

EL NAVIERO COOPERATIVO:

NOCIONES PRELIMINARES

Angélica Díaz de la Rosa. Investigadora del área de Derecho
del Trabajo y de la Seguridad Social. Universidad de A Coruña.

Miembro investigador del Centro de Estudios Cooperativos de la USC.

I.- Introducción.

Si existiese un “Derecho de la Empresa”, se podría describir geométricamente en forma de dos figuras: un triángulo y un círculo inserto dentro del área del primero; como un triángulo equilátero, en cuyo centro se sitúa un sujeto denominado “Empresario” y cuyos tres vértices están ocupados respectivamente por los proveedores, los clientes y los trabajadores. El ordenamiento jurídico cuando se ocupa del fenómeno económico de la empresa y de su sujeto titular, el empresario, se ocupa no solamente de regular estos tres vértices, sino de regular también el área de relaciones jurídicas comprendidas dentro de este triángulo.

Ahora bien, la composición del triángulo-círculo, en esta materia que será objeto de estudio -el Naviero cooperativo-, sufre una inversión; así: en este supuesto, la “Empresa” lograría englobar a las tres figuras que constituyen los vértices del triángulo; es decir: los trabajadores, los clientes o los proveedores, alternativamente, podrían quedar englobados dentro del “área” empresa; a diferencia de lo que sucede en el resto de los tipos de sociedades en los que esa “área” dejaría fuera de su círculo a esos personajes.

Sin embargo, al describir el teórico “Derecho de la Empresa” partiendo de un triángulo, lo estamos limitando a una figura “bidimensional” que no sería suficiente para recoger aquellos otros aspectos que inciden en el mismo. Por este motivo podemos introducir en nuestra exposición una figura “tridimensional” como por

ejemplo la esfera. En esta esfera incidiría otra rama del ordenamiento jurídico que es el Derecho Administrativo. Esta nueva figura encuentra su justificación en el hecho de que el Derecho Administrativo se proyecta sobre todos los elementos integrantes del triángulo; es decir: incide sobre las materias de derecho mercantil en las que se produce una relación entre “empresario-cliente” y “empresario-proveedor” . Esta proyección también se extiende al ámbito laboral, habida cuenta del componente público que también existe en Derecho Laboral.

Lo que hemos hecho hasta este momento, no es más que definir las perspectivas que se han de adoptar en este trabajo sin haber hecho mención de su objeto, es decir, de la materia que vamos a analizar, contemplándola desde las perspectivas señaladas . Esa materia es precisamente el “Naviero Cooperativo”.

La expresión “Naviero Cooperativo”, es un concepto jurídico formado por un sustantivo y un adjetivo de enorme importancia. El sustantivo es el concepto jurídico de “naviero” y el adjetivo es el término “cooperativo” que nos permite reducir el ámbito material de los navieros a una de las posibilidades de organización que este puede adoptar: “la sociedad cooperativa”.

La Constitución Española contiene referencias muy importantes en relación con los elementos del triángulo . Así, el artículo 38 de la C.E. consagra la “Libertad de empresa”, la cual aparece concebida de una forma genérica y, si la aplicamos al ámbito del Derecho marítimo, ello supondría el reconocimiento –entre otras- de las libertades empresariales de “armamento” de “Empresa de navegación”, de “transporte”, de “empresa pesquera” y “marítimo/pesquera”. Pero, además, esta libertad de empresa, que es una libertad de organización, permite que las empresas adopten cualquiera de las formas jurídicas admitidas en derecho, y, es precisamente esta circunstancia, la que nos abre la posibilidad de hablar del “naviero cooperativo”,

es decir, de que la empresa de navegación revista la forma jurídica de sociedad cooperativa.

La posibilidad teórica de un naviero cooperativo supone una plasmación o desarrollo práctico del artículo 129 de la C.E. que proclama: “Los poderes públicos promoverán eficazmente las diversas formas de participación en las empresas y fomentarán mediante una legislación adecuada, las sociedades cooperativas. También establecerán los medios que faciliten el acceso de los trabajadores a los medios de producción.” El naviero cooperativo es una forma de hacer efectivo este mandato constitucional, dando acceso a los trabajadores del mar -y también a los que desarrollan su actividad laboral en puerto- a la participación en la empresa. En este caso la propiedad de los medios de producción no correspondería directamente a los trabajadores ya que estaría en manos de la sociedad cooperativa. Pero este tipo de sociedad permite una participación más intensa de los socios, en la toma de decisiones dentro de esa sociedad, y esto es posible por la configuración de las sociedades cooperativas como entidades de base democrática, y como instrumento jurídico de “participación en la empresa” [art. 129, C.E.]. Pero, además, permite la participación en la toma de decisiones “empresariales” por parte de los usuarios de los servicios proporcionados o de los trabajadores de las mismas, ya que la participación de los usuarios es otra forma de “participación en la empresa” que tiene cabida en el art. 129, C.E., que –a este respecto- no hace distinción.

Constitucionalmente también se hace referencia al tercero de los vértices del triángulo, el constituido por los clientes o consumidores. En este sentido el art.51 de C.E. establece que: “Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios, protegiendo mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos”.

Como podemos ver, la materia objeto de estudio encuentra respaldo positivo en nuestra propia Constitución. Pero no solamente encontramos semejante respaldo constitucional a este tipo de sociedades, sino que la proliferación, en los últimos tiempos, de leyes de cooperativas autonómicas ponen de relieve la actualidad y la importancia de la materia.

II.- Viabilidad jurídica de la fórmula: “Naviero Cooperativo”.

La posible existencia de la figura del naviero cooperativo habrá de partir de la determinación de dos presupuestos básicos; a saber:

II.a).- La posibilidad de que el Naviero adopte la forma de Sociedad Cooperativa.

El naviero es un empresario y como tal puede ser persona física o jurídica, como se establece en el art.1 del C. de C.

Por lo que hace a las personas jurídicas, y conforme se establece en el art. 35.2 del C. civ, éstas pueden ser de distintos tipos: “asociaciones de interés particular, sean civiles, mercantiles o industriales, a las que la ley conceda personalidad propia, independiente de la de cada uno de los socios”. Dentro de este apartado podemos situar las sociedades cooperativas, ya que nos encontramos ante una sociedad –este extremo parece dejarlo claro el artículo 1 de la Ley 27/1999 de 16 de Julio de Cooperativas (En adelante, Lcoop)- y más concretamente –aunque ello haya suscitado intensas discusiones-, ante una sociedad mercantil. En este sentido no podemos olvidar que los riesgos generados por las sociedades cooperativas, a terceras personas relacionadas con las mismas, se escapan del ámbito del Derecho Civil. Estas sociedades están sometidas a la exigencia de los mismos requisitos que

cualquier otro tipo de sociedad mercantil, esto es, están sometidas al estatus del empresario.

Ahora bien, lo que caracteriza al naviero es su actividad, esto es: hacer navegar el buque y hacerlo bajo propia responsabilidad. El naviero adquiere esta condición sin necesidad de su inscripción en el Registro Mercantil; dicha inscripción -que resulta obligatoria para el naviero en virtud del art.19 del C. de C. y 595- sólo tiene efectos declarativos, no constitutivos. La condición de naviero se adquiere, pues, fuera del Registro Mercantil.

La exigencia de inscripción de los art. 19 y 595 del C. de C., responden a la especial responsabilidad de los navieros; es un requisito necesario para limitar su responsabilidad, pero no para adquirir la condición de naviero.

Si como decíamos lo que caracteriza al naviero es su actividad, en este momento hemos de formularnos la siguiente cuestión: ¿Qué significa “hacer navegar el buque”? Esto implica tomar la decisión de que navegue, en caso de que así lo decida. Y esto supone, a su vez, elegir la forma en que se hará esta navegación, la ruta a seguir y además poder proporcionar los medios materiales y humanos para que navegue. Todo ello implica la existencia de una actividad económica organizada, de una cierta complejidad, que debe ser calificada como verdadera actividad empresarial, y ello con independencia del destino que se le vaya a dar al buque. Lo determinante para hablar de una actividad empresarial es precisamente esa organización compleja.

Pero la actividad de navegación marítima presenta, a este respecto, una especialidad, que parece no darse en las industrias terrestres: la complejidad de la actividad económica organizada reclama una regulación propia de las empresas, incluso –según algunas posiciones doctrinales- **aunque no haya extroversión del**

resultado económico; es decir: de que no se produzcan servicios de navegación “para tercero”.

La no exigencia de este requisito de extroversión del resultado nos permitiría hablar de empresario a pesar de que no se exista una producción para el mercado, como sugirió el italiano Giorgio Oppo. Este autor –tomando como punto de referencia la regulación del “*Codice civile*” italiano, de 1942- afirma que la extroversión del resultado “no es esencial al concepto de empresa, ni a las exigencias de protección a terceros que aporten recursos de todo tipo al proceso productivo -trabajadores, proveedores, financiadores - cuyas exigencias inspiran el régimen de la empresa; es decir, en nuestro caso: el régimen del Derecho mercantil, no se alteran por el hecho de que el propio naviero sea el que disfruta de la utilidad económica de uso, producida por su actividad de armamento y navegación del buque. Porque, al hacer navegar el buque, que es una construcción compuesta y compleja; que es un ingenio de enorme complejidad técnica y valor económico, y que lleva aparejada una organización también compleja, sin limitarse a ser un simple vehículo de circulación marítima, el naviero genera una serie de riesgos de gran entidad para sus acreedores, 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, esto es las exigencias de llevar una contabilidad, de inscripción, de sometimiento a procedimientos concursales y el que determinados contratos en los que intervenga se consideren mercantiles (SANCHEZ CALERO, 1998, pág. 21.).

Además, el buque es un instrumento que debe ser incardinado en el ámbito de los bienes productivos. Es una cosa compuesta y ya su propia utilización, cualquiera que

sea su fin económico, representa una actividad organizativa y organizada que da lugar¹ a la creación de una plusvalía o resultado intermedio.

Así las cosas, podemos decir que una cooperativa- debidamente constituida con arreglo a las leyes de cooperativas que le sean aplicables por razón de su territorio- cuya actividad consista en hacer navegar un buque que es de su posesión, se puede reputar naviero, con independencia de que tenga o no acceso al Registro Mercantil.

Aclarado lo anterior, procede entrar a analizar la segunda de las cuestiones que antes se enunciaron; a saber.:

II.b)- Cooperativa como fórmula que permite desarrollar la actividad propia del Naviero

El art. 1 de la Lcoop. Establece que: “ 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...”.

La actividad que desarrolla el naviero es una actividad constitutiva de empresa en la medida que realiza una organización de elementos personales y materiales, y lo hace de forma profesional y en nombre propio. Esta actividad empresarial que acabamos de describir puede ser una de las “actividades” a las que se refiere el art. 1 de la Lcoop., siempre y cuando se realice de acuerdo con los requisitos exigidos por las leyes de cooperativas que resulten aplicables; es decir, que se encaminen a la satisfacción de las necesidades y las aspiraciones económicas y sociales de sus socios, y que ello se haga conforme a los principios cooperativos.

Por su parte, el art. 1.2 de la LCoop nos sirve de respaldo a nuestra afirmación anterior ya que establece que : “Cualquier actividad económica lícita podrá ser organizada y desarrollada mediante una sociedad constituida al amparo de la presente Ley”. Desde luego, la empresa marítima constituye una actividad económica, ya que supone una organización óptima de recursos escasos, y además es lícita porque no existe ninguna norma que la prohíba.

Llegados a este punto resulta oportuno examinar dentro de las distintas clases de cooperativas cuál se adecua a la actividad económica que desarrolla el empresario marítimo, de forma tal que las características tipológicas y organizativas de la clase de sociedad cooperativa de que se trate, se adapten a este género de actividad del modo menos traumático y sin forzar los rasgos de su propio régimen jurídico; es decir: de forma que ni la noción y régimen jurídico del Naviero se resientan, ni tampoco se resientan la noción y régimen jurídico de la Cooperativa, como Sociedad. Y de modo que, por otra parte, la regulación “para-laboral” de las Cooperativas favorezca en lo posible la situación de quienes prestan sus servicios a bordo de los buques explotados por la Sociedad .

Una de las opciones que parece oportuno examinar –aunque solo sea por lo sugestivo de su denominación- es la posibilidad de que la **Cooperativa del Mar** sirva de soporte jurídico para que el Naviero cooperativo desarrolle la actividad que le es propia; es decir: precisamente, hacer navegar el buque; y ,como ya señalamos en un epígrafe precedente, el destino que se le vaya a dar al buque no es una nota definitoria esencial del Naviero, ya sea éste para la pesca u otro actividad distinta como por ejemplo el transporte de viajeros. Tenemos que examinar ahora, si esas actividades distintas de la pesca tienen cabida en las actividades establecidas en la Ley de Cooperativas para desarrollar el objeto social de las cooperativas del mar.

El artículo 99 de la Lcoop establece que :

“Son cooperativas del mar las que asocian a pescadores, armadores de embarcaciones, cofradías, organizaciones de productores pesqueros, titulares de viveros de algas, cetáceas, mariscadores y familias marisqueras, concesionarios de explotaciones de pesca y de acuicultura y, en general, a personas físicas o jurídicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras o de industrias marítimos- pesqueras y derivadas, en sus diferentes modalidades del mar, rías y lagunas marinas y a profesionales por cuenta propia de dichas actividades, y tienen por objeto la prestación de suministros y servicios y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios.”

Atendiendo al tenor literal de este artículo, no cabe duda que la **empresa de armamento** se puede encuadrar dentro de las Cooperativas del mar. Esta empresa de armamento puede ser desarrollada por el propio naviero, conjuntamente con la actividad que le es propia; pero, como señalamos en un epígrafe anterior, la empresa de armamento puede encontrarse desgajada de la empresa de navegación, que es la que verdaderamente atribuye a su titular la condición de naviero. Así las cosas, tenemos que preguntarnos si esta **actividad de navegación**, considerada en sentido estricto, puede ser desarrollada por las cooperativas del mar.

En primer lugar podemos observar que el Art. 99 de la Lcoop. contiene una tipología muy amplia de las actividades que pueden realizar este tipo de cooperativas: “Actividades pesqueras o de industrias marítimo-pesqueras y **derivadas**.....”. El termino derivadas supone que una cosa trae su origen de otra , pues bien, la empresa de navegación no la podemos concebir como una actividad derivada o un resultado de la actividad pesquera o de la industria marítimo-pesquera, se trata, por el contrario, de una actividad basal o preparatoria de la actividad pesquera, aquí se trata de hacer

navegar un buque que se dedique a la actividad pesquera; en este caso, será importante, pues, determinar el destino del buque para poder encuadrarlo dentro de las cooperativas del mar ya que no podemos olvidar que esta clase de cooperativas parecen estar pensadas para desarrollar actividades relacionadas con la pesca, y no con cualquier tipo de navegación marítima.

En relación con el objeto social de las cooperativas del mar el artículo 99 de la Lcoop establece que el mismo será : “.... la prestación de suministros y servicios y la realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios”. Dentro de estas : “operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico...”, podríamos situar -aunque con enormes dificultades y un mucho de voluntad- las que lleva a cabo el naviero para hacer navegar el buque; esto es: la de dotarlo de tripulación (de la cual sería responsable) y en su caso la de armar el buque (en el supuesto de que se reúnan en la misma persona la actividad de armamento y la de navegación). Ciertamente armar un buque no es “mejorarlo” técnicamente, aunque ciertamente un armamento puede ir acompañado de esa mejora. Tal vez, la “mejora técnica” debería referirse, no al buque armado, sino a que con el armamento del buque **se mejoran técnicamente las demás actividades de la cooperativa.**

Por otra parte, dentro de los “servicios” , que puede prestar la sociedad cooperativa para desarrollar su objeto social, podemos incluir un servicio que consista en **trabajo**, cuya prestación corra a cargo de los propios socios de la cooperativa del mar. En este caso, pasaríamos de encontrarnos ante una cooperativa de consumo, en la que la actividad cooperativizada consiste en la actividad económica que constituye el objeto social de la cooperativa y que es destinada a desarrollarse con los socios como clientes de la empresa (TRUJILLO DIEZ, 2000, pág.34) –clientes de los bienes o

servicios, distintos de trabajo, suministrados por la cooperativa del mar- a **una cooperativa compuesta de consumo y producción** en la que además de la actividad anterior se desarrolle una actividad profesional del socio en régimen de empresa común.

Podemos plantearnos si sería viable la existencia de una cooperativa del mar cuya actividad estuviese constituida por el transporte marítimo de personas, ya que en el caso de que la respuesta fuese afirmativa supondría que las cooperativas del mar podrían albergar actividades distintas de las estrictamente relacionadas con la pesca. No cabe duda, que será posible que la cooperativa del mar llevase a cabo, conjuntamente con otras actividades pesqueras típicas, el transporte marítimo de personas [P.e.: de pescadores, desde puerto hasta los buques pesqueros en que han de prestar sus servicios], ya que ésta no constituiría la actividad principal integradora del objeto social, porque este papel le correspondería precisamente a la actividad pesquera.

Pero cosa distinta, sería el supuesto de que la cooperativa del mar realizase exclusivamente la actividad de transporte marítimo de personas. Esta actividad aunque no es exclusivamente pesquera podría incardinarse dentro del artículo 99.2. ap.C), que establece: “ en general, cualesquiera otras actividades que sean necesarias o convenientes o que faciliten el mejoramiento económico, técnico , laboral o ecológico de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios”. Así, podría suceder que la cooperativa del mar fuese titular de un buque preparado exclusivamente para el transporte de pasajeros y que lo utilizasen para transportar a los cooperativistas hasta sus explotaciones de acuicultura.. Considero que lo necesario en este caso es que los beneficios económicos obtenidos con el mismo se destinen al mejoramiento económico de las actividades profesionales o a las explotaciones de sus socios. Estas actividades profesionales o explotaciones vienen determinadas por la propia condición

de los socios; en este sentido, el artículo 99 establece que podrán ser socios de las cooperativas del mar:

- pescadores
- armadores de embarcaciones
- cofradías
- organizaciones de productores pesqueros
- titulares de viveros de algas, de cetáceas
- familias marisqueras
- concesionarios de explotaciones de pesca y acuicultura
- y, en general, personas físicas o jurídicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras o industrias marítimo pesqueras o derivadas en sus diferentes modalidades...
- profesionales por cuenta propia de dichas actividades.

Planteadas así las cosas, cabría pensar que sería mas lógico, en el supuesto anteriormente descrito, que se constituyese una cooperativa de transporte. Pero, tenemos que tener en cuenta que, en este caso el elemento subjetivo no tiene la condición de transportista, simplemente serían titulares de un buque de transporte de viajeros. Sería necesario en este caso que los beneficios obtenidos con dicha actividad reviertan en el mejoramiento económico, técnico o incluso laboral de las actividades o explotaciones pesqueras o industrias marítimo pesqueras. Así, el objeto social podría seguir siendo el señalado por la Lcoop: “realización de operaciones encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios”. La particularidad, en este caso, afectaría precisamente a la actividad desarrollada para la consecución de dicho objeto –o fin, ya que en las sociedades cooperativas no se distingue con nitidez el objeto y el fin de las mismas.

Una de las posibles vías, para que la Cooperativa del Mar desarrolle una actividad naviera, la encontramos en el art. 99 ap.2ª .a), ya que contempla entre las actividades que puede desarrollar la cooperativa, para el cumplimiento de su objeto, la de **adquirir embarcaciones de pesca**: cuando estas embarcaciones reúnan las condiciones para ser considerados buques **y se destinen a la navegación**, estaremos ante una actividad naviera que puede llevar a cabo la cooperativa del mar. En este sentido, para que la cooperativa del mar pueda ser naviero basta con que adquiera la posesión del buque, no es necesario adquirir la propiedad del mismo, **pero sí es necesario explotarlo, haciéndolo navegar bajo el propio control y responsabilidad**.

La otra clase de cooperativa que puede resultar adecuada al desarrollo de la actividad propia del naviero es la **Cooperativa de Trabajo Asociado**. A ella se refieren los artículos 80 y siguientes de dicha ley, y la definen así:

“Son cooperativas de trabajo asociado las que tienen por objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo, mediante su esfuerzo personal y directo , a tiempo parcial o completo, a través de la organización en común de bienes o servicios para terceros.....”

Como se podrá apreciar, a la vista de esta definición legal, las cooperativas de trabajo asociado son **sociedades objetivamente inespecíficas**; objetivamente **universales**: a través de su constitución y funcionamiento **se pueden desarrollar todo tipo de actividades empresariales lícitas**, y –por consiguiente- nada impide que tales cooperativas puedan dedicarse al **armamento y explotación de buques**. Y no sólo esto, sino que ese armamento y explotación de buques podrían, además de formar parte de su objeto social, **sería –precisamente- su actividad cooperativizada** [se cooperativiza el trabajo que se orienta al armamento y explotación de buques]. Se

trata, en todo caso, de empresas que actúan en competencia con otras formas tradicionales de actividad empresarial; de auténticas unidades de producción dirigidas al mercado y que actúan con arreglo a las reglas del propio mercado, pudiendo éste ser el de los servicios marítimos.

Uno de los problemas más debatidos por la doctrina en relación con este tipo de sociedades es la naturaleza jurídica de la relación que une al socio-trabajador con la cooperativa. La mayoría de la doctrina y de la jurisprudencia consideran que la naturaleza de esta relación es una “naturaleza mixta”: esto es: por un lado hay un vínculo jurídico con la sociedad cooperativa que surge de un contrato societario y por el otro se está obligado a realizar una prestación laboral dependiente y por cuenta ajena que no se distingue en nada de la que lleva a cabo un trabajador asalariado en sentido estricto. Así, se sostiene que los socios de las cooperativas de trabajo asociado ostentan al mismo tiempo la condición de socios y de trabajadores. Esta doble condición debe ser examinada y matizada para la calificación de trabajadores con arreglo al artículo 1.1 del Estatuto de los trabajadores. Esto es, tenemos que hacer una primera separación entre la sociedad cooperativa, como persona jurídica independiente de las personas físicas que la integran, que son los socios cooperativos, ya que difícilmente podemos hablar de relación laboral donde no haya dos partes diferenciadas y ambas con capacidad jurídica.

La relación laboral presupone la existencia de la figura de un empresario, que será la que recibe la prestación del servicio y que es a creadora de la misma, este papel es el que corresponde a la sociedad cooperativa. En la otra parte de la relación laboral se sitúa el trabajador, que es quien voluntariamente presta sus servicios como señala el art. 1.1 del E.T.

Es en función de estas consideraciones, cuando se aprecia la necesidad de analizar cuál es la naturaleza jurídica de la relación que une al socio-trabajador con la cooperativa de trabajo asociado. La conclusión a la que lleguemos en relación con esta interrogante será la que determine la aplicación en bloque, conjuntamente con las normas previstas en el E.T., de las normas contenidas en la Ordenanza de Trabajo de la marina Mercante, de 1969 (hoy derogada, aunque en la práctica se sigue aplicando como uso) o por el contrario, si concluimos que la relación no es laboral, sólo cabría la aplicación de esta ordenanza en la medida que la podamos concebir como uso mercantil (siempre que esto sea posible, esto será objeto de estudio posteriormente).

No cabe duda que la cooperativa de trabajo asociado nace de un contrato societario y por tanto es innegable que la relación jurídica que une a los socios-trabajadores es una relación **societaria** y así parece quererlo dejar claro el legislador cuando recoge en el art. 80 de la LCOOP “La relación de los socios trabajadores con la cooperativa es societaria”. Pero ¿es la única relación que existe o cabría la posibilidad de una relación laboral o de una relación mixta?. Para poder sostener la posibilidad de una relación laboral tendremos que examinar, en primer lugar, si se produce la concurrencia de las notas de laboralidad proclamadas en el art. 1.1 del E.T. (SANTIAGO REDONDO, 1998, pág 36., que afirma que si el socio-trabajador gozara de aquellas notas del art. 1.1 del E.T la laboralidad de su relación no sería a su juicio objetable, coincidiendo entonces su condición jurídica con la de trabajador no socio, cuyo carácter laboral no se discute). Este artículo establece que son trabajadores los que voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona. Algunos autores, como Santiago Redondo, defienden que entre la cooperativa de trabajo asociado y el socio-trabajador hay una relación laboral –además de la societaria- ya que se dan todas las notas de laboralidad recogidas en el art.1.1 del E.T., Es decir: que del contrato de sociedad

surgirían dos tipos de relaciones jurídicas, una laboral y otra societaria . Este autor señala que no hay inconveniente para que de un único negocio jurídico broten múltiples obligaciones(SANTIAGO REDONDO, 1998, pág107). Nosotros estamos de acuerdo en esta última afirmación; es decir: que de un mismo negocio jurídico pueden surgir múltiples obligaciones, pero lo que no puede suceder es que surjan de un mismo negocio jurídico relaciones incompatibles y contrapuestas que coexistan en el tiempo; esto es: **no se puede ser al mismo tiempo socio y trabajador ya que –entre otros inconvenientes- no serían conjugables la nota de subordinación, propia de la relación laboral, y la de igualdad, propia de la relación societaria.**

El contrato de compañía, del que nace la Cooperativa y al que se refiere el art. 116 del C. De C., por el cual dos o más personas se obligan a poner en común bienes, industria o alguna de estas cosas para obtener lucro, se materializa –en este caso de las cooperativas de trabajo asociado- con la puesta en común o aportación de **industria**, es decir, **del trabajo que van a realizar los socios de la misma**. Esta aportación conecta con la consecución del **fin** social cooperativo; esto es: proporcionar a los socios puestos de trabajo a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros.

El contrato de sociedad es un contrato plurilateral y no bilateral, y en él las prestaciones no tienen que ser equivalentes, porque los resultados económicos en los que participa el socio pueden no “remunerar” sus aportaciones [incluso puede llegar a soportar las pérdidas]. Esto no se da en el contrato de trabajo que es bilateral, de prestaciones equivalentes; esencialmente conmutativo y donde el trabajador no soporta el riesgo de su empresario, a diferencia del de sociedad que es –siquiera en parte- aleatorio. Los sujetos intervinientes en el contrato de trabajo se sitúan en

posiciones desiguales (MONTTOYA MELGAR, 1999, pág. 270.), mientras que las partes intervinientes en el contrato de sociedad son jurídicamente iguales.

Por otra parte, el contrato de sociedad es un contrato de naturaleza organizativa y de colaboración en el que rige el principio de comunidad de fin de la entidad resultante de este contrato de sociedad, pero ello no significa que esa comunidad de fin se pueda predicar o aplicar también a los socios individualmente considerados. Uno de los argumentos sostenidos por algunos autores para diferenciar el contrato de trabajo del contrato de sociedad era precisamente esta nota de comunidad de fin, sosteniendo que dicha nota se encontraba en las relaciones derivadas del contrato de trabajo, es decir, que lejos de existir unidad de fin entre el trabajador y el empleador, lo que hay es una contraposición de intereses. Sin embargo, consideramos que esta nota no será distintiva de ambos contratos, habida cuenta la afirmación anteriormente realizada de que esa unidad de fin no afecta a los trabajadores individualmente considerados.

Además, en relación con la sociedad, una cosa es que el “fin” sea “común”, y otra diferente que también tengan que ser “comunes” los “intereses” de cada socio; que no lo son.

Por su parte, la voluntad del legislador parece clara en la nueva ley, ya que declara expresamente, en el art. 80.1 de la Lcoop., que la relación de los socios trabajadores con la cooperativa es societaria. Incluso, en el art.80.3, subordina la prestación del trabajo a la condición de socio, cuando establece que la pérdida de la condición de socio trabajador provocará el cese definitivo de la prestación de trabajo en la cooperativa. Consideramos que la razón de ser de este apartado del art. 80, es el hecho de que el socio presta su trabajo en virtud de un contrato de sociedad. Así, si se extingue la relación societaria, no persiste la obligación de prestación de trabajo por parte del socio trabajador que ha perdido la condición de socio.

Por todo lo hasta aquí expuesto, tenemos que concluir señalando que nos parece más acertada la hipótesis de que la única relación existente entre la cooperativa de trabajo asociado y el socio- trabajador, es una relación societaria y no una relación mixta – laboral y societaria- como han defendido algunos autores.

Por todo lo hasta aquí expuesto, podemos afirmar que no sólo es posible, sino que además encuentra respaldo constitucional, la existencia de la figura del “Naviero Cooperativo”, considerando la cooperativa como tipo general de sociedad, Y una vez situado dentro de las posibles clases de cooperativas que nos ofrecen las distintas Leyes de Cooperativas, hemos de decir que la que resulta adecuada para la actividad propia del empresario de la navegación es la cooperativa de trabajo asociado.

Una vez que la sociedad cooperativa se encuentre debidamente constituida, parece que no existe ningún impedimento para que pueda desarrollar la actividad propia del naviero, esto es: hacer navegar el buque que poseen.

De todos modos, el art. 7 de la LCoop. exige la inscripción de las sociedades cooperativas en el Registro de Cooperativas para que las mismas puedan adquirir personalidad jurídica. Aquí –al igual que sucede con el resto de sociedades- la inscripción en el Registro es constitutiva , sin ella no se adquiere la personalidad jurídica. Pero en este caso la inscripción no se practica en el Registro Mercantil, sino en un registro específico que es el Registro de Cooperativas (art.109 Lcoop).

A partir de aquí se suscitan una serie de problemas de especial trascendencia jurídica como la limitación de la responsabilidad del naviero que exige para su existencia la inscripción en el Registro Mercantil al que, por otra parte no tiene acceso la cooperativa. No creo que esto suponga ningún problema: solo se precisa una

interpretación abierta del art. 19, Cdc., que incluya a los **Registros de Cooperativas**, donde sólo habla del Registro Mercantil.

III.- Conclusiones.

1.-El naviero es un empresario que se caracteriza por realizar una actividad económica consistente en hacer navegar un buque. El naviero, como cualquier otro empresario puede ser una persona física o jurídica. En este último caso –amparado por el principio de libertad de empresa recogido constitucionalmente- podrá optar por revestir cualquier forma jurídica admitida en derecho. Esta libertad de opción bien se pudiera materializar en la elección de la cooperativa, habida cuenta que es uno de los tipos sociales reconocidos por nuestro ordenamiento jurídico.

2.- El art. 1.2 de la Lcoop establece que “ Cualquier actividad económica lícita podrá ser organizada mediante una sociedad constituida al amparo de la presente ley”. A la luz de este precepto legal podemos afirmar que la actividad empresarial que lleva a cabo el naviero –en cuanto que actividad económica lícita- puede ser organizada mediante una sociedad cooperativa. Y, más concretamente, dentro de las distintas clases de cooperativas, la que por sus características resulta más adecuada para la actividad de armamento y de explotación de buques es la Cooperativa de Trabajo Asociado.

BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO OLEA, M y CASAS BAAMONDE, M^a. E.; : *Derecho del Trabajo*, 18^a ed., Edit. Civitas, (Madrid, 2000)
- BORJABAD GONZALO, P.J., *Manual de Derecho Cooperativo general y catalán*, Edit. Bosch, (Barcelona, 1993)
- FAJARDO GARCÍA, I. G., *Las gestión económica de la Cooperativa: responsabilidad de los socios*, Edit. Tecnos (Madrid, 1997)

- GABALDÓN GARCÍA, J.L y RUÍZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la navegación marítima*, 2^a ed., Edit. Marcial Pons, (Madrid, 2002)
- GARCÍA-PITA y LASTRES , J.L., “El Naviero, su régimen y su responsabilidad” en *La reforma de la legislación marítima*, (Dir. ARROYO, I. y BELTRÁN, E.), Edit. Aranzadi (Pamplona, 1999).
- LLOBREGAT HURTADO, M^a L.: *Mutualidad y Empresas Cooperativas*, Edit. Bosh. (Barcelona, 1990)
- LLUIS Y NAVAS, J., *Derecho de Cooperativas*, T.I., Edit. Bosch (Barcelona, 1972)
- MONTROYA MELGAR, A., *Derecho del Trabajo*. 20^a ed., Edit. Tecnos, (Madrid, 1999).
- MONTROYA MELAGAR, A. , “Sobre el Socio-Trabajador en la Cooperativa de Trabajo Asociado”. *Estudios de Derecho del Trabajo en memoria del Profesor Bayón Chacón*. Edit Tecnos, (Madrid, 1980).
- MORILLAS JARILO, M.J. y FELIÚ REY, M., *Curso de Cooperativas*, 2^a ed., Edit. Tecnos, (Madrid 2000.)
- ORTIZ LALLANA, M.C., *La prestación laboral de los socios en las Cooperativas de Trabajo Asociado*, Edit. Bosch (Barcelona, 1989).
- PANIAGUA ZURERA, M. “*Mutualidad y Lucro en la Sociedad Cooperativa*”, Edit. MacGraw Hill (Madrid, 1997),
- PAZ CANALEJO , N; “Ley General de Cooperativas” en *Comentarios al Código de Comercio y a la Legislación mercantil especial*. T.XX. Vol.3º. Edit. Revista de Derecho Privado, (Madrid, 1990)
- ROMERO CANDAU, P.A., “De los Socios”, *Cooperativas, Comentarios a la Ley 27/1999, de 16 de Julio*, Vol. I, Edit. Consejo General del Notariado (Madrid, 2001)
- SÁNCHEZ CALERO, F. : *Instituciones de Derecho Mercantil*, Vol. I., 25^a ed., Edit. MacGraw Hill (Madrid. 2003).
- SÁNCHEZ CALERO, F., *Principios de derecho Mercantil*, Edit. MacGraw Hill, (Madrid, 1998).
- SÁNCHEZ CALERO, F. Y OLIVENCIA RUIZ, M., “Relaciones del régimen jurídico de las sociedades mercantiles y de las sociedades cooperativas”, *El cooperativismo en la coyuntura española actual, Anales de moral social y económica*, 1964.
- SANTIAGO REDONDO, K. M., *Socio de Cooperativa y Relación Laboral*, Edit. Ibidem. Textos Universitarios (Madrid, 1998).
- VALDÉS DAL-RE, F. *Las Cooperativas de Producción*, Edit. Montecorvo (Madrid, 1975)
- VICENT CHULIA, F., *Compendio Crítico de Derecho Mercantil*, T.I., Vol.I, 3^a ed., Edit. Boch (Barcelona, 1991)
- VICENT CHULIA, F. *Introducción al Derecho mercantil*, 13^a ed, Edit. Tirant lo blanch, (Valencia 2000)

