, cit., pág. 227.

<sup>100</sup> *Ibidem.*, pág. 228. El Registro de Matrícula de Buques y Empresas Marítimas vienen establecido por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (BOE de 15 de agosto).

<sup>101</sup> *Ibidem.*

Lista Novena, o Registro Provisional”<sup>102</sup>, y, una vez expedidos los certificados procedentes, serán inscritos en la lista correspondiente, dependiendo de que tengan o no una finalidad lucrativa.

En referencia a la actividad de «practicaje», debe destacarse que la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante<sup>103</sup>, en su Disposición transitoria 2ª, —en vigor en este aspecto según lo dispuesto en la Disposición transitoria 1ª del LPEMM— expone que, “los prácticos de puerto que hayan accedido al puesto de trabajo por concurso-oposición y estén prestando sus servicios como prácticos en puertos de competencia estatal a la entrada en vigor de la presente ley, continuarán prestándolos como prácticos del puerto correspondiente”, aclarando que estos seguirán “conservando todos los derechos adquiridos” (disp. trans. 2.1.1). Por lo tanto, podrán seguir en alta y cotizando en el RETM. En los supuestos en que la Administración portuaria opte por la gestión directa de los servicios de practicaje, los prácticos se integrarán “como personal laboral en la autoridad portuaria del puerto en el que presten sus servicios” (disp. trans. 2.1.2), estando cubiertos entonces “por el régimen general de seguridad social, que es en el que se encuentran encuadrados los trabajadores de dicha clase de entidades”<sup>104</sup>. En este sentido, cabe determinar en qué situación quedan aquellos prácticos que se incorporen con posterioridad a la entrada en vigor de la citada norma, la que en su Disposición transitoria 2.4, establece que “en el caso de que desarrolle su actividad como trabajador por cuenta ajena, se integrará en el régimen general de la seguridad social”, mientras que si trabaja “por cuenta propia se integrará en el régimen especial de trabajadores autónomos”.

**5. Trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las Empresas dedicadas a las actividades anteriores [art. 2a).5º TRTM y art. 2.1a).5º RGSSTM]**

Otro de los trabajos que se encuentran incluidos de forma expresa en el TRTM son aquellas actividades de carácter administrativo, técnico y subalterno de las actividades de marina mercante, pesca marítima, extracción de otros productos del mar, tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo, a que se refieren los artículos 2a).1,

---

<sup>102</sup> *Ibidem*.

<sup>103</sup> BOE de 25 de noviembre de 1992.

<sup>104</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 192.

2, 3 y 4 TRTM; pero en ningún caso el resto de actividades enumeradas en el precepto en cuestión<sup>105</sup>. Estos administrativos, técnicos y subalternos, “carecían, antes de la LGSSTM de 1969, de protección específica de seguridad social”<sup>106</sup>, habida cuenta de su exclusión de las Reglamentaciones Nacionales de Trabajo y Ordenanzas de Trabajo, que regulaban dichas actividades.

## 6. Trabajo de estibadores portuarios [art. 2a).6º TRTM y art. 2.1a).6º RGSSTM].

El colectivo de estibadores portuarios era considerado “como un grupo aparte a los efectos de su protección social”<sup>107</sup>, y así lo confirma la Exposición de Motivos de la LGSSTM de 1969, así como la del TRTM de 1974, al indicar que los trabajadores dedicados a la carga y descarga de buques “han venido constituyendo un grupo con gestión autónoma en materia de seguridad Social [...] un grupo aparte, al que progresivamente se le fue reconociendo diversos beneficios de Seguridad Social”<sup>108</sup>.

El «trabajo de estibadores portuarios», como hemos adelantado, se refiere a las labores de carga, descarga, estiba desestiba y transbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo en los buques y dentro de la zona portuaria<sup>109</sup>. A este respecto, hay que señalar “que lo determinante para la afiliación al Régimen Especial, y dentro del mismo, el encuadramiento específico en la actividad de estiba o desestiba, es la naturaleza concreta del trabajo desempeñado y no la condición de la relación laboral que les une con sus respectivas empresas ni la naturaleza de éstas, pública o privada”<sup>110</sup>. Además, la actividad

---

<sup>105</sup> Véase al respecto, STSJ de Asturias de 17 de septiembre de 2004 (AS\2005\710), STSJ de Asturias de 4 de marzo de 2005 (AS\2005\2489), STS de 20 de febrero de 2006 (RJ\2006\5488), STS de 14 de febrero de 2006 (RJ\2006\4430) y STS de 4 de mayo de 2005 (RJ\2005\5304). En todas, se excluye al personal dedicado a labores administrativas y de oficina de empresas estibadoras del campo de aplicación del RETM, ya que la actividad de los estibadores portuarios, en la redacción del TRTM, viene reconocida posteriormente, más en concreto, en el párrafo siguiente.

<sup>106</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 193.

<sup>107</sup> *Ibidem.*, pág. 194.

<sup>108</sup> *Ibidem.*, pág. 195.

<sup>109</sup> Según lo dispuesto en el art. 2 del Real Decreto-ley 2/1986, de 23 de mayo, sobre el servicio público de estiba y desestiba de buques, desarrollado por RD 371/1987, de 30 de marzo (BOE de 16 de marzo de 1987). Véase CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 194. Hoy día, el Real Decreto-ley 2/1986 queda derogado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (cit.). Asimismo, la actividad de estiba portuaria queda regulada por el IV Acuerdo para la regulación de las relaciones laborales en el sector de la estiba portuaria.

<sup>110</sup> STS (Sala Tercera), de 2 de noviembre de 2012, sobre labores realizadas que no deben equipararse a las de estibador propiamente dicho. Véase también STSJ Galicia de 13 de junio (JUR\2013\241891), sobre afiliación de un trabajador al RETM, como trabajador estibador portuario por cuenta ajena; y STS de 9 de julio de 2004 (RJ\2004\6037).

de estiba portuaria puede desarrollarse bien bajo la forma de una relación laboral común o especial<sup>111</sup>, bien para una empresa pública o privada<sup>112</sup>.

Independientemente de cuál sea la relación laboral, lo que es fundamental para considerar que un trabajador queda incluido en el campo de aplicación del RETM, como estibador portuario, es que las actividades desarrolladas sean lo suficientemente determinantes para constituir una actividad de estiba y desestiba portuaria<sup>113</sup>. Según esto, “la afiliación de los trabajadores en uno u otro de los regímenes integrantes de nuestro Sistema Público asistencial —y, desde luego, su encuadramiento en el Régimen Especial del Mar— se rige por el dato objetivo de su dedicación, es decir, por el contenido funcional de sus labores”<sup>114</sup>. Las actividades constitutivas del trabajo de estiba portuaria vienen definidas en el LPEMM, cuyo artículo 130 considera integradas en el servicio de manipulación de mercancías las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte. Estas actividades deberán realizarse íntegramente dentro de la zona de servicio del puerto y guardar conexión directa e inmediata con una concreta operación de carga, descarga o trasbordo de un buque determinado.

---

<sup>111</sup> Art. 2.1 h) del Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, según el cual “se considerarán relaciones laborales de carácter especial: (...) la de los estibadores portuarios que presten servicios a través de sociedades estatales o de los sujetos que desempeñen las mismas funciones que éstas en los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas”.

<sup>112</sup> STS del País Vasco de 2 de noviembre de 2004 (AS\2004\3739), en cuyo Fundamento de Derecho 4º afirma que “el demandante ha venido prestando unos servicios por cuenta de empresa estibadora que, materialmente, son propios de las labores de estiba portuaria, lo cual es suficiente para su inclusión en el campo de aplicación del régimen de trabajadores del mar, que no exige que se hagan por quien esté vinculado a una sociedad estatal con relación laboral especial de estibador portuario”, y reconoce el encuadramiento del trabajador en el RETM. Véase, también, STSJ Asturias de 4 de junio de 2004 (AS\2004\2965), donde se confirma la afiliación al RETM de un trabajador que prestaba sus servicios para una empresa privada; en el mismo sentido, STS de 30 de junio de 2004 (RJ\2004\6938) y STS de 10 de octubre de 2005 (RJ\2005\8107).

<sup>113</sup> Véase, por ejemplo, STSJ del País Vasco de 7 de septiembre de 2004 (AS\2004\3958), la cual determina que “los citados cometidos no tienen jurídicamente la consideración de trabajos de estiba y desestiba portuaria (...) pues el demandante no ha realizado las funciones de carga y descarga de mercancías que son propias y características del colectivo de estibadores portuarios (...) sino que su actividad como agente de aduanas ha sido de control de las expediciones, cargas y descargas de las mercancías confiadas (...) [sin] la intervención material del demandante en la ejecución personal y directa de los trabajos de carga y descarga” (Fundamento de Derecho 4º). En el mismo sentido, véase también STSJ de Galicia de 30 de enero de 2002 (AS\2002\607), y STSJ País Vasco de 11 de mayo de 2004 (AS\2004\1717); en este último caso, sobre trabajadores que realizaban funciones varias, como la limpieza de bodegas y demás, pero también labores propias de estiba y desestiba, y por ello, se estima su inclusión en el RETM.

<sup>114</sup> STSJ de Asturias de 10 de enero de 2003, párrafo 9º del Fundamento de Derecho Único (AS\2003\1233), y STSJ de Asturias de 22 de octubre de 2004 (AS\2005\868).



En este sentido, téngase en cuenta que, según el art. 130.1 a) LPEMM, las actividades de carga y estiba comprenden

- a) La recogida de la mercancía en la zona de almacenamiento o depósito del puerto y el transporte horizontal de la misma hasta el costado del buque en operaciones relacionadas con la carga del mismo.
- b) La aplicación de gancho<sup>115</sup>, cuchara<sup>116</sup>, *spreader*<sup>117</sup> o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía directamente desde un medio de transporte terrestre, o desde el muelle, o pantalán, al costado del buque.
- c) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en la bodega o a bordo del buque.
- d) La estiba de la mercancía en bodega o a bordo del buque, de acuerdo con los planes de estiba e indicaciones del capitán del buque o de los oficiales en quienes delegue esta responsabilidad.
- e) El embarque de la mercancía por medios rodantes en el buque.
- f) El trincaje<sup>118</sup> o sujeción de la carga a bordo del buque para evitar su desplazamiento durante la navegación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.

Por otra parte, según el art. 130.1 b) LPEMM, las actividades de desestiba y descarga comprenden:

---

<sup>115</sup> Los ganchos son elementos de suspensión que se emplean en dispositivos de elevación y transporte. Estos elementos tienen como misión fundamental enclavar la carga a elevar. Cuando las cargas pueden amarrarse a cables o eslingas, éstos se sujetarán a un gancho que forma parte del aparejo del aparato de elevación (en <http://dim.usal.es/areaim/guia%20P.%20I/ganchos.htm>. Fecha última consulta: 16 de mayo de 2015).

<sup>116</sup> La cuchara, “cuchara de almeja prensora” o “almeja graneleras” tiene un dispositivo tal que dejándola caer desde una posición elevada recoge entre sus valvas el material que se quiere elevar cerrando estas mediante un sistema de cables o hidráulico, momento en el que se puede proceder a su elevación, ya que entonces el material no se derramará (en <http://e-507-equiposportuarios.blogspot.com.es/2011/11/equipamientos-portuarios-mas-utilizados.html>. Fecha última consulta: 16 de mayo de 2015).

<sup>117</sup> Sistema elevador con que se manejan los contenedores que cumplen con la norma ISO (en <http://estibadorescanarios.com/W1/images/2013/05/6.-Modificaciones-Procedimiento-en-Altura.pdf>. Fecha última consulta: 10 de marzo de 2015).

<sup>118</sup> El trincaje consiste en impedir que la mercancía se mueva durante el trayecto marítimo, amarrando ésta al buque mediante las anillas de amarre, placas de amarre, etc., que pueden encontrarse ya soldadas en la bodega, en la cubierta, o sobre las escotillas del buque, y a su vez mediante trinka de banda textil, cadenas, o la soldadura directa de la mercancía (en <http://diegocarmona.com/carga-estiba-y-trincaje-bajo-el-incoterm-fob/>. Fecha última consulta: 15 de mayo del 2015).

- a) El destrincaje<sup>119</sup> o suelta de las sujeciones de la carga a bordo para permitir su manipulación, siempre que estas operaciones no se realicen por la tripulación del buque.
- b) La desestiba de mercancías en la bodega o a bordo del buque, comprendiendo todas las operaciones precisas para su colocación al alcance de los medios de izada o transferencia.
- c) La aplicación de gancho, cuchara, *spreader* o cualquier otro dispositivo que permita izar o transferir la mercancía.
- d) El izado o transferencia de la mercancía y su colocación en un medio de transporte o en el muelle o pantalán al costado del buque.
- e) La descarga de la mercancía, bien sobre vehículos de transporte terrestre, bien sobre muelle o pantalán para su posterior recogida por vehículos o medios de transporte horizontal, y, en su caso, su traslado a la zona de almacenamiento o depósito dentro del puerto, y el depósito y apilado de la mercancía en dicha zona.
- f) El desembarque de la mercancía del buque por medios rodantes.

Según establece el art. 130.1 c) del mismo texto, la actividad de trasbordo comprende el destrincaje o suelta, siempre que no se realice por la tripulación del buque; la desestiba en el primer buque; la transferencia de la mercancía directamente desde un buque a otro; y la estiba en el segundo buque y posterior trincaje, siempre que no se realice por la tripulación del buque en el segundo buque.

No tendrán la consideración de mercancía objeto de tráfico marítimo<sup>120</sup>:

- a) Los bienes propiedad de las Autoridades Portuarias.
- b) Las cartas, tarjetas, paquetes postales y otros bienes que sean objeto del servicio postal o de mensajería.
- c) La pesca fresca, el bacalao verde y sus productos elaborados.
- d) Los desechos y residuos generados por el buque, así como los desechos y residuos de la carga procedente de los buques.

---

<sup>119</sup> El destrincaje puede definirse de forma contraria al “trincaje”, es decir, la suelta de la mercancía una vez completado el transporte marítimo.

<sup>120</sup> Art. 130.2 LPEMM.

De otra parte, quedan exentas de su consideración como servicio portuario de manipulación de mercancías las actividades siguientes<sup>121</sup>:

- a) El manejo de medios mecánicos propiedad de la Autoridad Portuaria y la manipulación de mercancías del Ministerio de Defensa, salvo que en este último caso el servicio se realice por una empresa titular de una licencia para la prestación del servicio de manipulación de mercancías.
- b) El manejo de cabezas tractoras o grúas automóbiles que no estén permanentemente adscritas a operaciones portuarias y sean conducidas por su personal habitual.
- c) El embarque y desembarque de camiones, automóbiles y cualquier clase de vehículos a motor, con sus remolques o semirremolques, cuando se realicen por sus propietarios, usuarios o conductores habituales dependientes de aquellos. Asimismo, está excluido del servicio de manipulación de mercancías el embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular.
- d) La conducción, enganche y desenganche de cabezas tractoras que embarquen o desembarquen remolques o semirremolques, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto hasta su embarque, o desde el barco hasta fuera de la mencionada zona.
- e) La conducción de vehículos de todo tipo que transporten mercancías hasta pie de grúa o de instalación de carga, o de rampa de embarque, en operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque, si el transporte se produce sin solución de continuidad desde fuera de la zona de servicio del puerto. Asimismo, la conducción de vehículos de todo tipo que reciban mercancías a pie de grúa o de instalación de descarga, o de rampa de desembarque, en operaciones directas de buque a cualquier medio de transporte terrestre, si el transporte se produce sin depósito intermedio hasta fuera de la zona de servicio del puerto. En ambos casos, las operaciones de conexión de los medios de carga y descarga. En este supuesto, se consideran incluidas las operaciones directas de cualquier medio de transporte terrestre a buque y las de buque a cualquier medio de transporte terrestre.
- f) Las labores de sujeción y suelta de la carga a bordo del buque, cuando sean realizadas por las tripulaciones de los buques.

---

<sup>121</sup> Art. 130.3 LPEMM.

- g) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el avituallamiento. Asimismo, las operaciones de carga, descarga y trasbordo para el aprovisionamiento de buques cuando no se precise emplear medios de carga adscritos permanentemente al servicio de manipulación de mercancías, así como la carga o descarga de las piezas y repuestos para la reparación del buque y la maquinaria y herramientas precisas para dichos trabajos. A estos efectos, se considerarán operaciones de avituallamiento las que se refieren a los siguientes productos: agua, combustibles, carburantes, lubricantes y demás aceites de uso técnico. A su vez, se consideran operaciones de aprovisionamiento las que se refieren a los siguientes productos: los destinados exclusivamente al consumo de la tripulación y de los pasajeros, productos de consumo para uso doméstico, los destinados a la alimentación de los animales transportados y los consumibles utilizados para la conservación, tratamiento y preparación a bordo de las mercancías transportadas.
- h) Las operaciones de carga, descarga y trasbordo si se realizan por tubería.
- i) Las operaciones que se realicen en instalaciones portuarias en régimen de concesión o autorización, cuando dichas instalaciones estén directamente relacionadas con plantas de transformación, instalaciones de procesamiento industrial o envasado de mercancías propias que se muevan por dichos terminales marítimos de acuerdo con su objeto concesional, salvo que se realizasen por una empresa estibadora.

**7. Servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan [art. 2a).7º TRTM y art. 2.1a).7º RGSSTM]**

Ya se ha dicho que este tipo de actividad bien “podría incluirse igualmente en la actividad de marina mercante, habida cuenta de que esta última no comprende sólo el transporte marítimo de mercancías, sino también el de personas”<sup>122</sup>. Ciertamente, la también mencionada OT en la marina mercante, incluía en su art. 3.1 el concepto de buque

---

<sup>122</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 190.

toda clase de embarcaciones para el transporte de determinadas mercancías o pasajeros<sup>123</sup>. Además, el art. 5 de la misma norma, en su clasificación del personal, comprendía expresamente las actividades de «fonda» y «sanitario».

**8. Personal al servicio de las Cofradías Sindicales de Pescadores, y sus Federaciones, y de las Cooperativas del Mar [art. 2a).8º TRTM y art. 2.1a).8º RGSSTM]**

A modo de definición, según lo dispuesto en el art. 45 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado<sup>124</sup>, podemos decir que las Cofradías de pescadores son corporaciones de derecho público, sin ánimo de lucro, representativas de intereses económicos, que actúan como órganos de consulta y colaboración de las administraciones competentes en materia de pesca marítima y de ordenación del sector pesquero. Estas corporaciones gozan de personalidad jurídica plena y capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines. Según el art. 46 de la citada Ley 3/2001, entre sus funciones destacan: a) actuar como órganos de consulta de las Administraciones públicas competentes y ejercer las funciones que les encomienden la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias; b) prestar servicios a sus miembros y representar y defender sus intereses; y, c) administrar los recursos propios de su patrimonio. Cabe destacar, además, que el personal al servicio de las cofradías de pescadores gozaba, “antes de la LGSSTM de 1969 (...) de protección general pero no de la específica de los trabajadores del mar, en la medida en que un OM de 25 de junio 1962, aprobando el reglamento del personal al servicio de estas cofradías, indicaba que el mismo era titular de «los beneficios de la Seguridad Social»<sup>125</sup>.

En lo que se refiere a las cooperativas del mar, éstas vienen definidas en la Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas<sup>126</sup>. Concretamente, el art. 99.1 establece que “son cooperativas del mar las que asocian a pescadores, armadores de embarcaciones, cofradías, organizaciones de productores pesqueros, titulares de viveros de algas, de cetáceas, mariscadores y familias marisqueras, concesionarios de explotaciones de pesca

---

<sup>123</sup> El citado precepto, alude en su redacción al concepto de «buque de pasaje». Véase en este sentido la Directiva 2009/45/CE, de 6 de mayo de 2009, del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

<sup>124</sup> BOE de 28 de marzo.

<sup>125</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 194.

<sup>126</sup> BOE de 17 de julio.

y de acuicultura y, en general, a personas físicas o jurídicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras o de industrias marítimo-pesqueras y derivadas, en sus diferentes modalidades del mar, rías y lagunas marinas, y a profesionales por cuenta propia de dichas actividades”. Según el mismo precepto, las cooperativas “tienen por objeto la prestación de suministros y servicios”, así como la prestación de operaciones, dirigidas a la mejora económica y técnica de las actividades o de las explotaciones de sus socios.

El apartado segundo del art. 99 de la Ley 27/1999, de 16 de julio, a continuación establece algunas de las funciones que las cooperativas pueden desarrollar, que son las de: “a) adquirir, elaborar, producir, fabricar, reparar, mantener y desguazar instrumentos, útiles de pesca, maquinaria, instalaciones, sean o no frigoríficas, embarcaciones de pesca, animales, embriones y ejemplares para la reproducción, pasto y cualesquiera otros productos, materiales y elementos necesarios o convenientes para la cooperativa y para las actividades profesionales o de las explotaciones de los socios; b) conservar, tipificar, transformar, distribuir y comercializar, incluso hasta el consumidor, los productos procedentes de la cooperativa y de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios”; y, en general, cualquier tipo de actividades necesarias o que faciliten la mejora económica, técnica, laboral o ecológica de las explotaciones de los socios.

Contrariamente a lo que ocurría con el personal de las cofradías de pescadores, el personal al servicio de las cooperativas del mar “no gozaba antes de la LGSSTM de 1969 de ninguna protección social específica”<sup>127</sup>. Por lo demás, la inclusión de las actividades de las Cofradías de pescadores, dentro del régimen especial del mar, así como las de las Cooperativas del mar, no parece encontrar su justificación en la naturaleza de las actividades desarrolladas por éstas, más bien parecer ser que su inclusión se basa en el carácter instrumental o de apoyo de las actividades que sí son merecedoras de la calificación de marítimo-pesqueras en sentido estricto.

- 9.** Cualquier otra actividad marítimo-pesquera, cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo, previo informe de la Organización Sindical [art. 2a).9º TRTM y art. 2.1a).9º RGSSTM]

---

<sup>127</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., págs. 193 y 194.

Haciendo uso de la cláusula de cierre del art. 2a).9º TRTM, se han incorporado al campo de aplicación del RETM, entre otros, los siguientes colectivos de trabajadores: 1) el colectivo de médicos que forman parte de los grupos de asistencia a los emigrantes, según Orden de 23 de noviembre de 1970; 2) el colectivo de trabajadores que realicen cursos de formación profesional náutica o náutica-pesquera, por medio de la Orden de 31 de enero de 1974<sup>128</sup>. No obstante lo anterior, “quedan excluidos los estudiantes en prácticas que se encuentran realizando los días de mar exigidos para la obtención del título”<sup>129</sup>, quiénes deben ser encuadrados en el campo de aplicación del Seguro Escolar, pues no desarrollan su actividad bajo relación laboral alguna con la empresa. En este sentido, es necesario diferenciar a estos de “aquellos que realizan prácticas profesionales para la concesión de títulos expedidos por la Dirección General de la Marina Mercante (jefe de máquinas, capitán...)”, pues en este caso sí que existe una relación laboral, independientemente de los requisitos establecidos para la obtención del título; y, 3) los trabajadores de empresas conjuntas pesqueras y mixtas, según lo dispuesto en el art. 7 RD 830/1985, de 30 de abril<sup>130</sup> y Resolución de la Secretaría de Estado de Seguridad Social de 21 de enero de 1997<sup>131</sup>.

También, en este apartado, queda incluido el personal al servicio de los buques inscritos en el «Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias», creado para “posibilitar la competitividad de nuestras Empresas navieras a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la UE”. La referida inclusión se llevó a cabo por la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante<sup>132</sup>, hoy día derogada por la ya mencionada LPEMM. De este modo, la inclusión del buque en dicho registro presenta varias cuestiones que hay que tener en cuenta, y así lo expresa el apartado sexto de la

---

<sup>128</sup> Orden por la que se asimila a la de alta, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la situación de los trabajadores que realicen cursos de Formación Profesional Náutica o Náutico-Pesquera (BOE de 18 de febrero).

<sup>129</sup> FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 390.

<sup>130</sup> Sobre Empresas Pesqueras Conjuntas (BOE de 6 de junio), derogado hoy día por el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se define los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos (BOE de 29 de junio).

<sup>131</sup> Por la que se hace pública la decisión acordada entre las autoridades competentes de España y Argentina, sobre legislación de Seguridad Social aplicable a los trabajadores españoles que presten servicio para empresas pesqueras mixtas constituidas en la República Argentina y se dictan instrucciones para su aplicación (BOE de 29 de enero).

<sup>132</sup> BOE de 25 de noviembre.

Disposición adicional decimosexta de dicha norma, al declarar que tanto el capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. Además, establece que del resto de la dotación —al menos el 50 por 100— deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. En este supuesto, “sólo los trabajadores españoles quedan comprendidos en el campo de aplicación del RETM”<sup>133</sup>, pues los que no ostenten esta nacionalidad, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, quedarán sujetos a la legislación a la que libremente se sometan las partes<sup>134</sup>.

A modo de esquema clasificatorio, y siguiendo a CARRIL VÁZQUEZ —pues nos ha parecido especialmente útil la esquematización hecha— las actividades descritas “resultan clasificables en tres grandes grupos, relativos a actividades: 1) realizadas «en el mar»; 2) realizadas «para el mar»; y 3) de carácter sobrevenido, cuya «inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Trabajo»<sup>135</sup>; hágase referencia hoy día al Ministerio de Empleo y seguridad Social. Con todo acierto, parece acertado incluir en el primer grupo, «realizadas en el mar», las actividades de: marina mercante, servicio auxiliar sanitario y de fonda y cocina prestado a los emigrantes españoles a bordo de las embarcaciones que los transportan, pesca marítima en cualquiera de sus modalidades, extracción de otros productos del mar, y las actividades de tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo.

En el segundo grupo, «realizadas para el mar», estarían incluidas aquellas “actividades realizadas en tierra firme pero que sirven de complemento a las que se desarrollan precisamente en el mar”<sup>136</sup>, estas son: los trabajos de carácter administrativo, técnico y subalterno de las empresas dedicadas a las actividades de marina mercante, pesca marítima, extracción de otros productos del mar, tráfico interior de puertos y embarcaciones deportivas y de recreo, así como las actividades del personal al servicio de las Cofradías de Pescadores, y sus Federaciones, y de las Cooperativas del Mar; la actividad del trabajo de estibadores portuarios y la actividad de los rederos. Finalmente,

---

<sup>133</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 200.

<sup>134</sup> Cfr. su Disposición Adicional 16ª, apartado 7.

<sup>135</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., págs. 189 y ss.

<sup>136</sup> *Ibidem*.



el tercer grupo, «de carácter sobrevenido», comprendería “aquellas actividades cuya inclusión en el Régimen se haya determinado por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social”<sup>137</sup>, tales como: los médicos que forman parte de los grupos de asistencia a los emigrantes, los trabajadores que realicen cursos de formación profesional náutica o náutica-pesquera, entre otras.

Estarán comprendidos también en el RETM, por razón de su actividad marítimo-pesquera los trabajadores por cuenta ajena y los socios trabajadores de sociedades mercantiles capitalistas, aun cuando sean miembros de su órgano de administración, si el desempeño de este cargo no conlleva la realización de las funciones de dirección y gerencia de la sociedad, ni posean su control (art. 97.2 LGSS)<sup>138</sup>.

Según los arts. 4 TRTM y 7 RGSSTM, se asimilan a trabajadores por cuenta ajena los armadores que presten servicio a bordo de la correspondiente embarcación y perciban, como retribución por su trabajo, una participación en el «Monte Menor» o un salario, como tripulantes. Estos armadores deben cumplir una serie de condiciones, las cuales van en sentido opuesto a lo establecido en el art. 3.1 RGSSTM, pues este precepto contempla los requisitos que deben cumplir para ser considerados trabajadores autónomos o por cuenta propia. Dichos requisitos son: a) que la embarcación exceda de 10 toneladas de registro bruto y, b) que el número de técnicos y tripulantes enrolados en la embarcación, incluido el armador exceda de cinco.

Concurre en este supuesto una situación un tanto atípica ya que los armadores pueden ostentar la condición de empresario, o bien, “supuesto siempre que sea una persona física, la de trabajador por cuenta ajena —en las condiciones que hemos señalado anteriormente— [o] la de trabajador por cuenta propia —como más adelante veremos— en función del tonelaje y del número de tripulantes del barco que posea”<sup>139</sup>. No es de extrañar por tanto, que algunos autores lo definan como un “«supuesto ilógico en el que simultáneamente coinciden las situaciones de empresario y trabajador por cuenta ajena en la misma persona, de manera que el trabajador es empresario de sí mismo»”<sup>140</sup>. Los

---

<sup>137</sup> *Ibidem*.

<sup>138</sup> Véase al respecto STSJ País Vasco de 13 de julio de 2004 (AS\2004\3833).

<sup>139</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 177.

<sup>140</sup> ALMANSA PASTOR, J.M., *Derecho de la Seguridad Social*, 6ª ed., Tecnos (Madrid, 1989), pág. 593, citado por CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 177.

armadores objeto de esta asimilación tendrán los mismos derechos y obligaciones que los restantes miembros de la dotación de la embarcación. No obstante, cabe decir que estos asimilados, respecto de las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional, gozan de la misma protección establecida para los trabajadores por cuenta propia o autónomos (art. 98 RGSSTM); asimismo, “no se equiparan a efectos de desempleo”<sup>141</sup> a los trabajadores por cuenta ajena. Estos armadores “cotizan por cese de actividad desde el pasado 1 de noviembre de 2011 y podrán acceder a esta prestación”<sup>142</sup>, según la Ley 32/2010, de 5 de agosto, por la que se establece un sistema específico de protección por cese de actividad de los trabajadores autónomos<sup>143</sup>.

También son asimilados a trabajadores por cuenta ajena, desde el año 2003<sup>144</sup>, los prácticos de puerto que, a la hora de desempeñar su actividad, se constituyan en corporaciones de prácticos de puertos o entidades que las sustituyan. En este supuesto, estos trabajadores tendrán los mismos derechos y obligaciones que los trabajadores por cuenta ajena incluidos en este Régimen, excepto en lo que se refiere a las prestaciones por desempleo y FOGASA, de las que quedan excluidos.

Como trabajadores asimilados a los que prestan sus servicios por cuenta ajena, por razón de su actividad marítimo-pesquera, se encuentran también los consejeros y administradores de sociedades mercantiles capitalistas, siempre que no posean el control de éstas, cuando el desempeño de su cargo conlleve la realización de las funciones de dirección y gerencia de la sociedad, siendo retribuidos por ello o por su condición de trabajadores por cuenta de la misma, quedando excluidos de la protección por desempleo, y del Fondo de Garantía Salarial (art. 97.2 LGSS)

## **B. Trabajadores del mar por cuenta propia o autónomos**

---

<sup>141</sup> BLASCO LAHOZ, J.F., LÓPEZ GANDÍA, J. y MOMPALER CARRASCO, M.A., “Régimen Especial de los Trabajadores del Mar”, *Regímenes especiales de la Seguridad Social*, 9ª ed., Tirant Lo Blanch (Valencia, 2008), pág. 308.

<sup>142</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 9.

<sup>143</sup> BOE de 6 de agosto.

<sup>144</sup> Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (BOE de 27 de noviembre), derogada por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).

Son trabajadores por cuenta propia o autónomos aquellos trabajadores que realicen de forma habitual, personal y directa alguna de las siguientes actividades, siempre que la misma constituya su medio fundamental de vida [art. 2b) TRTM]:

1. Los armadores de pequeñas embarcaciones que trabajen a bordo de ellas. Para ostentar tal condición, estos trabajadores deben cumplir una serie de condiciones (art. 3.1 RGSSTM): a) Que la embarcación no exceda de 10 toneladas de registro bruto; b) que realicen su trabajo a bordo de la embarcación, enrolados en la misma como técnicos o tripulantes; y, c) que el número de técnicos y tripulantes enrolados en la embarcación, incluido el armador, no exceda de cinco. Los límites de tonelaje y tripulantes indicados, podrán ser variados por el Ministerio de Empleo, a propuesta de la Entidad gestora y previo informe de la Organización Sindical, cuando la modalidad de pesca o las características económicas de la explotación lo aconsejen (art. 3.2 RGSSTM).
2. Los que se dediquen a la extracción de productos del mar. Los trabajadores que por cuenta propia se dediquen a la extracción de productos del mar «mariscadores, recogedores de algas y análogos», demostrarán tal condición mediante el documento que acredite el desempeño efectivo de las respectivas actividades y siempre que esta actividad constituya su medio fundamental de vida (art. 4 RGSSTM). La ley no lo especifica, pero debe señalarse que “se trata de una presunción *iuris tantum*, que admite prueba en contrario sobre su condición de trabajadores por cuenta ajena, de conformidad con las normas laborales y del Sistema de Seguridad Social”<sup>145</sup>.
3. Los rederos que no realicen sus faenas por cuenta de una empresa pesquera determinada. Tendrá tal consideración aun cuando se agrupen con otros para la realización de sus actividades, siempre que no empleen más de cuatro trabajadores a su servicio (art. 5 RGSSTM)

---

<sup>145</sup> FERNÁNDEZ-COSTALES MUÑIZ, J., “Análisis del régimen especial de seguridad social de los trabajadores del mar. En torno a la posibilidad de su racionalización e integración”, cit., pág. 388. Véase, en este sentido, STSJ de Asturias de 28 de mayo de 1993 (AS\1993\2227), donde se deniega la afiliación al RETM de un trabajador que realizaba funciones de transporte de productos ya extraídos, tales como mariscos, y dicha actividad, claramente, coloca al actor fuera del ámbito de aplicación del RETM.

Este artículo 2b) se modificó por la Ley 40/2007, de 4 de diciembre, de medidas en materia de Seguridad Social<sup>146</sup>, añadiendo lo siguiente: “se presumirá que las anteriores actividades constituyen su medio fundamental de vida, a efectos de la inclusión en este Régimen Especial, siempre que de las mismas se obtengan ingresos para atender a sus propias necesidades o, en su caso, las de la unidad familiar, aun cuando con carácter ocasional o permanente realicen otros trabajos no específicamente marítimo-pesqueros determinantes o no de su inclusión en cualquier otro de los Regímenes del Sistema de la Seguridad Social”<sup>147</sup> [art. 2b), párrafo segundo TRTM y 2.2 RGSSTM].

Con anterioridad a la aprobación de esta modificación, “para ser trabajador por cuenta propia del mar se exigía que dicha actividad constituyera su medio fundamental de vida permitiéndose sólo la posibilidad de obtener otros ingresos cuando fueran consecuencia de una actividad residual que no diera lugar a su inclusión en ningún Régimen de la Seguridad Social”<sup>148</sup>. Pero es que esta imposibilidad de conjugar el trabajo en el mar con cualquier otro tipo de actividad iba todavía más allá ya que, en el supuesto de que el trabajador, su cónyuge o los parientes hasta el segundo grado por consanguinidad o afinidad, siempre que con él conviviesen, fuesen titulares de un negocio mercantil o industrial, se presumía entonces, salvo prueba en contrario, que los ingresos obtenidos del mar no constituían su medio fundamental de vida<sup>149</sup>, quedando entonces excluido del campo de aplicación del RETM.

Esta modificación; la de permitir la inclusión en el RETM a trabajadores que realizasen otra actividad no calificada de marítimo pesquera, que pudiese determinar su inclusión o no en cualquier otro régimen de la Seguridad Social; se fundamenta principalmente en la actividad de los mariscadores, “grupo formado en su mayoría por

---

<sup>146</sup> BOE de 5 de diciembre. Cfr. su Disposición Adicional 16ª.

<sup>147</sup> Véase, por ejemplo, STSJ de Galicia de 23 de septiembre de 1992 (AS\1992\4186). En este caso, el actor, es armador propietario de un buque, pero no trabaja a bordo del mismo ni figura enrolado en la embarcación, por ello, se deniega su encuadramiento en el RETM. En el mismo sentido, STSJ de Galicia de 28 de junio de 2004 (AS\2004\2602), y STSJ del País Vasco de 15 de enero de 2002 (JUR\2002\217865), entre otras. En sentido contrario, estimando la condición de trabajador autónomo, por ser la actividad pesquera su medio fundamental de vida, véase, por todas, STS de Cataluña de 22 de abril de 1992 (AS\1992\2309).

<sup>148</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL. INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 7.

<sup>149</sup> Véase, por ejemplo STSJ de Galicia de 3 de mayo de 1996 (AS\1996\2203), donde se denegó la afiliación al RETM de un trabajador por no ser la actividad marítimo-pesquera su medio fundamental de vida, pues su cónyuge era titular de un bar.

mujeres”<sup>150</sup>. Este peculiar colectivo de trabajadores por cuenta propia venía solicitando del Instituto Social de la Marina (ISM) “poder compatibilizar su trabajo como extractores de productos del mar con determinadas formas de explotación y comercialización de sus productos”<sup>151</sup>. Teniendo en cuenta el sentido literal de la norma, el ISM se veía en la circunstancia de tener que denegar la compatibilidad de las actividades, lo que suponía entonces, que la normativa estaba impidiendo aceptar iniciativas que podrían traer consigo un flujo de ingresos y, que por otra parte podrían implicar una modernización del sector, así como permitir la entrada de trabajadores jóvenes con nuevos proyectos y expectativas. Se impedía entonces que este colectivo abandonara el régimen especial, pero, con el cambio de normativa, se permite que se puedan compatibilizar ambas actividades, dando lugar entonces a situaciones de pluriactividad.

Serán considerados también trabajadores por cuenta propia, el cónyuge y los parientes por consanguinidad o afinidad, hasta el segundo grado, de cualquiera de los trabajadores enumerados, cuando trabajen con ellos en sus explotaciones de forma habitual, convivan con el cabeza de familia, dependan económicamente de él y reúnan las condiciones exigidas para cada una de las actividades citadas (art. 3 TRTM y art. 6 RGSSTM). Existe la posibilidad de romper esta presunción, y para ello, “habrá que demostrar que existe una prestación de servicios que reúne los dos requisitos fundamentales que para las relaciones por cuenta ajena establece el Estatuto de los Trabajadores: la ajenidad, es decir, el realizar una actividad bajo el ámbito de dirección y organización de otra persona y la percepción a cambio de la prestación de servicios de una retribución”<sup>152</sup>. Esta condición de trabajador por cuenta ajena se demostrará “en el momento de la solicitud de la afiliación y el alta de estos trabajadores aportando, además de la documentación prevista con carácter general, declaración del empresario y del familiar en la que se haga constar la condición de éste como trabajador por cuenta ajena en la actividad de que se trate, categoría profesional, puesto de trabajo, forma y cuantía de la retribución, centro de trabajo, horario y demás datos que resulten precisos”<sup>153</sup>.

---

<sup>150</sup> MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 7.

<sup>151</sup> *Ibidem*.

<sup>152</sup> *Ibidem*., pág. 8.

<sup>153</sup> *Ibidem*.

## V. EL EMPRESARIO DEL MAR

El concepto de empresario viene establecido en el art. 5 TRTM. Son considerados empresarios, aunque su actividad no esté motivada por el ánimo de lucro, el naviero, armador o propietario de embarcaciones o instalaciones marítimo-pesqueras, “Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba, las Agrupaciones Portuarias de Interés Económico o las recientemente creadas Sociedades Estatales de Gestión de Estibadores Portuarios y en su caso empresas estibadoras que formen parte de las mismas o cuenten con la autorización correspondiente”<sup>154</sup>, así como cualquier otra persona, natural, física o jurídica, pública o privada, que emplee trabajadores incluidos en el campo de aplicación del RETM, tales “como cooperativas del mar, cofradías, confederaciones... [además, también tendrán la consideración de empresarios] las consignatarias de buques, agencias de embarque marítimo o cuantas otras y remuneren a trabajadores residentes en España para prestar servicios en buques de pabellón extranjero”<sup>155</sup>.

El empresario marítimo es la “persona, física o jurídica, que con carácter habitual y en nombre propio desarrolla una actividad empresarial que tiene por objeto la explotación o utilización del buque”<sup>156</sup>. De esta definición podemos extraer varios aspectos que deben tenerse en cuenta: “a) el empresario marítimo es la persona y la empresa marítima la actividad; b) la habitualidad, la organización y la actuación en nombre y por cuenta propia son elementos esenciales y comunes a la definición de empresario; [y], c) la explotación o utilización de uno o varios buques es la actividad específica marítima”<sup>157</sup>, sin importar, pues, que la finalidad última pueda ser la navegación, el transporte, la pesca o el deporte. En el ordenamiento español, “el empresario marítimo se conoce bajo la expresión «naviero», siendo el empresario titular de la empresa marítima”<sup>158</sup>.

Conviene, en este sentido, llevar a cabo algunas distinciones de carácter terminológico, presentes en el tráfico marítimo. Ocurre no pocas veces, que los términos los términos «armador», «naviero», «propietario del buque», «empresario de la

---

<sup>154</sup> *Ibidem.*, pág. 11.

<sup>155</sup> BLASCO LAHOZ, J.F., LÓPEZ GANDÍA, J. y MOMPALER CARRASCO, M.A., “Régimen Especial de los Trabajadores del Mar”, cit., pág. 305.

<sup>156</sup> ARROYO MARTÍNEZ, A., *Compendio de derecho marítimo*, cit., pág. 103.

<sup>157</sup> *Ibidem.*

<sup>158</sup> *Ibidem.*, págs. 103 y 104.

navegación», «fletante» y «fletador» se usan como sinónimos. A pesar de esto, “jurídicamente presentan contenidos distintos”<sup>159</sup>. En primer lugar, hay que señalar que el «armador» “es el que arma o equipa el buque, dejándolo listo para navegar”<sup>160</sup>. En segundo lugar, «naviero» “es la persona que explota el buque, dedicándolo a un actividad de navegación marítima”<sup>161</sup>. Por otra parte, debe apuntarse que «propietario del buque» “es el que ostenta la propiedad sobre la nave, pudiendo coincidir o no con el armador o naviero”<sup>162</sup>. Y, por último, «fletante» y «fletador» son las partes del contrato de fletamento... [que suelen identificarse] con el armador y el naviero... [ya que son estos] los que asumen el empleo del buque y los que responden como porteadores frente a los titulares del cargamento”<sup>163</sup>.

Por otra parte, respecto de los armadores de pequeñas embarcaciones, trabajadores por cuenta propia (art. 3.1 RGSSTM)<sup>164</sup>, cabe destacar que estos tendrán la consideración de empresarios respecto de los demás trabajadores enrolados en su embarcación (art. 3.3 RGSSTM). Asimismo, en cuanto a armadores se refiere también, los asimilados a trabajadores por cuenta ajena<sup>165</sup>, tendrán también, respecto del resto de tripulantes de la embarcación, la consideración de empresarios respecto de las obligaciones que como tal le correspondan (art. 7.2 RGSSTM), obligaciones tales como “las de afiliación, alta y baja de los trabajadores, el ingreso de las cuotas correspondientes en concepto de cotización, etc.”<sup>166</sup>.

Finalmente, respecto de los prácticos de puerto asimilados a trabajadores por cuenta ajena<sup>167</sup>, que se constituyan en corporaciones de prácticos de puertos o entidades que las sustituyan para el desarrollo de su actividad, hay que decir que tales corporaciones de prácticos de puertos o entidades que las sustituyan tendrán la consideración de empresarios respecto de los prácticos de puerto en ellas incluidos y resto de personal a su servicio [art. 4 TRTM, párrafo 2º)].

---

<sup>159</sup> *Ibidem.*, pág. 104.

<sup>160</sup> *Ibidem.*

<sup>161</sup> *Ibidem.*

<sup>162</sup> *Ibidem.*

<sup>163</sup> *Ibidem.*

<sup>164</sup> Vid. *Supra.*

<sup>165</sup> Vid. *Supra.*

<sup>166</sup> CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., pág. 178.

<sup>167</sup> Vid. *Supra.*

## CONCLUSIONES

**Primera.** - El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se establece como tal por vez primera en la Ley 193/1963, sobre Bases de la Seguridad Social, y, como hemos podido ver, actualmente está reconocido en la actual LGSS.

**Segunda.** - Atendiendo a las circunstancias y especialidades previstas en el art. 10.1 de la LGSS, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar bien justifica su existencia. Las características circunstancias de peligrosidad, penosidad, tiempo y lugar de trabajo concurrentes en la actividad marítimo-pesquera, así como otro tipo de especialidades presentes en el trabajo en el mar, como el hecho de que este régimen incluya dentro de su campo de aplicación, tanto a trabajadores por cuenta ajena como por cuenta propia o autónomos, hacen merecedoras, a este tipo de actividades, de una regulación específica y diferenciada dentro del sistema de Seguridad Social.

**Tercera.** - La integración del RETM en único régimen de Seguridad Social no presenta mayores dificultades, eso sí, habrían de incluirse en el Régimen General los trabajadores por cuenta ajena, y en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos los trabajadores por cuenta propia o autónomos.

**Cuarta.** - A través del criterio realista de considerar como trabajadores del mar a aquellos cuyo medio fundamental de vida lo constituye el trabajo «en el mar» o «para el mar», el RETM distingue entre trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia o autónomos. Todos los colectivos de trabajadores integrados en el RETM responden en gran medida al requisito básico de obtener del mar su medio fundamental de subsistencia, no así —bajo mi punto de vista— el colectivo del «Personal al servicio de las Cofradías Sindicales de Pescadores, y sus Federaciones, y de las Cooperativas del Mar», cuya actividad tiene un carácter instrumental o de apoyo respecto de sus integrantes. Este régimen contempla también la asimilación de determinados colectivos a trabajadores por cuenta ajena o trabajadores por cuenta propia o autónomos, en este sentido, no me parece acertado que el RETM considere como asimilados a trabajadores por cuenta ajena a los armadores según determinados requisitos de tonelaje y tripulación, pues se trata de verdaderos trabajadores por cuenta propia o autónomos.



**Quinta.** - En lo que se refiere a la figura del empresario, podemos decir que es empresario del mar —aunque su actividad no esté motivada por el ánimo de lucro— cualquier persona, natural, física o jurídica, pública o privada, que emplee trabajadores incluidos en el campo de aplicación del RETM, así pues, podemos decir, que la habitualidad, la organización y la actuación en nombre y por cuenta propia son elementos esenciales y comunes a la definición de empresario, siendo la actividad marítima la utilización de uno o varios buques.

## BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ CUESTA, H. [Coord.], *Regímenes y Sistemas Especiales de la Seguridad Social. Entre su pervivencia y su necesaria reforma*, 1ª edición, Aranzadi (Cizur Menor, 2011).
- ARROYO MARTÍNEZ, A., *Compendio de derecho marítimo*, 4ª edición, Tecnos (Madrid, 2012).
- BLASCO LAHOZ, J.F., LÓPEZ GANDÍA, J. y MOMPALER CARRASCO, M. A., *Regímenes especiales de la Seguridad Social*, 9ª edición, Tirant Lo Blanch (Valencia, 2008).
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M., “Algunas de las especificidades más problemáticas del trabajo en el mar realizado a bordo de embarcaciones pesqueras”, *Revista Galega de Economía*, Vol. 15, núm. 1, 2006.
- CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, Civitas (Madrid, 1999).
- GONZÁLEZ ORTEGA, S. y BARCELÓN COBEDO, S., *Introducción al Derecho de la Seguridad Social*, 7ª ed., Tirant Lo Blanch (Valencia, 2013).
- GORELLI HERNÁNDEZ, J., VÍLCHEZ PORRAS, M., ÁLVAREZ ALCOLEA, M., DE VAL TENA, A.L. y GUTIÉRREZ PÉREZ, M., *Lecciones de Seguridad Social*, 4ª edición, Tecnos (Madrid, 2014).
- MINISTERIO DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar* (La Laguna, 2013).
- MONEREO PÉREZ, J.L, MOLINA NAVARRETE, C. y QUESADA SEGURA, R., *Manual de Seguridad Social*, 10ª edición, Tecnos (Madrid, 2014).
- RODRÍGUEZ CARDO, I.A., *Ámbito subjetivo del Sistema Español de Seguridad Social*, 1ª edición, Aranzadi (Cizur Menor, 2006).

## WEBGRAFÍA.

- [www.aranzadidigital.es](http://www.aranzadidigital.es)
- <http://www.seg-social.es>
- <http://estibadorescanarios.com>
- <http://www.construmatica.com>

## ANEXO NORMATIVO

- Decreto 575/1967, de 23 de marzo, por el que se regula transitoriamente la seguridad social de los trabajadores dedicados a actividades marítimo-pesqueras.
- Decreto 907/1966, de 21 de abril, aprobado el texto articulado primero de la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.
- Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.
- Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Decreto-ley 1/1966, de 12 de enero, sobre prórroga de plazos establecidos en la Ley 193/1963, de 28 de diciembre de Bases de la Seguridad Social.
- Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.
- Ley 24/1972, de 21 de junio, de financiación y perfeccionamiento de la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social.
- Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas.
- Ley 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social.
- Orden de 26 de julio de 1963 por la que se aprueba la Reglamentación Nacional de Trabajo en la industria de la pesca de cerco y otras artes.
- Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.
- Real Decreto 869/2007, de 2 de julio, por el que se regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en la mar para trabajadores y beneficiarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y se establecen determinados servicios a los trabajadores del mar.
- Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

- Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social.
- Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.