

JESÚS MARTÍNEZ GIRÓN

**«LA SEGURIDAD SOCIAL  
INTERNACIONAL DEL MAR»**

12 DE JULIO DE 2001

## JESÚS MARTÍNEZ GIRÓN

NACIDO EN MADRID (1957). LICENCIADO EN DERECHO (1979) CON PREMIO EXTRAORDINARIO, Y DOCTOR EN DERECHO (1983) TAMBIÉN CON PREMIO EXTRAORDINARIO, POR LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA.

AMPLIACIÓN DE ESTUDIOS DE POSTGRADO (1986) COMO «VISITING SCHOLAR IN LAW», EN LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE CALIFORNIA, CAMPUS DE LOS ÁNGELES (UCLA, ESTADOS UNIDOS).

PONENTE Y COMUNICANTE EN DIVERSOS CONGRESOS INTERNACIONALES (LOVAINA, PORTO, ETC.) Y NACIONALES SOBRE TEMAS DE MI ESPECIALIDAD. DIRECTOR DE SEIS TESIS DOCTORALES, TODAS CALIFICADAS «CUM LAUDE» POR UNANIMIDAD. AUTOR DE MÁS DE UN CENTENAR DE PUBLICACIONES, ENTRE ELLAS CINCO LIBROS. MIEMBRO DEL COMITÉ DE REDACCIÓN, COMITÉ CIENTÍFICO O COMITÉ ASESOR DE DIVERSAS REVISTAS («ACTUALIDAD LABORAL», «CUADERNOS DE DERECHO PESQUERO», «REVISTA GALLEGA DE DERECHO SOCIAL», «REVISTA GALLEGA DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA», «ANUARIO DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA», «DEREITO. REVISTA DE LA FACULTAD DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO»). CO-REPORTER NACIONAL ESPAÑOL DEL ANUARIO «INTERNATIONAL LABOUR LAW REPORTS».

TRES SEXENIOS DE INVESTIGACIÓN, POSITIVAMENTE EVALUADOS POR LA COMISIÓN NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA ACTIVIDAD INVESTIGADORA. PRESIDENTE DE LOS COMITÉS DE EXPERTOS EXTERNOS EVALUADORES DE TITULACIONES EN LAS UNIVERSIDADES DE ZARAGOZA (AÑO 2000) Y PÚBLICA DE NAVARRA (AÑO 2001), EN EL MARCO DEL PRIMER PLAN NACIONAL DE EVALUACIÓN DE LA CALIDAD DE LAS UNIVERSIDADES.

DESDE 1991, CATEDRÁTICO DE DERECHO DEL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL DE LA UNIVERSIDAD DE A CORUÑA.



## I. LA LEY DE SEGURIDAD SOCIAL DEL PABELLÓN

1. Como es sabido, la normativa reguladora del REM cubre en su ámbito de aplicación muy distintos tipos de actividades, casuísticamente detalladas en el art. 2 del TRTM de 1974<sup>1</sup>. De este heterogéneo conjunto

---

\* Texto base de la conferencia impartida en la Cátedra «Jorge Juan» (Universidad de A Coruña-Zona Marítima del Cantábrico), en Ferrol, el día 12 de julio de 2001.

\*\* Abreviaturas utilizadas: Ar (Repertorio Aranzadi); BOE (Boletín Oficial del Estado); DOCE (Diario Oficial de las Comunidades Europeas); ET (Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores); ISM (Instituto Social de la Marina); LGSS (Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 junio, por el que se aprueba el nuevo texto refundido de la Ley General de Seguridad Social); OM (Orden Ministerial); RD (Real Decreto); REM (Régimen Especial de Seguridad Social del Mar); RGSSTM (Decreto 1867/1970, de 9 julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar); RMTAS (Resolución del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales); STC (Sentencia del Tribunal Constitucional); SSTCT (Sentencias del Tribunal Central de Trabajo); SSTJCEE (Sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas); STS o SSTs (Sentencia o Sentencias del Tribunal Supremo); STSJ (Sentencia del Tribunal Superior de Justicia); TCT (Tribunal Central de Trabajo); TRTM (Decreto 2864/1974, de 30 agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 diciembre, y 24/1972, de 21 junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar).

<sup>1</sup> En idéntico sentido, véase también art. 2 del RGSSTM de 1970.

de trabajos sólo es susceptible, sin embargo, de llegar a provocar problemas jurídicos de carácter internacional, en principio, la actividad que desarrollan los «marineros»<sup>2</sup>, esto es, quienes prestan sus servicios profesionales a bordo de un barco; y ello, por causa de que el buque es un centro de trabajo<sup>3</sup> por definición móvil, ideado para desplazarse también por el territorio (esto es, las aguas jurisdiccionales) de muy diversos Estados, y que puede, por lo mismo, ser punto de convergencia de muy distintas leyes nacionales, incluidas las de seguridad social, de esos diversos Estados. Prueba lo dicho, con toda rotundidad, el propio TRTM de 1974, que sólo contiene a lo largo de su articulado una única referencia a normas de carácter internacional eventualmente aplicables a personas cubiertas por el REM, precisamente a propósito de «...*marineros* repatriados que hayan trabajado en *barcos* extranjeros, abanderados en países sin *Convenio* con España...»<sup>4</sup>.

2. Dichos problemas de seguridad social internacional en que eventualmente pueden llegar a verse involucrados «marineros», desde siempre vienen resolviéndose por aplicación de la llamada «ley del pabellón» o ley de abanderamiento del buque, construida sobre la ficción de que éste es parte integrante del territorio del Estado, y que conduce, en principio, a la aplicación al «marinero» de la legislación de seguridad social de la nacionalidad del buque en que se hallase embarcado. Así lo viene sosteniendo pacíficamente reiteradísima jurisprudencia laboral, posterior a una STS de 19 febrero 1990<sup>5</sup>, relativa a que dicha «ley del pabellón», como es lógico, «rige también en materia de Seguridad Social»<sup>6</sup>; «ley» que, como afirma una STSJ Galicia de 26 noviembre 1999<sup>7</sup>, resulta deducible «del art. 1.5 del Estatuto de los Trabajadores en cuanto declara que ‘en la actividad del trabajo en el mar se considerará como centro de trabajo el buque...’, y del

---

<sup>2</sup> Con otras palabras, las personas encuadrables en las actividades mencionadas en el art. 2. a), 1ª, 2ª y 7ª del TRTM de 1974.

<sup>3</sup> Véase art. 1.5 del ET.

<sup>4</sup> Disposición Transitoria 3ª, relativa a ciertas prestaciones de «asistencia social».

<sup>5</sup> Ar. 1116.

<sup>6</sup> FD 2º, párr. 4º.

<sup>7</sup> Ar. 3603.

art. 10.2 del Código Civil al disponer que los buques quedan sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro»<sup>8</sup>.

## II. LA LEY ESPAÑOLA DE SEGURIDAD SOCIAL, COMO LEY DEL PABELLÓN, Y LAS EXCEPCIONES A SU APLICACIÓN

3. Resulta así evidente, precisamente por aplicación de la citada «ley del pabellón», que todo «marinero» que trabaje en un *buque de nacionalidad española* queda comprendido, en principio, en el campo de aplicación del REM, teniendo en cuenta a estos efectos, de acuerdo con lo dispuesto en el RD 1027/1989, de 28 julio<sup>9</sup>, que «para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que ésta concede y a arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante»<sup>10</sup>, entendiéndose «por abanderamiento de un buque el acto administrativo por el cual y tras la tramitación prevista en este Real Decreto, se autoriza a que el buque arbole el pabellón nacional»<sup>11</sup>. Se trata de una regla aplicable con independencia de la nacionalidad, española o extranjera, que tenga el «marinero» embarcado en uno de nuestros buques, por así disponerlo —a propósito siempre de las prestaciones contributivas— el art. 7.1 de la LGSS-1994<sup>12</sup>, al que remite el

---

<sup>8</sup> FD Único, consideración 3ª. Norma ésta completada, por cierto, en el art. 11.1, párr. 2º, inciso 2º, del Código Civil, según el cual «los navíos y las aeronaves militares se consideran como parte del territorio del Estado al que pertenezcan».

<sup>9</sup> BOE de 15 agosto.

<sup>10</sup> Art. 2, párr. 1º.

<sup>11</sup> Art. 14.

<sup>12</sup> En la redacción que le dio la Ley 13/1996, de 30 diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social; precepto éste según el cual «estarán comprendidos en el Sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones de modalidad contributiva, cualquiera que 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 supuestos, ejerzan su actividad en territorio nacional». En este sentido, la Ley 66/1997,

art. 2 del TRTM de 1974<sup>13</sup>. Pero se trata, también, de una regla con excepciones que la hacen brillar, para cuyo análisis conviene agrupar todas las posibles categorías de «marineros» extranjeros embarcados en buques españoles dentro de tres epígrafes perfectamente diferenciados.

4. El primero se refiere a «marineros» de países de la *Unión Europea* embarcados en nuestros buques, puesto que el Reglamento CEE 1408/71, de 14 junio<sup>14</sup>, después de reiterar la vigencia como regla general de la «ley de pabellón»<sup>15</sup> —que determinaría la aplicación también en estos casos de la normativa reguladora del REM—, establece hasta cuatro excepciones a la aplicación de dicha regla<sup>16</sup>, que convenientemente reformuladas y adaptadas (por no decir «traducidas») al lenguaje jurídico que los españoles solemos usar<sup>17</sup> —la redacción del Reglamento 1408/71 es, en este y en otros tantos puntos, verdaderamente endiablada—, podrían quedar reconducidas a sólo tres: 1) cuando, a pesar de prestar ocasionalmente servicios en un buque español —incluso por cuenta propia— el «marinero» en cuestión ejerza normalmente su actividad con sujeción a la legislación de seguridad social de otro Estado miembro, en cuyo caso esta misma legislación segui-

---

de 30 diciembre («BOE» de 31 diciembre), de medidas fiscales, administrativas y del orden social, completa su redacción, añadiendo al mismo «y estén incluidos en algunos de los apartados siguientes» (cfr. su art. 44).

<sup>13</sup> Según el cual «en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar quedarán comprendidos los trabajadores o asimilados que, estando incluidos en el artículo 7º de la Ley General de la Seguridad Social..., se dediquen a la realización de alguna de las actividades marítimo-pesqueras enumeradas en los apartados siguientes...».

<sup>14</sup> Citado por la versión contenida en la parte I del Anexo A del Reglamento (CE) núm. 118/97, del Consejo, de 2 diciembre 1996 (DOCE de 30 enero 1997).

<sup>15</sup> En su art. 13. 1. c), según el cual «la persona que ejerza su actividad profesional a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado miembro estará sometida a la legislación de ese Estado».

<sup>16</sup> En su art. 14 *ter*, que lleva por rúbrica «Normas particulares aplicables a los trabajadores del mar».

<sup>17</sup> Para otro ensayo de «traducción», véase MONTROYA MELGAR, A; GALIANA MORENO, J.M. y SEMPERE NAVARRO, A.V., *Derecho Social Europeo*, Tecnos (Madrid, 1994), pág. 232.

rá aplicándosele<sup>18</sup>; 2) cuando, a pesar de prestar ocasionalmente servicios en un buque español, el trabajador en cuestión ni pertenezca a la tripulación del mismo ni ejerza habitualmente su actividad profesional en el mar, en cuyo caso se le aplicará la legislación de seguridad social del Estado miembro en cuyo territorio se halle nuestro buque<sup>19</sup>; y 3) cuando, a pesar de prestar servicios por cuenta ajena en un buque español, el «marinero» en cuestión sea retribuido por una empresa domiciliada en otro Estado miembro del que dicho trabajador sea residente, en cuyo caso se le aplicará la legislación de seguridad social de este último Estado miembro<sup>20</sup>.

5. El segundo epígrafe se refiere, por su parte, a «marineros» embarcados en nuestros buques pero que *no sean nacionales de países miembros de la Unión Europea* —ni tampoco, por supuesto, nacionales de Noruega, Islandia y Liechtenstein, dada su asimilación a los de la Unión Europea en virtud del Acuerdo de 2 mayo 1992, sobre el «Espacio Económico Euro-

---

<sup>18</sup> Es lo que vienen a decir el art. 14 *ter.* 1, según el cual «la persona que ejerza una actividad por cuenta ajena al servicio de una empresa de la que dependa normalmente, bien sea en el territorio de un Estado miembro o bien a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro, y que está destacada por esta empresa para realizar un trabajo por su cuenta a bordo de un buque que enarbole pabellón de otro miembro seguirá sometida a la legislación del primer Estado miembro en las condiciones previstas en el punto 1 del art. 14»; y el art. 14 *ter.* 2, según el cual «la persona que ejerza normalmente una actividad por cuenta propia, bien sea en el territorio de un Estado miembro, o bien a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro, y que efectúe por su propia cuenta un trabajo a bordo de un buque que enarbole pabellón de otro Estado miembro, seguirá sometida a la legislación del primer Estado miembro en las condiciones previstas en el punto 1 del art. 14 *bis*».

<sup>19</sup> Es lo que viene a decir el art. 14 *ter.* 3, según el cual «la persona que, no ejerciendo habitualmente su actividad profesional en el mar, realiza un trabajo en las aguas territoriales o en un puerto de un Estado miembro, en un buque que enarbole pabellón de otro Estado miembro que se encuentre en esas aguas territoriales o en ese puerto, sin pertenecer a la tripulación de dicho buque, estará sometida a la legislación del primer Estado miembro».

<sup>20</sup> Es lo que viene a decir el art. 14 *ter.* 4, según el cual «la persona que ejerza una actividad por cuenta ajena a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado miembro y que sea remunerada por esa actividad por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en el territorio de otro Estado miembro, estará sometida a la legislación de este último Estado, si reside en su territorio; la empresa o la persona que pague la retribución será considerada como empresario para la aplicación de dicha legislación».

peo»<sup>21</sup>—, a los cuales también se les aplica en principio, como es lógico, la normativa reguladora del REM, salvo en la hipótesis de que por Convenio internacional de seguridad social suscrito por España y alguno de tales países se prevean excepciones a la aplicación de la «ley del pabellón» y se trate, al tiempo, de trabajadores incurso en ellas. Tal es el caso, de un lado, de los Convenios bilaterales de seguridad social suscritos por nuestro país y México<sup>22</sup>, Brasil<sup>23</sup>, Canadá<sup>24</sup>, Chile<sup>25</sup>, Ucrania<sup>26</sup> y Uruguay<sup>27</sup>, en los cuales se afirma que «cuando el trabajador [asalariado que desempeñe su actividad a bordo de un buque] sea remunerado por esa actividad por una empresa o una persona que tenga su domicilio en el territorio de la otra Parte Contratante, estará sometido a la legislación de esta última Parte Contratante si reside en su territorio»<sup>28</sup>; y también, de otro lado, aparte de los seis convenios recién citados<sup>29</sup>, igualmente —salvo error u omisión— de los Convenios bilaterales de seguridad social suscritos por nuestro país con Argentina<sup>30</sup>, Ecuador<sup>31</sup>, Filipinas<sup>32</sup>, Marruecos<sup>33</sup>, Paraguay<sup>34</sup>, Perú<sup>35</sup>,

<sup>21</sup> Dicho acuerdo se publicó, aparte de en el DOCE, también en BOE de 25 enero 1994. Sobre el tema, véase ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J.L., *Instituciones de Seguridad Social*, 17ª ed., Civitas (Madrid, 2000), págs. 413-413.

<sup>22</sup> BOE de 17 marzo 1995.

<sup>23</sup> BOE de 15 enero 1996.

<sup>24</sup> BOE de 8 febrero 1997.

<sup>25</sup> BOE de 25 marzo 1998.

<sup>26</sup> BOE de 4 abril 1998.

<sup>27</sup> BOE de 24 febrero 2000.

<sup>28</sup> Cfr. art. 6.4, párr. 2º, inciso 1º del Convenio con México; en sentido virtualmente idéntico, art. 7.3, párr. 2º, inciso 1º del Convenio con Brasil, art. 6.4 del Convenio con Canadá, art. 7.3, párr. 2º, del Convenio con Chile, art. 7.4, párr. 2º (con derecho de opción del «marinero») del Convenio con Ucrania, y art. 7.1, letra c), párr. 2º del Convenio con Uruguay.

<sup>29</sup> Cfr. art. 6.5 del Convenio con México, y art. 7.4 del Convenio con Brasil.

<sup>30</sup> BOE de 16 septiembre 1967; cfr. art. 3.1 c) del Convenio.

<sup>31</sup> BOE de 29 julio 1975; cfr. 3.1 c) del Convenio.

<sup>32</sup> BOE de 11 octubre 1989; cfr. art. 6. d) del Convenio.

<sup>33</sup> BOE de 13 octubre 1982; cfr. art. 6.1 e) del Convenio.

<sup>34</sup> BOE de 4 octubre 1974; cfr. art. 4.1 c) del Convenio.

<sup>35</sup> BOE de 12 junio 1985; cfr. art. 6.1 c) del Convenio.



Rusia<sup>36</sup> y Venezuela<sup>37</sup>, en los cuales —con unas u otras palabras, y aun cuando no se trate de «marineros» en sentido estricto— igualmente se exceptiona la «ley del pabellón», aplicándose la legislación del Estado en cuyas aguas jurisdiccionales se encuentre el buque, cuando éste emplee a trabajadores de dicho Estado en operaciones de carga y descarga, reparación, vigilancia en puerto y similares<sup>38</sup>.

6. En fin, el tercer epígrafe se refiere a «marineros» igualmente empleados en nuestros buques que sean *nacionales de países no integrados en la Unión Europea, pero con los que la propia Unión Europea hubiese establecido Convenio de seguridad social*. Se trata del caso enjuiciado por la STC 130/1995, de 11 septiembre<sup>39</sup>, en la que se declara que «un trabajador de nacionalidad marroquí, empleado por empresa [naviera] española, no puede ser excluido de la prestación de desempleo a la que tienen derecho los trabajadores nacionales si cumple con las previsiones legales que regulan dicha prestación»<sup>40</sup>. El caso resulta interesante, a nuestros efectos, por cuanto: 1) pone de relieve que los Convenios bilaterales de seguridad social pueden matizar implícitamente la aplicación de la «ley del pabellón», excluyendo de su ámbito determinadas categorías de prestaciones contempladas en el REM, como era el caso del Convenio Hispano-Marroquí de 1979<sup>41</sup>, que no incluía la prestación por desempleo entre las de seguridad social reconocidas a las marroquíes en España; y 2) pone de relieve igualmente que ciertos Tratados internacionales aun no formalmente estipulados por España, podían enervar la aplicación de Convenios bilaterales suscritos por nuestro país, como era el caso del Reglamento (CEE) 2211/1978, aprobando el Acuerdo de Cooperación entre la Comunidad y el Reino de Marruecos de 1976, cuyo art. 41.1 disponía que «los trabajadores de

---

<sup>36</sup> BOE de 24 febrero 1996; cfr. art. 7.3, párr. 2º.

<sup>37</sup> BOE de 7 julio 1990; cfr. art. 7.3 del Convenio.

<sup>38</sup> En idéntico sentido, véase art. 7.4 del Convenio con Chile (cit. *supra*, nota 25), art. 7.1 del Convenio con Uruguay (cit. *supra*, nota 27), y art. 7.5 del Convenio con Ucrania (cit. *supra*, nota 26).

<sup>39</sup> BOE de 14 octubre.

<sup>40</sup> FJ 5º, párr. 2º.

<sup>41</sup> BOE de 13 octubre 1982.

nacionalidad marroquí y los miembros de su familia residentes en el territorio de un Estado miembro de la CEE 'se beneficiarán, en el sector de la seguridad social de un régimen caracterizado por la ausencia de cualquier discriminación basada en la nacionalidad con respecto a los propios nacionales de los Estados miembros donde estén empleados'»<sup>42</sup>.

Sorprende que esta STC 130/1995 parezca dar a entender que el único Convenio de la OIT aplicable al supuesto de hecho que enjuiciaba era el núm. 97 de 1949, sobre trabajadores emigrantes<sup>43</sup>, olvidando aparentemente que el Convenio de la OIT núm. 165 de 1987, sobre seguridad social de la gente de mar, ratificado por España en 1991<sup>44</sup>, obligaba a nuestro país a aplicar el principio de igualdad de trato de los extranjeros con los nacionales en materia de prestaciones de asistencia sanitaria y por desempleo. En cualquier caso, se trata de un olvido jurídicamente intrascendente, puesto que este segundo Convenio, construido como todos los de la OIT sobre la base del principio de reciprocidad, nunca hubiera podido llegar a aplicarse a dicho caso, al no haber sido suscrito ni por Marruecos ni prácticamente por nadie<sup>45</sup>.

---

<sup>42</sup> FJ 5º, párr. 1º.

<sup>43</sup> En efecto, su FJ 3º afirma que «habría de aplicarse el Convenio de la O.I.T. 97/1949 sobre trabajadores emigrantes que tampoco dispone nada en cuanto a la prestación por desempleo, limitándose (art. 2) a declarar la obligación de los Estados miembros de desplegar sus esfuerzos para proteger a este colectivo (el excluido de las 'gentes del mar')».

<sup>44</sup> BOE de 27 marzo 1992.

<sup>45</sup> Sólo lo habían ratificado en 1993 España y Hungría; cfr. el vol. *Normas internacionales de trabajo de la OIT*, t. II, Lex Nova (Valladolid, 1993), pág. 1190. Prescindiendo de Convenios no ratificados por España, o ratificados por ella pero que nunca entraron en vigor, otros Convenios de la OIT sobre seguridad social, específicamente relativos a «marineros», son los siguientes: el núm. 8, relativo a la indemnización por desempleo en caso de pérdida por naufragio de un buque (Gaceta de 13 mayo 1924), el núm. 55, relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar (BOE de 30 noviembre 1972), el núm 56, relativo al seguro de enfermedad de la gente del mar (BOE de noviembre 1972), el núm. 113, relativo al examen médico de los pescadores (BOE de 24 abril 1962), y el núm. 164, sobre la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar (BOE 21 de enero 1991).

### III. LA LEY EXTRANJERA DE SEGURIDAD SOCIAL, COMO LEY DEL PABELLÓN, Y LAS EXCEPCIONES A SU APLICACIÓN

7. La lógica de la «ley de pabellón» conduce, pero ahora en el supuesto inverso al que se ha venido tratando —esto es, en la hipótesis de «marinero» *español embarcado en buque extranjero*—, a la aplicación de la legislación de seguridad social del país extranjero de que se trate. Lo confirma con toda rotundidad una STSJ Galicia de 30 septiembre 1992<sup>46</sup>, luego reiterada por la ya citada del propio Tribunal de 26 noviembre 1999<sup>47</sup>, cuando afirma que «tanto para el extranjero en España como para el español que trabaja en el extranjero, la legislación de la Seguridad Social está fundamentada en el principio de territorialidad, por lo que el español que se enrola en buque extranjero estará sometido a la legislación del país del empresario»<sup>48</sup>; razón por la cual —concluyó— «al ser contratado el trabajador [español] por una empresa extranjera [mexicana], para prestar servicios de cocinero en un buque extranjero [mexicano] y por producirse el accidente en el citado buque estando en altamar y por tanto, en territorio extranjero, no tiene derecho a reclamar las prestaciones de ILT... de la Seguridad Social española»<sup>49</sup>. No puede extrañar, por ello mismo, que la Ley 33/1971, de 21 julio, de emigración, afirme que, «a los efectos de lo dispuesto en la presente Ley, tendrán la consideración de *emigrantes* los marinos mercantes y pescadores españoles que presten sus servicios en buques extranjeros»<sup>50</sup>.

8. Esa remisión —siempre respecto de «marineros» españoles— a leyes de seguridad social extranjeras, por elementales razones de justicia social, parece que repele cuando el país extranjero en cuestión no admite término de comparación con España. Se trata, además, de un problema muy grave y no de mera anécdota, pues «es comúnmente sabido que existe

---

<sup>46</sup> Ar 3990.

<sup>47</sup> *Supra*, nota 7.

<sup>48</sup> FD único, párr. 2°.

<sup>49</sup> *Ibid.*

<sup>50</sup> Disposición Adicional 1ª, párr. 2°.

una serie de Estados (Liberia, Panamá, Chipre, Bermudas, Bahamas, Honduras, Costa Rica, Líbano, Somalia, Singapur, Malta, Sierra Leona, Sri Lanka) que otorgan las llamadas *banderas de conveniencia* o de complacencia<sup>51</sup>; países éstos que, como puede suponerse, carecen de sistemas de seguridad social equiparables al nuestro, lo que no obsta para que nuestros tribunales laborales, aplicando la «ley del pabellón», se vean obligados a remitir a estos peculiares emigrantes nuestros a tales legislaciones (y jurisdicciones) extranjeras. Baste, como prueba de todo lo dicho, la afirmación contenida en la antes citada STS de 19 febrero 1990<sup>52</sup>, relativa a una demanda sobre gran invalidez por accidente cardiovascular deducida por «marinero» español, según la cual resultaba «de aplicación la ley del lugar donde se prestan los servicios... que en el caso es Liberia»<sup>53</sup>; y también, la conclusión a que llega una STSJ Galicia de 18 junio 1999<sup>54</sup>, según la cual la legislación de seguridad social aplicable al caso que enjuiciaba era la legislación panameña, puesto que «el causante [de las prestaciones de muerte y supervivencia reclamadas por su viuda] venía prestando servicios en un buque de pabellón extranjero [panameño] y para una empresa [de nacionalidad suiza] también extranjera»<sup>55</sup>.

9. Al tratarse de un problema de carácter internacional, resulta lógico que la propia comunidad internacional haya reparado en la existencia del mismo y, al tiempo, haya intentando resolverlo. A tal efecto, en la sexagésima segunda reunión de la Conferencia General de la OIT, celebrada en Ginebra en 1976, se adoptó el *Convenio núm. 147 de la propia O.I.T. sobre normas mínimas en la Marina Mercante*, en el que después de recordar «haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a los navíos en que prevalecen condiciones inferiores a las normas mínimas, especialmen-

---

<sup>51</sup> Véase J.L. IRIARTE ANGEL, *El contrato de embarque internacional*, Beramar (Madrid, 1993), pág. 32.

<sup>52</sup> Cit. *supra*, nota 5.

<sup>53</sup> FD 2º, párr. 3º. Véase también, a propósito de una demanda formulada por accidente de trabajo, una STCT de 26 noviembre 1983 (Ar. 10143), que remite, en principio, a la legislación de seguridad social de Singapur.

<sup>54</sup> Ar. 1701.

<sup>55</sup> FD 2º, párr. 4º.

te los registrados bajo banderas de conveniencia, cuestión que constituye el quinto punto del orden del día de la reunión»<sup>56</sup>, se afirma, entre otras cosas, que todo Estado miembro que ratifique el presente convenio se compromete: 1) «a promulgar una legislación que prevea para los buques matriculados en su territorio... normas de seguridad... [,] un régimen apropiado de seguridad social... [y] condiciones de empleo y de vida a bordo... obligatorias para los armadores y la gente de mar»<sup>57</sup>; y 2) «a ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de... [las] normas de seguridad... [,] la aplicación del régimen de seguridad social prescrito por la legislación nacional... [y] las condiciones de empleo y de vida a bordo prescritas por la legislación nacional»<sup>58</sup>. Por su parte, y en la misma línea, la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*, adoptada con fecha 10 diciembre 1982<sup>59</sup>, afirma —a propósito de la nacionalidad de los buques—, después de reiterar la vigencia de la «ley del pabellón»<sup>60</sup>, que «ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque»<sup>61</sup>.

Se trata, sin embargo, de soluciones al problema clamorosamente inefectivas, puesto que, por ejemplo, países como Liberia han ratificado uno y otro Instrumentos internacionales<sup>62</sup>, sin que por ello se haya producido ninguna aproximación a lo que son los *standards* de seguridad social occidentales. De ahí que países como el nuestro, por razones de competitividad, a pesar de haber suscrito también dichas dos Convencio-

<sup>56</sup> Cfr. exposición de motivos, párr. 3º de dicho convenio.

<sup>57</sup> Art. 2. a).

<sup>58</sup> Art. 2. b).

<sup>59</sup> Entró en vigor, al parecer, el día 16 noviembre 1994, fecha ésta de transcurso de los 12 meses siguientes al depósito del sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión (cfr. su art. 308).

<sup>60</sup> Pues, de acuerdo con su art. 91.1, inciso 2º, «los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar».

<sup>61</sup> Art. 91.1, inciso 3º.

<sup>62</sup> Las correspondientes listas de tales Estados pueden compulsarse en TORRES UGENA, N., *Textos normativos de derecho internacional público*, 5ª ed., Civitas (Madrid, 1996), pág. 249, nota 1; y en el vol. *Normas internacionales de trabajo de la OIT*, t. II, cit., pág. 1078.

nes internacionales<sup>63</sup>, se hayan visto incluso obligados a crear sus propios pabellones de conveniencia, que en el caso español aparece regulado en la Ley 27/1992, de 24 noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, según la cual se crea en la Comunidad Autónoma de Canarias «un Registro especial de buques y empresas navieras»<sup>64</sup>, aunque matizando –a propósito de la «Normativa laboral de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales»<sup>65</sup>– que las condiciones laborales y de seguridad social de estos «marineros» extranjeros, «empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que la misma respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española, todo ello sin perjuicio de la aplicación de la normativa comunitaria y de los convenios internacionales suscritos por España»<sup>66</sup>.

10. Dada la falta de operatividad de las soluciones ideadas por la comunidad internacional para resolver, entre otros muchos problemas, los de seguridad social que plantean los recién citados pabellones de conveniencia, resulta lógico que nuestro país haya intentado, por su cuenta, proteger a los «marineros» españoles embarcados en buques que enarbolan dicha clase de banderas. A este efecto, los convenios bilaterales de seguridad social aparentan ser la más primaria y elemental de las vías de solución al problema, pues bastaría con que España estipulase con uno de esos paí-

---

<sup>63</sup> Cfr. BOE de 18 enero 1982, para la de la OIT, y de 14 febrero 1997, para la de las Naciones Unidas.

<sup>64</sup> Cfr. Disposición Adicional 15ª. 1.1. Acerca de esta tema el art. 20 de la Ley 55/1999, de 29 diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social («BOE» de 30 diciembre), declara que el «enrole de personal extracomunitario en buques españoles inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras que realicen exclusivamente navegaciones de cabotaje insular tendrá la consideración de permiso de trabajo siempre que se acredite, por parte de la empresa titular de la actividad, que la jornada de trabajo, descanso, tiempo de embarque, condiciones salariales y Seguridad Social son las exigidas legalmente para los trabajadores españoles» (párr. 1º, inciso 1º).

<sup>65</sup> Cfr. Disposición Adicional 15ª. 7.

<sup>66</sup> *Ibid.*

ses el correspondiente convenio bilateral, excepcionando en la hipótesis de nuestros «marineros» emigrantes la vigencia de la «ley del pabellón», para que resultase aplicable a los mismos la normativa reguladora del REM. Se trata de una vía que, al menos al día de hoy, es practicable en la hipótesis de los convenios bilaterales de seguridad social suscritos con México, Brasil, Canadá, Chile, Ucrania y Uruguay, en los cuales se afirma —con unas u otras palabras—, como ya se indicó, que «cuando el trabajador [asalariado que desempeñe su actividad a bordo de un buque] sea remunerado por esa actividad por una empresa o una persona que tenga su domicilio en el territorio de la otra Parte Contratante, estará sometido a la legislación de esta última Parte Contratante si reside en su territorio»<sup>67</sup>.

11. Frente al relativo fracaso actual de estas vías de solución de carácter internacional y diplomático, las soluciones de carácter netamente *nacional* han revelado ser infinitamente más eficaces a la hora de resolver la problemática de seguridad social que se plantea a nuestros «marineros» emigrantes<sup>68</sup>. De este otro tipo de vías de solución, el primero a considerar es el que contempla hoy el RD 798/1995, de 19 mayo<sup>69</sup>, regulador, entre otras muchas cosas, de las llamadas «sociedades [pesqueras] mixtas»<sup>70</sup>, definidas por el RD 4448/2000, de 22 diciembre<sup>71</sup>, indicando que se trata de «toda sociedad mercantil [constituida por]... por uno o varios socios nacionales y del tercer país en que esté registrado el buque»<sup>72</sup>. Se trata de una regulación que, haciendo abstracción del dato formal del abanderamiento, está construida sobre el dato real de que nuestro «marinero» trabaja en buque pesquero propiedad de un español que tiene la condición de socio de la «sociedad mixta» extranjera y, por ello mismo, la condición de

---

<sup>67</sup> Véase *supra*, núm. 5.

<sup>68</sup> Acerca de todas las complejidades del tema, véase *in extenso* CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, Civitas (Madrid, 1999), págs. 210 y ss.

<sup>69</sup> BOE de 29 junio.

<sup>70</sup> Cfr. su capítulo VIII, así rubricado.

<sup>71</sup> BOE de 23 diciembre.

<sup>72</sup> Art. 20. A estos mismos efectos conceptuales, resulta de interés la doctrina sentada por una STSJ Galicia 21 noviembre 1992 (Ar. 5340).

empresario «real»<sup>73</sup>. De ahí que el propio RD 798/1995 afirme que nuestros «marineros» que pasen a trabajar al servicio de una de tales sociedades –las cuales, por lo demás, han de figurar inscritas en un registro español especial<sup>74</sup>–, «lo harán, en todo caso, a efectos de la garantía de sus derechos en materia de Seguridad Social, como pertenecientes a una de las empresas españolas participante en aquéllas, debiendo, en consecuencia, figurar dados de alta en el Régimen Especial Español de la Seguridad de los trabajadores del Mar para todas las contingencias protegidas por el mismo y cubiertos, en forma legal, de la de accidentes laborales y enfermedades profesionales...»<sup>75</sup>. Se trata, en fin, de una regulación que parece ideada pensando en países con ricas pesquerías y con los que ni España ni la Unión Europea tienen entablada ninguna relación jurídico-internacional de seguridad social –caso, por ejemplo, de Angola o Namibia–, pues el propio RD 798/1995 ordena la aplicación de la normativa del REM, pero «... todo ello sin perjuicio de lo que pueda resultar de los Tratados internacionales bilaterales o multilaterales suscritos por España y de la legislación del país extranjero conforme a la cual se hayan constituido las citadas empresas»<sup>76</sup>, como en los casos: 1) del convenio bilateral de seguridad social, del año 1966, que España tiene suscrito con Argentina<sup>77</sup>, a cuyo

---

<sup>73</sup> Así lo venía declarando reiterada jurisprudencia del TCT, estudiada en J. MARTÍNEZ GIRÓN, *El empresario aparente*, Civitas (Madrid, 1992), págs 56 y 57.

<sup>74</sup> Regulado hoy en el RD 601/1999, de 16 abril (BOE de 30 abril 1999), precisamente sobre registro oficial de empresas pesqueras en países terceros.

<sup>75</sup> Disposición Adicional 8ª.

<sup>76</sup> *Ibid.* Este último inciso del precepto ha dado lugar en el seno de la Unión Europea a una rica problemática jurídica relativa a las exigencias impuestas por las legislaciones irlandesa e inglesa, a veces contrarias al Derecho comunitario, para la constitución en ambos países de sociedades mixtas. En este sentido, véanse las SJJCEE dictadas en los asuntos 223/86 (caso «Pesca valentia limited c. Ministro de Pesca y Bosques de Irlanda y Attorney General»), C-3/87 (caso «The Queen y Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, c. ex parte Agegate Ltd») y, por último, en los acumulados C-46/93 (caso «Brasserie du Pêcheur SA c. República Federal de Alemania») y C-48/93 (caso «The Queen y Secretary of State for Transport c. Fartortame Ltd y otros»), este último relativo a la conocidísima en España *Merchant Shipping Act* inglesa.

<sup>77</sup> Cit. *supra*, nota 30.



amparo<sup>78</sup> se ha dictado una RMTAS de 21 enero 1997<sup>79</sup>, excepcionando la aplicación de la legislación argentina de seguridad social, respecto de «marineros» nuestros embarcados en buques propiedad de empresas pesqueras mixtas de nacionalidad argentina, que quedarían comprendidos en el campo de aplicación del REM<sup>80</sup>; y 2) de los convenios bilaterales de seguridad social suscritos con Chile en 1998<sup>81</sup> y con Uruguay en 2000<sup>82</sup>, que también permiten el encuadramiento en el REM de nuestros «marineros», supuesto que el buque chileno o uruguayo en que trabajasen fuese propiedad de una empresa pesquera mixta de nacionalidades igualmente chilena o uruguayana, siempre y cuando tuviesen su residencia en nuestro país<sup>83</sup>.

12. En esta misma línea de las soluciones de carácter nacional, pero para resolver problemas no cubiertos por la normativa reglamentaria que acaba de mencionarse, también resulta de evidente utilidad el mandato contenido en la Ley Orgánica 6/1985, de 1 julio, del poder judicial, relativo a que «en el orden social, los Juzgados y Tribunales españoles serán competentes... en materia de pretensiones de Seguridad Social frente a entidades españolas o que tengan domicilio, agencia, delegación o cualquier

---

<sup>78</sup> Según su art. 3.2, «las Autoridades competentes de ambos Estados contratantes podrán, de común acuerdo, establecer excepciones a la reglas expresadas en el párrafo 1 del presente artículo» —cuyo apartado c) establece en principio la vigencia de la «ley del pabellón», al señalar que «los miembros de la tripulación de un buque abanderado en uno de los dos Estados contratantes estarán sujetos a las disposiciones vigentes en dicho Estado»— «y suprimir o modificar en casos particulares o para determinados grupos profesionales las excepciones enumeradas en el mismo»; excepciones éstas, como ya se dijo (*supra*, nota 25), reconducibles a sólo una, que es la relativa a que «cualquier otra persona que la nave emplee para tareas de carga y descarga, reparación y vigilancia en puerto, estará sujeta a la legislación del Estado bajo cuyo ámbito jurisdiccional se encuentre la nave».

<sup>79</sup> BOE de 29 enero.

<sup>80</sup> Se trata de los que están al servicio de empresas pesqueras mixtas hispano-argentinas, a los que en principio no resultaría aplicable la normativa reguladora del REM, dada la cláusula «sin perjuicio de lo que pueda resultar de los Tratados internacionales bilaterales o multilaterales suscritos por España», a que se refiere la Disposición Adicional 8ª del RD 798/1995, a ver a continuación.

<sup>81</sup> Cit. *supra*, nota 25.

<sup>82</sup> Cit. *supra*, nota 27

<sup>83</sup> Cfr. arts. 6.3, párr. 3º, del Convenio con Chile, y art. 7.1, letra c), párr. 3º, del Convenio con Uruguay.

otra representación en España»<sup>84</sup>, puesto que la interposición entre nuestro «marinero» y su naviero extranjero de una agencia de embarque española podría llegar a forzar, atendiendo siempre a las concretas circunstancias de cada caso, la aplicación al mismo de nuestra legislación de seguridad social con exclusión de la «ley de pabellón». Lo prueba contundentemente, entre otras<sup>85</sup>, una STS de 9 febrero 1987<sup>86</sup>, relativa a reclamación de pensiones de viudedad y orfandad contra nuestra seguridad social, a causa de la muerte en naufragio de «marinero» español contratado por consignataria española para trabajar embarcado en buque abanderado en los Emiratos Arabes Unidos; sentencia ésta que, sobre la base de que «dicha empresa consignataria... no se limitó a las habituales funciones de una casa consignataria sino que incluso llegó a contratar el personal y a retribuirlo»<sup>87</sup>, concluyó lo siguiente: 1) «ello configura a quien así contrató, como empresario responsable, en situación encuadrable en el art. 43 del ET, con la particularidad de que, celebrado el contrato en España con empresa española, aunque, dado el pabellón del buque, para prestar servicios en el extranjero, es aplicable la legislación laboral y Seguridad Social española»<sup>88</sup>; y 2) más aún, que «no puede considerarse a los efectos de autos emigrante a quien es contratado por una empresa española para la concreta realización de un viaje trabajando en buque extranjero, asumiendo aquélla la obligación de retribuirlo»<sup>89</sup>.

<sup>84</sup> Art. 25.3°.

<sup>85</sup> Véanse también SSTs de 8 y 16 octubre 1973 (Ar. 4068 y 4069).

<sup>86</sup> Ar. 809.

<sup>87</sup> FD 1° 1.

<sup>88</sup> FD 2° párr. 1°.

<sup>89</sup> FD 2° 3. Según M. ALONSO OLEA y J.L. TORTUERO PLAZA, *Instituciones de seguridad social*, 17ª ed., cit., pág. 537, con cita de jurisprudencia laboral de los años setenta, «los tripulantes españoles de buques abanderados en el extranjero están protegidos si el contrato de embarco se ha celebrado en España por consignatario español, según importante doctrina jurisprudencial». Por supuesto, las agencias de embarque no pueden considerarse empresarios reales interpuestos cuando se habían limitado a proporcionar «al trabajador los billetes para su desplazamiento» (cfr. STSJ Galicia de 1 julio 1999 [Ar. 1975], FD 3°, párr. 1°).

13. Lógicamente, fuera de los supuestos que acaban de citarse, al «marinero» español emigrante que pretenda lucrar prestaciones españolas de seguridad social no le queda más remedio que suscribir con el ISM, y con cargo a su propio peculio, el *convenio especial* regulado en las dos normas de que seguidamente se trata. En primer lugar, la OM de 18 julio 1991<sup>90</sup>, por la que se regula el convenio especial en el sistema de la seguridad social, sólo suscribible por el «marinero» que ya tuviese acreditado «un período mínimo de cotización de mil ochenta días dentro de los siete años inmediatamente anteriores a la baja en el Régimen de la Seguridad Social de que se trate»<sup>91</sup>, y para cubrir al menos «las prestaciones correspondientes a invalidez permanente y muerte y supervivencia derivadas de enfermedad común y accidente no laboral, jubilación y servicios sociales»<sup>92</sup>. En segundo lugar, el RD 996/1986, de 25 abril<sup>93</sup>, por el que se regula la suscripción del convenio especial de seguridad social de emigrantes e hijos de emigrantes, aun cuando «no [figurasen] afiliados previamente al Sistema de Seguridad Social con antelación a su salida de España»<sup>94</sup>. Acerca de esta última norma, una muy interesante STSJ Asturias de 19 abril 1996<sup>95</sup>, posteriormente reiterada por el mismo tribunal<sup>96</sup>, confirma que el «marinero» español emigrante ha de suscribir precisamente con el ISM el correspondiente convenio de seguridad social, aunque sólo cabe formalizar dicha suscripción: 1) si «España no tuviese suscrito Convenio de Seguridad Social con el país donde se prestan los servicios»<sup>97</sup>, lo que no se cumplía en dicho caso, pues el actor «presta servicios en un buque de bandera marroquí»<sup>98</sup>; y 2) si «en el Convenio suscrito no se cubran todas o parte de las prestaciones de jubilación, invalidez, muerte o superviven-

---

<sup>90</sup> BOE de 30 julio.

<sup>91</sup> Art. 4.2, párr. 1º.

<sup>92</sup> Art. 1.1.

<sup>93</sup> BOE de 26 mayo.

<sup>94</sup> Cfr. su exposición de motivos, párr. 3º.

<sup>95</sup> Ar. 1940.

<sup>96</sup> STSJ Asturias de 26 julio 1996 (Ar. 2584).

<sup>97</sup> FD 7º.

<sup>98</sup> FD 4º.

cia»<sup>99</sup>, lo que tampoco ocurría en el supuesto de autos, pues «tales prestaciones se amparan por la legislación marroquí, si bien en cuantía inferior a las de la Seguridad Social española»<sup>100</sup>; diferencia cuantitativa ésta –concluyó la sentencia– que no constituye ninguna «discriminación con el resto de los ciudadanos españoles que acogidos a la Seguridad Social española tienen unas prestaciones de mayor extensión o alcance que las de la Seguridad Social marroquí»<sup>101</sup>.

14. Además, parece práctica mercantil frecuente en España, que desde luego registra jurisprudencia laboral, la de que las consignatarias españolas de navieras que enarbolan pabellones de conveniencia suscriban, al efecto de cubrir al menos el riesgo de accidente de trabajo del «marinero» emigrante<sup>102</sup>, la correspondiente póliza de seguro privado con compañía privada de seguros igualmente española. Sobre el tema, que frecuentemente se plantea ante nuestros tribunales laborales<sup>103</sup>, parece decisiva una STS de 11 diciembre 1974<sup>104</sup>, relativa a la demanda por incumplimiento de uno de estos contratos privados deducida por la viuda de un «marinero» español embarcado en un buque libanés y fallecido en las siguientes circunstancias: «el buque embarrancó en la Costa de Marfil (África), la tripulación se refugio en una tribu hasta su repatriación y en tales circunstancias el señor C. ‘fue picado por un bicho’ [lo que] le originó unas fiebres y a causa de ellas falleció en su domicilio de Aldán, Cangas de Morrazo (Pontevedra)»<sup>105</sup>. Pues bien, acerca del eventual «conflicto jurisdiccional de soberanía sobre si corresponde conocer del pleito a los Tribunales de España o a los Tribunales de Líbano»<sup>106</sup>, esta sentencia claramente confir-

---

<sup>99</sup> FD 7º.

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> No cubierto, por cierto, por el art. 1.1 de la citada OM de 18 julio 1991. Así lo ponen de relieve las SSTSJ Galicia de 13 noviembre 1998 (Ar.4100), 26 noviembre 1999 (Ar. 3603) y 4 julio 2000 (Ar. 1956).

<sup>103</sup> Véanse, por ejemplo, SSTCT de 14 enero 1982 (Ar. 84) y 26 noviembre 1983 (cit.), y STS de 9 mayo 1988 (Ar. 3582).

<sup>104</sup> Ar. 4848.

<sup>105</sup> Considerando 2º.

<sup>106</sup> Considerando 3º.

mó la competencia de los tribunales españoles para conocer del asunto, «sin que obste ni pueda tomarse en consideración, que el armador fuese extranjero, ni que el buque no estuviera abanderado en España, ni que los trabajos contratados hubieran de prestarse a bordo de buque mercante extranjero o en nave abanderada fuera de España, ni que la navegación se realizara entre puertos extranjeros y, naturalmente, navegando por rutas y países distintos, ni que las condiciones laborales se rigieran por la legislación extranjera, pues la extranjería del armador y del buque no bastan para desviar la naturaleza... de la relación jurídica concluida con español en territorio nacional»<sup>107</sup>. Y acerca del eventual «conflicto jurisdiccional de si es competente la Jurisdicción Ordinaria Civil o la Jurisdicción Especializada Laboral»<sup>108</sup>, también concluyó rotundamente confirmando la competencia de los tribunales laborales para conocer del asunto, puesto que «el ‘contrato de embarque’... es un ‘contrato de trabajo’..., a cuyo pacto siguen como mera consecuencia los derechos y obligaciones del seguro privado voluntario, cuya materia es la materia misma del contrato laboral»<sup>109</sup>.

15. En fin, lo que en modo alguno parece caber es que, a través de pacto individual estipulado entre empresario naviero y «marinero», pretenda incluirse a este último en el campo de aplicación del REM, a pesar de prestar servicios en buque extranjero. En efecto, este pacto individual, aunque probablemente válido a efectos meramente laborales (salario, jornada, seguridad y salud, etc.) –con amparo en lo dispuesto en el art. 6 del Convenio de Roma de 1980<sup>110</sup>–, resulta rigurosamente nulo a efectos de

---

<sup>107</sup> *Ibid.*

<sup>108</sup> Considerando 4º.

<sup>109</sup> *Ibid.* Razón por la cual –concluyó– se trata de «un conflicto individual, consecuencia del contrato de trabajo, entre quien [la viuda] trae causa del trabajador y la funda en ese mismo contrato de trabajo, por una parte, y de otra, el empresario [liberiano], representado por quien contrató en su nombre [la consignataria española] y la hoy recurrente [la compañía privada de seguros] como subrogada en la obligación del empresario» (*ibid.*).

<sup>110</sup> BOE de 19 julio 1993. Según una STS de 29 septiembre 1998 (Ar. 8554), dictada en casación para la unificación de doctrina, «las normas de derecho internacional privado contenidas en el capítulo IV del Título Preliminar del Código Civil, pasan a tener [desde 19 julio 1993] un carácter residual y solamente son aplicables a las modalidades contractuales no comprendidas en el Convenio de Roma» (cfr. FD 3º.2).

seguridad social. Así lo declara una STSJ País Vasco de 6 mayo 1997<sup>111</sup>, según la cual no tenía derecho a prestaciones por desempleo cierto «marinero» español, «toda vez que no estaba inmerso en... [el] campo de aplicación [del REM] al haber concertado su contrato de trabajo en Chile, con empresa de ese país y para prestar servicios en buque con bandera de la misma nacionalidad, sin que el acuerdo que alcanzó con su patrón para que se le diera de alta en la Seguridad Social del puerto de Ondárroa tenga eficacia para alterar ese régimen legal»<sup>112</sup>, puesto que dicho «campo de aplicación está regulado con carácter imperativo (art. 7 LGSS)», de manera que «los pactos que no lo respeten, en consecuencia, resultan nulos de pleno derecho (art. 1255 CC) y carentes de eficacia»<sup>113</sup>.

#### **IV. LA RECEPCIÓN DE TRABAJOS NO CUBIERTOS POR LA LEY DE SEGURIDAD SOCIAL DEL PABELLÓN**

16. Una vez determinada, por aplicación de la «ley del pabellón», la legislación de seguridad social (española o extranjera) que resulta aplicable, lógicamente no puede hacerse abstracción del dato de que el «marinero» de que se trate va a pretender lucrar concretas prestaciones de seguridad social, las cuales sólo podrán causarse si se cumplen los requisitos exigidos por esa legislación de seguridad social que resulte aplicable, la cual puede, a su vez, subordinar la viabilidad del concreto derecho reclamado a que por el «marinero» se cumplan ciertos requisitos inexorablemente ligados al trabajo previamente prestado por él. Dada la característica movilidad geográfica del trabajo en el mar, por supuesto no puede descartarse que ese trabajo previo haya sido prestado con sujeción a legislaciones de seguridad social distintas de las que, de nuevo por aplicación de la «ley del pabellón», pudiese resultar aplicable. Y de ahí, por elementales razones de justicia –cristalizadas en el principio general «de adquisi-

---

<sup>111</sup> Ar. 2164.

<sup>112</sup> Cfr. su FD 1º. D).

<sup>113</sup> Cfr. su FD 1º. B).

ción y mantenimiento de derechos», tan característico de la seguridad social internacional<sup>114</sup>, que la citada legislación pueda verse obligada a tener en cuenta tales trabajos previos, «operando sobre la ficción» —dice ALONSO OLEA— «de que han ocurrido en el territorio nacional... hechos y circunstancias ocurridos en el territorio de otros Estados...»<sup>115</sup>. Pues bien, partiendo de la premisa de que la legislación de seguridad social a la que el «marinero» pretende ampararse fuese precisamente la normativa reguladora del REM, la «recepción» por este último de trabajos prestados fuera del territorio español se analizará, a continuación, a propósito de dos supuestos de hecho muy concretos que nuestra jurisprudencia laboral registra<sup>116</sup>.

17. El primero se refiere a la totalización de períodos cubiertos por la legislación de seguridad social de otros países, a efectos de cubrir la carencia impuesta por el REM respecto de sus prestaciones contributivas, que es un supuesto de hecho que aparece registrado, por ejemplo, en una STCT de 19 enero 1977<sup>117</sup>, a propósito de reclamación de pensión de jubilación frente al ISM. Para resolver estos casos hay que partir hoy de lo dispuesto en el RD 691/1991, de 12 abril<sup>118</sup>, sobre cómputo recíproco de cuotas entre regímenes de seguridad social, según el cual «no será de aplicación el cómputo recíproco de cotizaciones entre los regímenes mencionados en el artículo 1º [esto es, general y especiales, o sustitutorios de los mismos, y el de clases pasivas del Estado], cuando las cotizaciones acreditadas a uno de ellos surtan efectos respecto de Convenios o Acuerdos internacionales que fueran aplicables a los restantes regímenes»<sup>119</sup>; precepto éste que da a entender, aunque no en términos radicalmente claros, que la totalización resulta posible si amparada por alguno de dichos instrumentos internacionales, debiendo distinguirse a estos efectos los trabajos previa-

---

<sup>114</sup> Por todos, M. ALONSO OLEA y J.L. TORTUERO PLAZA, *Instituciones de seguridad social*, 17ª ed., cit., pág. 409.

<sup>115</sup> *Ibid.*, con cita de F. POCAR.

<sup>116</sup> Acerca de estos temas, véase CARRIL VÁZQUEZ, X.M., *La Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*, cit., págs. 331 y ss., y 412 y ss.

<sup>117</sup> Ar. 970.

<sup>118</sup> BOE de 1 y 23 mayo.

<sup>119</sup> Art. 3.2.

mente realizados por el «marinero» español reclamante: 1) en el territorio de países de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, en cuyo caso el Reglamento 1408/71 constituye la norma amparadora de la totalización, pues «en su virtud ‘la legislación competente de un Estado miembro cuya legislación subordine la adquisición, la conservación o la recuperación del derecho a las prestaciones al requisito de haber cubierto períodos de seguro, de empleo o de residencia, tendrá en cuenta, en la medida necesaria, los períodos de seguro, de empleo o de residencia cubiertos bajo la legislación de cualquier otro Estado miembro, como si se tratara de períodos cubiertos bajo la legislación que se aplica’»<sup>120</sup>; y 2) en el territorio de otros países distintos, en cuyo caso –prescindiendo de lo dispuesto en el Convenio núm. 157 de la OIT, sobre el establecimiento de un sistema internacional para la conservación de los derechos en materia de seguridad social<sup>121</sup>– la norma de amparo será el correspondiente convenio bilateral de seguridad social suscrito con esos otros países, y que: a) en los casos de los convenios suscritos con Argentina<sup>122</sup>, Andorra<sup>123</sup>, Brasil<sup>124</sup>, Chile<sup>125</sup>, Ecuador<sup>126</sup>, Marruecos<sup>127</sup>, Paraguay<sup>128</sup>, Perú<sup>129</sup>, Rusia<sup>130</sup>, Ucrania<sup>131</sup>

---

<sup>120</sup> Cfr. A. MONTOYA MELGAR, J.M. GALIANA MORENO y A.V. SEMPERE NAVARRO, *Derecho Social Europeo*, cit., pág. 258, al hilo de lo dispuesto en los arts 18.1 (enfermedad-maternidad), 38.1 (invalidez), 45.1 (pensiones por jubilación y supervivencia); 64 (subsidios de defunción) y 67 (desempleo) de dicho Reglamento.

<sup>121</sup> Pues, aunque vigente en España (BOE de 12 noviembre 1985), se trata de un convenio construido –como la generalidad de convenios de la OIT– sobre la base del principio de reciprocidad, de donde que resulte una norma inútil, al no haber sido ratificado prácticamente por ningún país (en 1993, sólo por España y Suecia). Cfr. el vol. *Normas internacionales de la OIT*, t II, cit., pág. 1185.

<sup>122</sup> Cit. *supra*, nota 30; cfr. sus arts. 6 y 7.

<sup>123</sup> BOE de 20 julio 1978; cfr. sus arts. 8, 14 y 18.

<sup>124</sup> Cit. *supra*, nota 23; cfr. sus arts. 8 y 16.

<sup>125</sup> Cit. *supra*, nota 25; cfr. su art. 8, respecto de las prestaciones por enfermedad, accidente o maternidad.

<sup>126</sup> Cit. *supra*, nota 31; cfr. su art. 7.

<sup>127</sup> Cit. *supra*, nota 33; cfr. su art. 8.

<sup>128</sup> Cit. *supra*, nota 34; cfr. sus arts. 6 y 9.

<sup>129</sup> Cit. *supra*, nota 35; cfr. sus arts. 8 y 14.

<sup>130</sup> Cit. *supra*, nota 36; cfr. sus arts. 9 y 10.

<sup>131</sup> Cit. *supra*, nota 26; cfr. sus arts. 9 y ss.



y Uruguay<sup>132</sup>, salvo error u omisión, posibilitan una totalización incondicionada al disponerse en ellos -con unas o otras palabras- que «... cada Parte Contratante tendrá en cuenta los períodos de seguro o de trabajo cumplidos en el territorio de la otra parte, siempre que no se superpongan»<sup>133</sup>; mientras que b) en la hipótesis de los convenios suscritos con Australia<sup>134</sup>, Canadá<sup>135</sup>, Estados Unidos<sup>136</sup>, Filipinas<sup>137</sup>, México<sup>138</sup>, Suiza<sup>139</sup> y Venezuela<sup>140</sup>, también de nuevo salvo error u omisión, la eventual totalización no tiene carácter absoluto, pues disponen -con unas u otras palabras- que sólo «si no se cumplen los requisitos exigidos por la legislación de una o ambas Partes Contratantes para adquirir derecho a las pensiones la institución o instituciones competentes totalizarán con los propios los períodos de seguro cumplidos bajo la legislación de la otra Parte Contratante»<sup>141</sup>.

18. El segundo de los supuestos de hecho mencionados se refiere, por su lado, a la eventual toma en consideración por el ISM de trabajos equivalentes a los descritos en el RD 2309/1970, de 23 julio<sup>142</sup>, a efectos de la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación del «marinero», pero que hubiesen sido efectuados por éste en buques de pabellones extranjeros. Se trata de un supuesto de hecho regulado en una OM de 17 noviembre 1983<sup>143</sup>, de desarrollo de dicho RD 2309/1970, según la cual «el tiempo servido por marinos españoles a bordo de embarcaciones extranjeras abanderadas en países con los que exista Convenio de Seguridad Social aplicable a los trabajadores del mar, o en otros países, siempre que

---

<sup>132</sup> Cit. *supra*, nota 27; cfr. sus arts. 8 y ss..

<sup>133</sup> Art. 10.1, párr. 1º del Convenio con Rusia, relativo a prestaciones por jubilación, invalidez y supervivencia.

<sup>134</sup> BOE de 11 junio 1991; cfr. sus arts. 8 y 10.

<sup>135</sup> Cit. *supra*, nota 24; cfr. su art. 9.

<sup>136</sup> BOE de 29 marzo 1988; cfr. su art. 9.

<sup>137</sup> Cit. *supra*, nota 32; cfr. su art. 11.

<sup>138</sup> Cit. *supra*, nota 22; cfr. su art. 7.

<sup>139</sup> BOE de 1 septiembre 1970; cfr. sus arts. 11, 12 y 13.

<sup>140</sup> Cit. *supra*, nota 37; cfr. sus arts. 10, 11 y 12.

<sup>141</sup> Art. 7.2 del Convenio con México, relativo a pensiones.

<sup>142</sup> BOE de 24 agosto, modificado por RD 863/1990, de 6 julio (BOE de 7 julio).

<sup>143</sup> BOE de 24 noviembre.

en este último caso tengan los interesados suscrito Convenio Especial con el Instituto Social de la Marina, será tenido en cuenta a los efectos de reducción de la edad de jubilación en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, si se acreditara el mismo de forma suficiente a juicio de la Entidad gestora»<sup>144</sup>. Y lo registra, por ejemplo, una STSJ Galicia de 28 junio 1991<sup>145</sup>, relativa a que no podía tomarse en consideración el tiempo de trabajo alegado por el «marinero» recurrente, pues «los buques extranjeros en los que navegó entre 1957 y 1973, estaban abanderados en Panamá, Liberia e Israel»<sup>146</sup>, que son «países con los que no existe Convenio bilateral de seguridad social»<sup>147</sup>, según «informe de la Delegación Provincial del Instituto Social de la Marina de Villagarcía de Arosa»<sup>148</sup>. En fin, sobre el tema, ha de tenerse en cuenta, además, que la realización de este tipo de trabajos en buques de países de la Unión Europea, aún por cuenta propia, resulta igualmente computable a efectos de la aplicación de los coeficientes, por así disponerlo expresamente la parte B del Anexo IV del Reglamento 1408/71, que literalmente menciona el «régimen de reducción de la edad de jubilación de los trabajadores del mar por cuenta propia que ejerzan las actividades descritas en el Real Decreto nº 2309 de 23 de julio de 1970»<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> Art. 2.

<sup>145</sup> Ar. 3743.

<sup>146</sup> FD 2º, párr. 4º.

<sup>147</sup> *Ibid.*

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> Apartado D.

Diario de Ferrol, 13-7-01. Pág. 15.

La conferencia del catedrático de A Coruña abrió los actos del Carmen

## Martínez Girón abordó la situación de los españoles en barcos extranjeros

Redacción • Ferrol

El catedrático de la Universidad de A Coruña, Jesús Martínez Girón, ofreció ayer en el Centro "Herrerías" una conferencia que, bajo el título "La Seguridad Social Internacional del Mar", abordó la situación de los marineros españoles embarcados en buques extranjeros. La charla, organizada por la Cátedra Jorge Juan, sirvió para abrir los actos conmemorativos de la Virgen del Carmen, patrona de la Armada.

El docente de Derecho del Trabajo en el campus de A Coruña eligió un tema relacionado con el mar para trasladarlo a un auditorio compuesto en su mayoría, por estudiantes.

El catedrático expuso los problemas que se les plantean a los marineros españoles que trabajan en barcos extranjeros que navegan con pabellones de conveniencia, como es el caso de países como Liberia, Omán o Sri Lanka. "El barco es territorio del Estado y, por tanto, la cobertura que reciben en caso de enfermedad o accidente será la de esos países, que se pueden imaginar como será", explicó el profesor. "De lo que se trata es que esa po-

bre gente, que son emigrantes, puedan quedar cubiertos por la Seguridad Social española, cosa que no es nada fácil", añadió. Y expuso los mecanismos legales existentes: "suscribir un convenio internacional de Seguridad Social con esos países o establecer un convenio especial con el Instituto Social de la Marina, aunque eso le cuesta dinero a los marineros", explicó.

Continuando con el programa de actividades de la festividad de la Virgen del Carmen, en el ámbito religioso, hoy a las ocho de la tarde se inicia el triduo que se desarrollará todos los días hasta el domingo en la iglesia de San Francisco.



El aula magna del centro Herrerías acogió la ponencia del profesor

Asimismo, se disputarán en la Dársena del Arsenal Militar las pruebas deportivas de la regata del Carmen de bateles, que se inicia a las doce del mediodía. A las cuatro de la tarde, las embarcaciones de clase Snipe tomarán la salida en las inmediaciones del puerto de

Ferrol con un recorrido que será de barlovento a sotavento. Además, durante toda la mañana se efectuarán pruebas marineras y de habilidad, que incluyen carreras de sacos, tiro de cuerda, la carrera de la milla, una travesía a nado y la espectacular cucaña.

La Voz de Galicia, 13-7-01. Pág. 6.



La Universidad se sumó a los festejos con la organización de una charla, a cargo del profesor Jesús Martínez Girón.

#### PROGRAMA

##### ► Citas religiosas.

Hoy y mañana, a las 20, habrá misas en San Francisco. El lunes se celebrará la procesión marítima, a las 11.15, con la colocación de una imagen de la virgen en el fondo de la ría.

► Bailes. Mañana habrá verbena en El Montón, mientras que el Club Naval de Oficiales acogerá bailes el sábado y el domingo.

► Deportes. Estos días se celebra el Trofeo de Tenis Virgen del Carmen y regatas por aguas de la ría. Además, hoy se disputan pruebas de habilidad en el Arsenal.

La Cátedra Jorge Juan inauguró los actos organizados con motivo de la festividad de la patrona

## La Armada cumple con el Carmen

*Las gentes de vida marinera celebran estos días su semana grande. Ante la próxima festividad de la Virgen del Carmen, el día 16, la Armada ha desplegado velas y se prepara para afrontar un fin de semana repleto de actividades. Habrá baile, música,*

*deportes y una procesión marítima que culminará bajo el agua, en el fondo de la ría, donde se colocará una imagen de la virgen. La Cátedra Jorge Juan inauguró ayer los festejos con una conferencia sobre las penurias a las que se enfrentan algunos marineros.*

#### REDACCIÓN FERROL

La Universidade da Coruña no ha querido permanecer ajena a la celebración. Por eso ayer, a través de la Cátedra Jorge Juan —nacida al abrigo de la institución académica y la Armada—, inauguró el programa de actividades con la organización de una conferencia sobre la seguridad social internacional del mar.

La charla corrió a cargo del profesor Jesús Martínez Girón, catedrático de la Universidad coruñesa, quien habló de los problemas que se le plantean a los marineros que viajan en barcos de bandera extranjera con pabellones de conveniencia, como Liberia, Omán o Sri Lanka. En estos casos, los tripulantes españoles, si se ponen enfermos o sufren un accidente de trabajo, quedan en manos de la seguridad social del país

que abandera la embarcación. «El problema aparece —señaló Martínez— cuando embarcan en buques de países del tercer mundo, con una seguridad social y una calidad asistencial penosa». Las soluciones, según explicó el profesor, pasan por convenios internacionales, seguros privados con la agencia de embarque o acuerdos con el Instituto Social de la Marina.

La charla fue sólo el comien-

zo de una semana dedicada a los que tienen en el mar a su segunda casa. El programa de actividades se reanudará hoy con la celebración de un tríduo y una misa en la iglesia castrense de San Francisco, a partir de las ocho de la tarde.

Además, mañana por la noche, El Montón acogerá la tradicional verbena del Carmen, a la que asistirán los socios de los clubes de Oficiales y Suboficiales.