

EL NAVIERO COOPERATIVO

Angélica Díaz de la Rosa

Área de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social. Universidade da Coruña.

Directores: Jesús Martínez Girón y Alberto Arufe Varela

Tribunal:

Presidente: Profesor Dr. Antonio V. Sempere Navarro

Vocales: Profesor Dr. Javier Gárate Castro

Profesora Dra. Carmen Sánchez Trigueros

Profesor Dr. Xosé Manuel Carril Vázquez

Secretaria: Profesora Dra. Rocío Quintáns Eiras

Fecha de defensa: 10 noviembre 2007

Calificación: Sobresaliente *cum laude* por unanimidad

RESUMEN:

1. El sujeto central del derecho marítimo -y una de las partes del contrato de embarco en que se centra el derecho laboral marítimo- es, precisamente, el naviero. La ausencia de un concepto claro y preciso de esta figura en nuestro ordenamiento, nos obliga a acudir a una construcción doctrinal del naviero. En este sentido, lo concebimos del siguiente modo: “*Persona natural o jurídica que posee uno o varios buques y con carácter profesional y en nombre propio desarrolla una actividad constitutiva de empresa, a través de la navegación*”. Reputamos válida la ecuación naviero igual a empresario, porque concebimos al naviero desde una perspectiva funcional, como el que posee el buque para hacerlo navegar. Y, el hacer navegar el buque, implica una organización compleja -no se trata de un simple vehículo de circulación marítima, sino que requiere una planificación racional y compleja de medios materiales y humanos- que hacen que el naviero genere una serie de riesgos de gran entidad para sus acreedores, de tal modo que la protección que precisan estos acreedores se escapa del derecho civil, y justifica el hecho de que se le imponga al naviero el estatus del empresario, con independencia del destino que se le vaya a dar al buque.

2. Como señalamos anteriormente el naviero es un empresario y, como tal, puede -en ejercicio de la libertad de empresa- concurrir al mercado, ora como persona física, ora adoptando una configuración de persona jurídica. En relación con estas últimas, el C. com. establece que podrán ser empresarios -y, por tanto, navieros- las sociedades mercantiles constituidas con arreglo a este código. Pero, también lo podrán ser las

sociedades cooperativas, porque, aunque no se encuentran dentro de las formas sociales mencionadas en el art. 122 del C. com. –Sociedad regular colectiva, comanditaria simple o por acciones, anónima o de responsabilidad limitada–, no hay duda de que estamos ante una sociedad mercantil, ya que el objeto social de la cooperativa está constituido –como se establece en el propio art. 1 de la LC– por “actividades empresariales” y, por tanto, esta organización empresarial de las actividades, comunica a la propia sociedad cooperativa su carácter mercantil. Esto implica que la cooperativa podrá ser empresario y, por tanto, también podrá ser naviero.

3. El concepto de empresa/empresario no es unívoco en las diversas ramas del conocimiento, sino que es un término polivalente cuya concepción varía en función de los elementos que se tienen en cuenta para definirlo. Esta polivalencia también se puede apreciar en el derecho laboral y en el derecho mercantil. Aunque en ambos casos se trata de un concepto funcional de empresario, que tiene en cuenta la actividad de organización que desarrolla, el derecho mercantil lo contempla como titular de la explotación al que le son imputables todas las actuaciones jurídicas que se deriven de la misma; sin embargo, en el derecho laboral, aunque concibe la empresa como ámbito de organización y dirección en el que se integran los trabajadores por cuenta ajena, el empresario aparece como contraparte del contrato de trabajo, como un empleador, con independencia de que tras él subyazca o no una organización empresarial en términos mercantiles. Esto supone que la atención, por el naviero, en cuanto que empresario laboral marítimo, se centre, básicamente, en su condición de parte en el contrato de embarco.

4. Efectivamente, el naviero precisa para el desarrollo de su empresa marítima de la colaboración de otras personas que, habitualmente, se insertan en el ámbito de la misma a través del contrato de embarco, que es un contrato laboral y que, como tal, se encuentra sometido a l mismo sistema de fuentes que cualquier otro contrato de trabajo. Ahora bien, las propias especialidades del lugar en el que se desarrolla este trabajo marítimo hace que incida sobre el mismo un conjunto de normas extraño al laboral, como pueden ser normas administrativas o incluso algunas normas contenidas en el C. com. que aun continúan en vigor. Pero, además, para cerrar este sistema de fuentes, no podemos pasar por alto el carácter transnacional de los trabajos desarrollados en un buque, que hace necesario determinar cuál será la ley que resulte aplicable al contrato de embarco. Pues bien, a partir del 19 de julio de 1993, con al entrada en vigor del Convenio de Roma de 1980, la ley aplicable al contrato de embarco será la ley que designen libremente las partes, siempre que se respete la protección ofrecida por las disposiciones imperativas que resultarían aplicables, a falta de elección. Por aplicación del art. 6.2 del citado convenio, a falta de elección, la ley aplicable al contrato de embarco será la del pabellón del buque, ya que el mencionado artículo señala que será aplicable la ley la del lugar donde habitualmente se realice la prestación del trabajo, y como éste es el buque, habrá que estar a la nacionalidad del mismo.

5. Ahora bien, esta empresa marítima admite un cambio de configuración que permite que la prestación de servicios marítimos se produzca , no como consecuencia de un contrato de embarco, sino en virtud de un contrato de sociedad, más concretamente de sociedad cooperativa. De este modo, la cooperativa se erige en técnica jurídica –alternativa– de organización de la prestación de servicios, respecto del contrato de trabajo –en este caso, marítimo–, que posibilita una mayor implicación de los prestadores de servicios en la organización empresarial. Surge, así, la posibilidad del naviero cooperativo; expresión que alude al supuesto en el que la sociedad cooperativa es la titular de la empresa marítima que posee el buque para hacerlo navegar. Semejante posibilidad, por otra parte, recibe respaldo constitucional en el art. 129 que establece que *Los poderes públicos promoverán eficazmente las diversas formas de participación en las empresas y fomentarán mediante una legislación adecuada, las sociedades cooperativas.*

6. El art. 1 de la LC establece lo siguiente: “la cooperativa es una sociedad constituida por personas que se asocian..., para la realización de actividades empresariales, encaminadas a satisfacer sus necesidades y aspiraciones económicas y sociales...”. Y en su apartado segundo, añade que “Cualquier actividad económica lícita podrá ser organizada y desarrollada mediante una sociedad constituida al amparo de la presente Ley”. Ante esta proclamación, entendemos que la empresa marítima, en cuanto que actividad empresarial lícita, es válida para ser desarrollada en forma cooperativa.

7. Las distintas formas en las que una sociedad puede llevar a cabo la actividad de navegación nos permiten distinguir entre la sociedad naviera y el naviero societario. Así, concebimos la sociedad naviera como aquella sociedad que explota de manera ocasional un buque -porque no podemos olvidar que para ser naviero basta con realizar una sola expedición, no se exige la nota de habitualidad-, sin que esta actividad constituya la actividad principal, sino un supuesto aislado o accesorio que no precisa de su mención estatutaria. Por su parte, el naviero societario sería aquella sociedad cuya actividad principal, incluida por tanto en su objeto social, es precisamente la actividad de explotación de un buque. De manera similar -pero no idéntica-, cuando la sociedad sea una cooperativa, hablaremos de naviero cooperativo cuando aquella parte del objeto social que se cooperativiza, y que denominamos actividad cooperativizada, por ser la parte del objeto social que realizan los socios, es la actividad de navegación llevada a cabo por los propios socios cooperativos, mientras que hablaremos de cooperativa naviera cuando la actividad de navegación es ocasional o cuando no se ha mutualizado; esto es, aunque forme parte del objeto social, esta no se desarrolla con la participación de los cooperativistas, sino que se realiza a través trabajadores por cuenta ajena contratados por la cooperativa para el desarrollo de la empresa marítima (respetando, en cualquier caso, los límites legales sobre operaciones con terceros no socios).

8. Por su parte la cooperativa de navieros vendría a designar una unión de empresarios de base contractual, concretamente en un contrato de sociedad por el que se crea la cooperativa de navieros. En el supuesto de que los navieros fuesen personas jurídicas, deberemos tener en cuenta cuál es la forma societaria que revisten a efectos de la integración cooperativa. Desechamos los grupos por subordinación por ser contrarios a la propia esencia cooperativa y, en concreto, porque son difícilmente conjugables con el principio democrático y con el de autogestión que rige para toda cooperativa. Por el contrario, la propia LC hace referencia a dos supuestos de grupos paritarios o por coordinación, nos referimos a la cooperativa de segundo grado y al grupo cooperativo.

Por lo que hace a nuestro estudio, dentro de las cooperativas de segundo grado, podemos distinguir dos posibilidades relevantes:

- a) Aquel supuesto en el que la cooperativa de segundo grado se constituyese como una modalidad de concentración empresarial con personificación jurídica, definida por la creación de una nueva empresa de titularidad conjunta (perteneciente a las cooperativas de base - cooperativas de primer grado que la integran- y a las otras personas físicas o jurídicas que se incorporan a ella) y dirección económica unificada, cuya actividad cooperativizada consista en la explotación de un buque, implicaría poder afirmar que estamos ante un naviero cooperativo de segundo o ulterior grado.
- b) En aquellos otros casos en los que se conciba como simple cooperativa de consumo empresarial o de defensa de los intereses de los navieros que la integran, estaríamos ante una simple cooperativa de navieros de segundo grado.

9. Dentro de las distintas clases de cooperativas que nos ofrece nuestra legislación, entendemos que la cooperativa de trabajo asociado es la que mejor encaja dentro del esquema jurídico del naviero cooperativo. La CTA desempeñaría el papel de navie-

ro en la medida en que será la explote el buque y la prestación de los servicios correría a cargo de los socios trabajadores que mutualizarían la actividad de navegación.

Partiendo de la relación social que media entre la CTA y el socio trabajador, entendemos que la prestación de servicios que el socio efectúa, no puede ser considerada como una prestación accesoria, toda vez que una de las notas esenciales sobre la que se vertebra esta clase de cooperativas es, precisamente, el trabajo -lo que hace difícil concebirlo como algo accesorio-, sino que ha de entenderse como una aportación a la sociedad. En la medida en que el trabajo, por su propia idiosincrasia de actividad estrictamente personal, no puede integrar capital social, porque no es apto para que éste cumpla con las funciones que le son propias, diremos que se trata de una aportación no a capital, pero sí a la sociedad.

10. Uno de los requisitos indispensables para ser naviero, y por lo tanto, también para la CTA, es la posesión de uno o varios buques para su explotación. Puede bien, la CTA puede adquirir tal posesión por diversos títulos jurídicos, a saber:

- a) La CTA, como cualquier otro sujeto de derecho, puede adquirir la posesión de un buque a través de un derecho real o a través de un derecho "in personam", mediante la celebración de un contrato que implique las facultades de uso y disfrute.
- b) O bien, puede adquirir la posesión por un título corporativo, esto es, como una aportación social (aportación *quoad usum* o *quoad dominium*, e incluso la aportación plena de un derecho limitado de uso que tenga el aportante). En cualquier caso, habrá de respetarse el límite del art. 45.6 LC, que establece que el valor de las aportaciones no dinerarias a capital social de cada socio no podrá exceder de un tercio del capital social.

11. Llegados a este punto y, a pesar de la proclamación legal de la relación societaria entre el socio trabajador y la CTA, no se elude efectuar un análisis de la concurrencia de las notas de laboralidad del art. 1 del ET, a los efectos de una posible aplicación del Derecho del Trabajo; y ello, a pesar de no existir contrato de trabajo. En este sentido, entendemos que en esta relación no confluyen las notas de laboralidad, ya que habría que forzar en exceso su interpretación para concluir que estamos ante una relación laboral. De este modo, el Derecho del Trabajo resultará aplicable en aquellos casos en los que la propia legislación cooperativa se remita expresamente a él. Incluso, en aquellos casos en los que el orden jurisdiccional competente sea el orden social, en consonancia con la condición societaria de la cooperativa se aplicará el sistema de fuentes propio del derecho de sociedades, y no la legislación laboral.

12. Tras examinar los elementos esenciales del contrato de sociedad cooperativa (Objeto y causa) y las características de la misma, también predicables del naviero cooperativo, nos centramos en las distintas posibilidades de constitución de esta figura societaria, atendiendo al ámbito territorial en el que se vaya a desarrollar su actividad cooperativizada (europea, estatal o autonómica). Y resaltamos la creación del naviero cooperativo como resultado de situaciones de crisis empresarial, esto es, la posibilidad de que los trabajadores del mar despedidos se reintegren en el mercado laboral mediante la fórmula jurídica alternativa del naviero cooperativo. Así, cabe la posibilidad de que los trabajadores despedidos constituyan una cooperativa dirigida a la explotación de un buque. Esta constitución cooperativa -respalda actualmente, entre otros, por el Real Decreto 1413/2005, de 25 de noviembre- puede realizarse mediante la aportación de las prestaciones por desempleo que corresponden a los trabajadores despedidos y que, en caso de constituir este tipo societario, pueden recibir en su modalidad de pago único. Pero, también es frecuente que los trabajadores adquieran bienes de la empresa en crisis que les permita continuar con la misma actividad, que venían desarrollando hasta

entonces. En este supuesto, y a pesar de que los cooperativistas puedan continuar explotando un buque en el que ya venían prestando sus servicios, no se puede entender que estemos ante un supuesto de sucesión de empresa; y ello, porque, en el caso de que los trabajadores del mar despedidos de la empresa marítima en crisis constituyan un naviero cooperativo, la relación entre cooperativa y cooperativistas es una relación societaria, de modo que no se da el supuesto de hecho necesario para la aplicación del art. 44 del ET, esto es, no se puede sostener que tras el cambio de titularidad del buque-empresa —considerado como centro de trabajo ex art. 1.5 del ET— sigue viva la relación laboral, ya que ésta ha cambiado y se ha convertido —por voluntad de las partes expresada en el propio contrato de sociedad cooperativa— en una relación societaria.

13. Cualquier análisis de la figura del naviero y/o armador, que no se enfrente con las peculiaridades de su responsabilidad civil y patrimonial, resulta evidentemente incompleto e insuficiente. Y siendo así las cosas, de igual modo resultaría inacabado el estudio de la figura jurídica del naviero cooperativo sin detenernos, siquiera someramente, en la limitación de su responsabilidad. La limitación de la responsabilidad del naviero constituye un privilegio de cierta raigambre histórica, establecido en atención a los grandes riesgos asumidos por el naviero y a la existencia de una comunidad de intereses entre los distintos sujetos involucrados en las consecuencias económicas del tráfico marítimo, aunque este privilegio se ha extendido a otros sujetos, en virtud de instrumentos internacionales, como los Convenios de 1957 y —sobre todo— de 1976. Mas ya el C. com. otorgaba al naviero, en materia de responsabilidad patrimonial, un trato más favorable que al comerciante terrestre.

14. Ahora bien; para que opere este privilegio de limitación de responsabilidad, cualquiera que sea su naturaleza jurídica y eficacia, el C. com. exige la inscripción del naviero en el Registro Mercantil, ya que —de lo contrario— el naviero respondería “*con todo su patrimonio*”. Sin embargo, en el caso de las cooperativas navieras —y, por tanto, también del Naviero cooperativo—, semejante exigencia plantea un problema, cual es el de la inaccesibilidad del Registro *Mercantil* para todas aquellas cooperativas que no sean de crédito o de seguros.

En estas condiciones, la ausencia de inscripción registral *mercantil*, que debería ser considerada como causa de privación del privilegio, supondría una *discriminación negativa* de la cooperativa —y de otras formas asociativas no claramente mercantiles— frente a las sociedades mercantiles típicas. Ciertamente, de convertirse en Derecho positivo la futura Ley General de Navegación Marítima, lo más probable es que el problema deje de existir, porque pudiera ser que se suprimiese el requisito de la inscripción registral mercantil. Mas, —por el momento— debemos señalar que, si la finalidad de la inscripción es la de dar publicidad a una situación de privilegio, ésta también se puede conseguir por la vía de la inscripción en el Registro de Cooperativas. Por este motivo, entendemos que el naviero cooperativo debe ser uno de los sujetos que se pueden beneficiar de la limitación de responsabilidad predicable de todo naviero inscrito en el RM. Por otra parte, cabe señalar que —además de esta limitación de responsabilidad jurídico-marítima—, el naviero cooperativo, en tanto que *persona jurídica* societaria, *disfrutará de la limitación “de responsabilidad”* que es *típica de las sociedades*; es decir, de aquellas sociedades cuyo régimen jurídico conlleva el que los socios no respondan personalmente de las deudas sociales, y sí sólo de la cantidad que se hayan comprometido a aportar a la sociedad; más concretamente, del régimen de responsabilidad *limitada* propio de las Cooperativas.

15. Ahora bien; a pesar de lo expuesto en la conclusión precedente, el sistema de imputación de pérdidas propio de las sociedades cooperativas, hace que la limitación de responsabilidad de los socios quede en entredicho. Así, la proclamación legal del art. 15.3 de la LC, en virtud de la cual los socios cooperativos sólo responderán de las deu-

das sociales hasta el importe de su compromiso de aportación a capital social, viene a quedar oscurecida y enturbiada por el art. 59 LC, donde se establece que si los resultados del ejercicio económico son negativos, éstos pueden alcanzar a los socios, ya que su patrimonio puede verse afectado por las pérdidas sociales.

16. Centrándonos en las relaciones internas entre el naviero cooperativo y los cooperativistas que mutualizan la prestación de sus servicios marítimos, definimos las distintas clases de socios cooperativos, para determinar cuáles de ellos y en qué condiciones pueden desarrollar el trabajo a favor de la cooperativa. Así, entendemos que son socios mutualistas aquellos socios que desarrollan aquella parte del objeto social que denominamos actividad cooperativizada y, por su parte, concebimos a los socios no mutualistas como aquellos que coadyuvan a la consecución del objeto social mediante el desarrollo de actividades que, aunque forman parte del objeto social, no son actividad cooperativizada (socios de trabajo y los socios colaboradores). Establecida esta diferencia, concluiremos que, en el naviero cooperativo -como CTA-, sólo podrán mutualizar sus servicios marítimos los socios trabajadores.

17. Consideramos de especial relevancia, por la trascendencia que en el ámbito marítimo pueda tener, el detenernos en la posibilidad que apunta el art. 1 de la LC, en virtud del cual podrán ser socios, además de las personas físicas y jurídicas, las comunidades de bienes. De este modo, puede llegar a ser socio del naviero cooperativo un condominio naval. Ahora bien, teniendo en cuenta que el condominio carece de personalidad jurídica, la integración en la sociedad cooperativa se hará en una única posición de socio que comporten todos los comuneros. Pero, además, para que el condominio no se quede sin objeto, es preciso que la aportación del bien o derecho sobre el que recae sea aportado a la cooperativa a título de uso, de forma que los condóminos sigan mantenido la cotitularidad sobre el mismo. Ahora bien, la comunidad naval del C. com. es un tipo de copropiedad con particularidades propias. Así, para que podamos hablar de condominio de buque sometido al régimen del C. com., no es suficiente con la simple cotitularidad de un buque, sino que se requiere que dicho buque sea objeto de explotación. Para llevar a cabo esta explotación los comuneros pueden nombrar como naviero gestor a una sociedad cooperativa o, directamente, pueden ceder su explotación al naviero cooperativo. En este caso, como la explotación no se realiza por la comunidad, sino por un tercero -el naviero cooperativo- no se aplican las normas del C. com., sino que le resultarán aplicables las normas del condominio ordinario, regulado en el Código civil; solución que -además- parece estar en línea con la inminente Reforma de nuestro Derecho Marítimo.

18. Los servicios marítimos que pueden prestar los socios trabajadores a favor de la cooperativa, como fórmula de desarrollo de la actividad cooperativizada, en el supuesto del naviero cooperativo -y que no es otra que la de explotación del buque-, pueden ser de índole tan diversa como los que se realizan al amparo del contrato de embarco (capitán, oficialidad, dotación, trabajadores terrestres), incluso pueden incluirse algunos servicios de gestión como es el caso del consignatario impropio (por no tratarse de un colaborador plenamente independiente). Se crea así una suerte de comunidad de trabajo cooperativo ordenado en torno a la navegación del buque, cuya comunidad se crea, no sobre la base de un conjunto de contratos laborales -principal, aunque no exclusivamente, "de embarco"-, sino sobre la base de la relación asociativa, que surge del contrato de sociedad cooperativa.

19. Esta comunidad de trabajo cooperativo, además de las especialidades propias que se derivan del tipo social que se adopta, plantea la interrogante de si acaso poseería otras, típicamente laborales, derivadas del lugar en el que se desarrolla la prestación de este tipo de servicios. Nos referimos al ejercicio -por parte de los socios trabajadores- de derechos como el derecho de huelga y la libertad sindical, pero también -y por

otra parte- al ejercicio de ciertos derechos no laborales, sino corporativos; verdaderos derechos *de socio*, en alta mar.

En relación con los primeros, concluimos que los derechos colectivos predicables de los trabajadores por cuenta ajena, no tienen cabida en la relación societaria que media entre el socio trabajador y la cooperativa; y ello, no porque entendamos que no hay confrontación de intereses, sino porque consideramos que existe una serie de mecanismos cooperativos que permiten solucionar dichas confrontaciones, sin tener que acudir a instituciones ajenas al Derecho de cooperativas. Así, debemos tener presente que en este tipo de sociedades en las que propiedad y gestión son inescindibles, la política general de la empresa se fija por los socios en Asamblea General y que ellos mismos nombran y fiscalizan la actuación del Consejo Rector.

En relación con el ejercicio de los derechos corporativos, no podemos perder de vista el hecho de que la actividad cooperativizada se desarrolla en el seno de un buque que los mantiene alejados de tierra y que, por tanto, dificulta el ejercicio de los mencionados derechos. La propia legislación cooperativa regula una institución que permitiría solucionar –siquiera en parte- este obstáculo: se trata de la *Asamblea de delegados*; es decir, un sistema de asambleas o juntas de socios *en doble nivel*.

Pero otra opción, nada desdeñable, viene de la mano de las nuevas tecnologías que nos ofrecen grandes posibilidades de publicidad y de comunicación. En este sentido, entendemos que, habiendo pacto entre la cooperativa y sus socios, deben reputarse válidos los documentos electrónicos como forma de comunicación social. Así, también, las páginas web deben entenderse como un medio eficaz y complementario de difusión de información social, sin que lleguen a sustituir plenamente a los medios tradicionales de difusión. Pero el empleo de estas nuevas tecnologías nos permite ir más allá, llegando a posibilitar la convocatoria electrónica y la celebración de asambleas generales virtuales a través de medios telemáticos. Por lo que hace a la celebración, teniendo en cuenta lo preceptuado por el art. 24 de la LC (donde se señala que los estatutos podrán establecer “además” –del anuncio en el domicilio social- cualquier procedimiento de comunicación), diremos que la convocatoria telemática tendrá cabida como medio complementario de comunicación, pero sin que llegue a sustituir la obligación legal de su anuncio en el domicilio social de la cooperativa.

Por lo que hace a la celebración de la Asamblea virtual, ésta podría tener cabida si tal previsión se recogiese en los Estatutos. De este modo, se posibilitaría que la Asamblea se celebrase de forma simultánea entre los cooperativistas que se encuentren en tierra, y los cooperativistas embarcados, facilitando el ejercicio de sus derechos corporativos.

20. La comunidad de trabajo marítimo cooperativo se puede ver complementada por el trabajo que pueden prestar sujetos distintos de los socios cooperativos *strictu sensu* o de los socios cooperativos plenos: nos referimos, en primer lugar, a los socios a prueba, cuya finalidad –más amplia que la de su homónimo laboral-, es la de comprobar su idoneidad para prestar el servicio que se requiere, así como comprobar si asume los principios cooperativos. Pero, no sólo difiere del instituto probatorio laboral en la amplitud de su elemento causal, sino que posee una configuración jurídica distinta. Así, mientras en el ámbito laboral la diferencia entre el periodo de prueba y el contrato de trabajo sólo se traduce en la resolución “*ad nutum*” del primero, en el caso del socio a prueba, su posición jurídica diverge en tal medida de la del socio pleno –ya que los principales derechos que perfilan jurídicamente la posición de socio quedan en situación de latencia-, que se llega a discutir su propia condición de socio. Ahora bien, si tenemos en cuenta que el socio a prueba realiza una actividad tendente a la consecución del fin común, mediante la aportación de su trabajo, y dicha aportación se materializa a través de los mecanismos societarios y no a través de simples vínculos laborales, hemos de

afirmar que se trata de un auténtico *socio*, aunque algunos de sus derechos y obligaciones se encuentren en situación de latencia hasta que se haya superado el periodo de prueba. Y es que no es lo mismo la naturaleza jurídica de una relación, que su mayor o menor grado de “consolidación”.

Estamos, pues, ante un contrato de sociedad sometido a una condición compleja (suspensiva y resolutoria); esto es, cumplida la condición suspensiva, el socio a prueba pasa a ostentar la condición de socio pleno y, en caso de no superarse el periodo de prueba, se resuelve el contrato (condición resolutoria).

Como señalábamos anteriormente, también tiene encaje en esta comunidad cooperativa marítima el trabajo prestado por no socios; es decir, por trabajadores en sentido estricto, en los que concurren todas las notas de laboralidad exigidas por el ET. El régimen jurídico de estos trabajadores se ve completado por un conjunto de derechos adicionales que le confiere la cooperativa en su ánimo de favorecer la participación de los trabajadores en la marcha de la empresa. De este modo, se les reconoce el derecho a ser parte del órgano de administración de la sociedad cooperativa (art. 33.3 LC), a disfrutar de los servicios ofrecidos a través del Fondo de Educación y promoción (art. 56 LC), así como el derecho a participar en los resultados positivos de la sociedad. Es, pues, un elenco de derechos que permiten un mayor grado de implicación del trabajador no socio en la propia empresa y que se ve completado con la posibilidad que se le ofrece al trabajador de pasar a ser socio de la cooperativa. Con este motivo, por vía estatutaria, se podrá regular un procedimiento especial de acceso de los trabajadores asalariados a la condición de socio.