

# El accidente de trabajo en el mar: génesis y evolución de su protección en el ordenamiento jurídico español

Francisco Javier Arrieta Idiakez

Profesor de Derecho del Trabajo  
Universidad de Deusto

---

**Resumen:** En el presente trabajo se estudia la génesis y evolución del accidente de trabajo en el mar. Se parte de los antecedentes remotos de su protección, en la medida en que dichos antecedentes constituyen el fondo histórico de la regulación del accidente de trabajo en el actual Sistema de la Seguridad Social. Precisamente, el fondo histórico justifica las peculiaridades del accidente de trabajo en el ámbito marítimo. En ese sentido, se analizan las ideas, interpretaciones y soluciones jurídicas desarrolladas en distintos períodos, en torno a la regulación del accidente de trabajo, con el objetivo de proteger a la gente de mar. Especialmente, se muestra la evolución desde la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 hasta el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de nuestros días.

**Palabras clave:** Accidente de trabajo, protección, evolución, Seguridad Social, Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

**Abstract:** *The present study caters for the origins and development of the occupational accident at sea. The starting point is set to the background surrounding its protection, standing as the historical foundation of its current regulation under the Social Security System, and where such historical background serves to justify the very peculiarities of the occupational accident at sea, itself. To this end, the study inquires into the ideas, interpretations, and legal answers provided to the legal regulation of the occupational accident, formulated during different periods of time, in the interest of the protection of sea workers'. Under such circumstances, great care has been taken when observing the changes occurred under the Spanish legislation, with a special emphasis being given to those happened between the "Occupational Accidents Act" of 1900, and today's "Sea Workers' Special Regime".*

**Key words:** *Occupational accident, protection, evolution, Social Security, Sea Workers' Special Regime.*

---

**Sumario:** Introducción. — I. Antecedentes remotos de la protección del accidente de trabajo en el mar: 1. Las Cofradías de mareantes. 2. Las compilaciones mercantiles del ámbito marítimo. 3. Los modernos códigos de Derecho Mercantil. — II. La Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 y su repercusión en los trabajadores del mar: 1. La Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900. 2. Los problemas de aplicación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 a los trabajadores del mar. 2.1. *La eventual inclusión de los trabajadores del*

*mar en el concepto de operario. 2.2. Las especificidades del trabajo en el mar en relación con la regulación del accidente de trabajo. 3. Hacia una regulación específica de los accidentes de mar. — III. La difícil disyuntiva: accidentes de mar o accidentes de trabajo: 1. La regulación de los accidentes de mar. 2. Las aportaciones de la jurisprudencia ante la difícil disyuntiva existente. — IV. La lenta pero progresiva equiparación de los accidentes de mar con los accidentes de trabajo: 1. La dictadura del General Primo de Rivera. 2. La II República. 3. El período franquista. — V. Los accidentes de trabajo en el mar, en el sistema de Seguridad Social: 1. Los accidentes de trabajo respecto a los trabajadores por cuenta ajena. 2. Los accidentes de trabajo respecto a los trabajadores por cuenta propia.*

## Introducción

1. En el ordenamiento jurídico español, el accidente de trabajo, entendido como riesgo social cuyas resultas constituyen situaciones de necesidad protegibles por el actual Sistema de Seguridad Social, cuenta con un importante fondo histórico en el ámbito marítimo.

2. Quizás, a simple vista, este fondo histórico pueda entenderse como un mero conjunto de datos y hechos estáticos, pertenecientes a tiempos pasados y, por ende, sin valor alguno en la actualidad.

Nada más lejos de la realidad, puesto que en el interior de dicho fondo histórico fluyen con dinamismo multitud de ideas, interpretaciones y soluciones jurídicas que, además de mostrar el sentir y el quehacer existente en distintos períodos por proteger a la gente de mar de los accidentes de trabajo, también informan e inspiran muchos de los elementos que en la actualidad son inherentes a la figura del accidente de trabajo, conforme al artículo 115 del Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (TRLGSS)<sup>1</sup>.

3. Ciertamente, este estudio, a través del análisis de la génesis y de la evolución del accidente de trabajo en el mar, pretende exteriorizar el enorme valor que dicho fondo histórico posee para comprender la actual regulación del accidente de trabajo, así como las peculiaridades que dicha regulación presenta en el ámbito marítimo pesquero.

## I. Antecedentes remotos de la protección del accidente de trabajo en el mar

4. Desde muy antiguo, la gente de mar se valió de diversas técnicas de protección para enfrentarse a las situaciones de infortunio o necesidad deri-

---

<sup>1</sup> BOE de 29 de junio de 1994, núm. 154.

vadas del acaecimiento de diversos riesgos, entre los que se encontraban los accidentes de trabajo.

En tal sentido, RUMEU DE ARMAS señaló, con palabras crudas, pero sin faltar a la verdad, que «los marineros se mostraron mucho más preocupados que los hombres de tierra adentro. A mayor riesgo, mayor es el espíritu de previsión, y aquellos hombres, avezados a las luchas del mar, sabían bien que en muchas ocasiones partían plétóricos de vida, unas veces para no volver más, dejando desamparados a su mujer y a sus hijos; y otras, para regresar inválidos, y sumirse en la más negra y miserable indigencia»<sup>2</sup>. Esa preocupación de la gente de mar la plasma, también con acierto, CASARIEGO, al afirmar que «es muy distinta la situación del marinero de una lancha a la del obrero de una fábrica»<sup>3</sup>.

En verdad, los pescadores y comerciantes marítimos no dudaron en hacer suyas, en amoldar a sus específicas necesidades, las técnicas de protección surgidas en tierra.

5. De este modo, a partir de la Edad Media, la técnica de protección mutualista se desarrolló en las Cofradías de mareantes y en las compilaciones mercantiles del ámbito marítimo.

### 1. Las Cofradías de mareantes

6. Las Cofradías de mareantes, que a partir de la segunda mitad del siglo XIV se encontraban consolidadas como una institución perfectamente organizada en toda la costa cantábrica, obedecían, básicamente, a un objeto o finalidad: la ordenación de la actividad marítimo-pesquera<sup>4</sup>.

En este sentido, las cofradías de mareantes regularon a través de sus correspondientes ordenanzas diversas cuestiones relacionadas con los mareantes-cofrades, entre las que destacaba la asistencia social otorgada ante situaciones de necesidad originadas por distintas causas, tales como la inactividad, la vejez, la enfermedad, el cautiverio o los accidentes<sup>5</sup>.

En lo que se refiere a los accidentes, las ordenanzas dedicaban especial atención a la protección de sus resultas, a saber, la muerte y la invalidez.

---

<sup>2</sup> RUMEU DE ARMAS, A. *Historia de la Previsión Social en España*. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado, 1944, p. 149.

<sup>3</sup> CASARIEGO, J. E. *Historia del Derecho y de las Instituciones Marítimas del Mundo Hispánico*. Madrid: José Ruiz Alonso, Impresor, 1947, p. 170.

<sup>4</sup> Respecto a la ordenación de la actividad marítimo-pesquera llevada a cabo por las cofradías de mareantes véase ERKOREKA GERVASIO, J. I. *Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Colección Itsaso, núm. 8, 1991.

<sup>5</sup> Parece que los auxilios al trabajador o a su familia no eran devengados sino cuando el interesado carecía de medios para subvenir sus necesidades, y no por el solo hecho de hallarse en una situación de paro, enfermedad, incapacidad, etcétera. LEIZAOLA, J. M.<sup>a</sup> *Obras Completas*. Donostia-San Sebastián: Sendoa, 1981, tomo III, p. 948.

7. La protección ante la muerte de algún cofrade solía consistir en los auxilios destinados, por una parte, a sufragar los gastos de entierro y, por otra parte, a paliar el infortunio de viudas y huérfanos.

En relación con la viudedad y la orfandad, la mayoría de las ordenanzas regulaban una serie de auxilios, si bien éstos variaban de una cofradía a otra. Así, en algunos lugares, el auxilio consistía en limosnas u otras prestaciones de carácter pecuniario<sup>6</sup>. En otros lugares, se pretendía que fueran las viudas y los huérfanos quienes fuesen capaces de obtener su sustento, para lo que se atribuía a las viudas la tarea de instruir y cuidar a los huérfanos<sup>7</sup>, o se obligaba a los maestros a completar sus tripulaciones con los huérfanos<sup>8</sup>. Con frecuencia, los mayordomos o capitanes de las cofradías actuaban como tutores de los huérfanos, cuidando de la alimentación, educación y vestimenta de los más jóvenes<sup>9</sup>.

En torno al riesgo de invalidez, fueron muchas las ordenanzas que regularon conjuntamente la invalidez y la vejez, al entender que ambas imposibilitaban definitivamente la prestación de servicios en cualquier embarcación. De hecho, la vejez se especificaba como causa inevitable de invalidez. No obstante, al margen de la vejez, se reconocía que la invalidez podía derivar de cualquier circunstancia relacionada con el trabajo en el mar, y más concretamente de los accidentes y las guerras.

Ante la situación de invalidez, las cofradías concedían un auxilio diario, cuya función era sostener al inválido y a su familia. A cambio, los inválidos quedaban obligados a instruir en las cosas del mar y de la navegación a los huérfanos de las cofradías<sup>10</sup>.

8. Junto a la protección de las resultas de los accidentes de trabajo, las Ordenanzas regulaban también la protección ante la posibilidad de que los mareantes cayeran enfermos. Así, algunas cofradías, como las sevillanas, tenían sus propios hospitales, en los que se auxiliaba a los cofrades<sup>11</sup>. Pero, en la mayoría de las cofradías, se auxiliaba a los enfermos con prestaciones dinerarias, equivalentes o no a la parte que adquiriría de haberse incorporado a la embarcación, dependiendo siempre de la situación económica de la cofradía, y, también, con prestaciones no dinerarias<sup>12</sup>. Entre estas últimas, destacaban el suministro de las medicinas necesarias para su restablecimiento, la propia asistencia médica o la compañía y las visitas, a turnos, por parte de los demás cofrades<sup>13</sup>.

<sup>6</sup> ERKOREKA GERVASIO, J. I. *ob. cit.*, p. 325.

<sup>7</sup> Al respecto, *vid.* RUMEU DE ARMAS, *ob. cit.*, p. 382.

<sup>8</sup> Ejemplos de todo ello en RUMEU DE ARMAS, *ob. cit.*, pp. 152-153.

<sup>9</sup> Al respecto, *vid.* RUMEU DE ARMAS, *ob. cit.*, p. 382.

<sup>10</sup> Respecto al auxilio de invalidez, las Ordenanzas de la Cofradía de Portugalete, de 1638, son consideradas modélicas por RUMEU DE ARMAS, A. *ob. cit.*, p. 381.

<sup>11</sup> RUMEU DE ARMAS, A. *ob. cit.*, p. 149.

<sup>12</sup> Al respecto, véase CASARIEGO, J. E. *ob. cit.*, p. 176.

<sup>13</sup> ERKOREKA GERVASIO, J. I. *ob. cit.*, 323.

No obstante, no se indemnizaban todas las enfermedades. Parece ser que se exceptuaban aquéllas en las que su causa se debiera a la conducta del afectado. Así ocurre, por ejemplo, con los males o enfermedades venéreas<sup>14</sup> o con las enfermedades provenientes de crimen<sup>15</sup>.

9. Esta importante labor de protección social desarrollada por las cofradías de mareantes debe completarse con las medidas contenidas en las compilaciones mercantiles del ámbito marítimo.

## 2. Las compilaciones mercantiles del ámbito marítimo

10. La práctica del comercio marítimo resurge durante la Edad Media, y con ello la necesidad de regular todos sus aspectos. Esta necesidad se cubrirá con una serie de compilaciones de antiguas costumbres y usos marítimos, realizadas por hombres expertos de mar, y teniendo en cuenta la importante y rica actividad de los tribunales consulares existentes en los puertos más importantes, derivada del intenso tráfico marítimo.

En España destaca la aplicación de los Roolos o Juicios de Olerón, en los puertos de Poniente, y la aplicación del Libro del Consulado del Mar, en los puertos de Levante<sup>16</sup>.

11. La importancia de la aplicación de estas dos compilaciones se refleja, igualmente, en los mecanismos que éstas regulan para proteger a la gente de mar de determinadas situaciones de infortunio o necesidad, entre las que se encuentran las derivadas de accidentes de trabajo.

12. Los Roolos o Juicios de Olerón, de origen francés, según la opinión sostenida por la casi unanimidad de los escritores<sup>17</sup>, parece que se aplican en el Reino de Castilla junto a las Siete Partidas, pues «nada más natural que los españoles de la costa cantábrica adoptaran los usos marítimos de los puertos de Occidente de la Francia, con los cuales tenían relaciones frecuentes»<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> RUMEU DE ARMAS, A. *ob. cit.*, p. 149.

<sup>15</sup> ERKOREKA GERVASIO, J. I. *ob. cit.*, p. 324.

<sup>16</sup> Conforme a GARCÍA SANZ, en las costas españolas «puede hablarse con cierta propiedad de dos tradiciones marítimas medievales, la mediterránea o de Levante y la atlántica o de Poniente, que suponen también hasta cierto punto, dos concepciones distintas de la cultura naval en general, desde el derecho marítimo y las costumbres náuticas hasta la arquitectura naval» (GARCÍA SANZ, A. «Estudios sobre los orígenes del Derecho Marítimo Hispano-Mediterráneo». In *AHDE*, 1969, tomo XXXIX, p. 215).

<sup>17</sup> Vid. FONT RIUS, J. M.<sup>a</sup> «Prólogo» al *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio Capmany*. Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965, p. 51. En el mismo sentido, véase BLANCO, F. *Estudios Elementales de Derecho Mercantil*. Madrid: Hijos De Reus Editores, 1910, tomo I, p. 197.

<sup>18</sup> MARTÍ DE EIXALA, R. *Instituciones de Derecho Mercantil de España*. Barcelona: Librería de Álvaro Verdaguer, 1879, 8.<sup>a</sup> edición, p. 84.

Pero, además de cualquier hipótesis, prueba que así sucedió un códice de la biblioteca de El Escorial, que contenía una versión castellana de dichos juicios<sup>19</sup>.

En efecto, la legislación oficial castellana resultaba paupérrima para regular una vida náutica tan activa como la que se hacía en el Cantábrico<sup>20</sup>. Aunque las Partidas regularon ciertos aspectos del Derecho marítimo, resultaban insuficientes<sup>21</sup>. Un claro ejemplo de esta insuficiencia es la ausencia de reglas en torno a la protección de la gente de mar en situación de infortunio.

Por el contrario, los Rrooles o Juicios de Olerón, centrados exclusivamente en los problemas derivados del tráfico marítimo, dan solución a los diversos problemas que surgen en el ámbito marítimo-mercantil, incluso para proteger a aquellos marinos que se encuentran en situación de infortunio.

Precisamente, respecto a la protección social otorgada a los marinos, el juicio séptimo se refiere a la protección existente cuando un marino enferma o muere en acto de servicio. Además, las heridas, y, por tanto, los accidentes sufridos, se asimilan a las enfermedades.

De este modo, en cuanto a la enfermedad, se diferencian dos situaciones. Mientras que en los casos en que el marino enferma, pero no está muy grave,

«el maestre lo debe poner fuera en una casa, E le deve dar gasete ardente o candelas e un moço de la nao que lo sirva o a logar una muger que lo sirva [al tiempo que] el maestre lo deve proveer de tal vianda como dara a otro en la nao. Esto es a saber que le deve dar tanto como despenneria en la nao sy sano fuesse en non mas»<sup>22</sup>,

en los casos en que el marino está muy grave, por lo que

«quiere aver vjandas mas delicadas E de mayor coste El maestre non es tenuto de gelas dar E la nao non deve de morar por el ante deve yr e seguir su vijae E si dicho marinero guareciere deve aver su soldada toda»<sup>23</sup>.

Pero, conforme al juicio sexto, el maestre o patrón queda liberado cuando las heridas se sufren en los supuestos en que

«ay algunos que salen fuera de la nao syn licencia del maestre o Renjegan o dicen palabras malas o fazen peleas o contiendas»<sup>24</sup>.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> CASARIEGO, J. E. *ob. cit.*, p. 140.

<sup>21</sup> En torno al contenido de las Partidas, véase MARTÍ DE EIXALA, R. *ob. cit.*, p. 83.

<sup>22</sup> CASARIEGO, J. E. *ob. cit.*, p. 265.

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> *Ibidem*.

Por su parte, al fallecer algún marino según el último inciso del juicio séptimo, el maestre

«devela [la soldada toda] aver su muger o sus legitimos herederos»<sup>25</sup>.

13. Estos juicios, tan valiosos para la protección de la gente de mar en el ámbito marítimo de Poniente, se irán difuminando con el paso del tiempo, hasta llegar a su completa desaparición, debido, sobre todo, a la gran influencia que ejercerá el Libro del Consulado del Mar a nivel internacional.

14. El Libro del Consulado del Mar, además de ser el primer código escrito de los usos y costumbres con que los principales Estados marítimos del Levante dirigieron su navegación y comercio, desde los primeros siglos de la Baja Edad Media, se convertirá en el único que, por consentimiento de todas las naciones comerciantes, lleve el sello de Derecho náutico de las gentes<sup>26</sup>. Fue tal la importancia de esta compilación, que estuvo en vigor hasta principios del siglo XIX, cuando la corriente codificadora originó la aparición de modernos códigos de comercio.

Corresponde a la ciudad de Barcelona el honor de haber creado esta compilación, pero, ya con anterioridad, durante el reinado de Jaime I, en pleno siglo XIII, el despliegue rotundo de la actividad mercantil catalana se traduce en las primeras elaboraciones del Derecho marítimo mediterráneo, apoyándose, principalmente, en las relaciones que los puertos de Barcelona, Valencia, Mallorca y Tortosa mantienen con los puertos italianos y de otros países mediterráneos.

15. Surge así el embrión del futuro Libro del Consulado del Mar, cuando el Rey Jaime I aprueba en 1258 las Ordenanzas para la policía y gobierno de las embarcaciones mercantes de Barcelona, hechas por los Prohombres del mar de dicha Ciudad, comúnmente denominadas *Ordinations Ripariae*.

Destaca en estas *Ordinations Ripariae* el espíritu de amplia hermandad y mutualidad existente entre los mercaderes y gente de mar de su ámbito de aplicación. Este espíritu se manifiesta, asimismo, en la protección de los marineros ante las situaciones de muerte y enfermedad<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> *Ibidem*.

<sup>26</sup> CAPMANY Y MONPALAU, A. «Discurso del Editor» al *Libro de las Costumbres Marítimas de Barcelona*, hasta aquí llamado vulgarmente *Libro del Consulado*. Madrid: Imprenta de Don Antonio de Sancha, 1791, pp. 9-10. En *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio Capmany*, Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965.

<sup>27</sup> RUMEU DE ARMAS considera a las *Ordinatio Ripariae* y al *Libro del Consulado del Mar* «como los primeros cuerpos legales españoles en los que la reparación económica de los accidentes de trabajo queda garantizada de un modo orgánico» (RUMEU DE ARMAS, A. *ob. cit.*, p. 156).

A estas dos situaciones se refiere, concretamente, el capítulo XXI<sup>28</sup>.  
En primer lugar dispone

«que si algún marinero muriese sirviendo una nave o leño desde el punto en que el buque salga de la grada, o del fondeadero, o de algún puerto; tendrá derecho a todo su salario, conforme a lo que estuviere escrito en el libro de asientos de la misma embarcación».

En segundo lugar, en torno a la posible enfermedad de los marineros, establece varios principios. Así,

«si un marinero, enfermase o se estropear en sus miembros desde el punto de haberse botado al agua la nave o el leño; el patrón abonará al dicho marinero, su comida precisa para todo el viage, si el tal fuese en el susodicho viage, y el marinero habrá toda su soldada. Pero si dicho marinero no quisiere ir al referido viage, no cobrará soldada alguna».

Pero

«si el marinero hubiese recibido tal estropeamiento haciendo el servicio de dicha nave o leño, que no pueda ir al viage al juicio de dos prohombres de la ribera, cobrará tan sólo la media soldada. Y si el patrón hubiese pagado el salario entero al sobredicho marinero, no tendrá obligación de poner otro marinero en lugar del que quedare en tierra; mas si sólo le hubiese pagado la mitad del salario, deberá poner otro marinero en lugar del que se quedó, y dar la restante mitad del susodicho salario que no pagó, al nuevo marinero: y sus mercaderes estarán obligados a rehacer a éste, puesto en lugar del otro, la otra mitad».

16. A pesar de la perfección técnica con la que se redactaron la *Ordinacions Ripariae*, muy pronto, el impresionante desarrollo del tráfico marítimo provocó la superación de dicha regulación y la elaboración de la compilación más importante de cuantas han existido en el ámbito marítimo: el Libro del Consulado del Mar.

La brillantez del Libro del Consulado del Mar, justificada por su extensa vigencia, se aprecia también en la regulación realizada en torno a las relaciones laborales de los sujetos embarcados, dentro del título III, bajo la rúbrica «De las obligaciones entre el patrón y los marineros de la tripulación». En dicho título se recoge, además, una serie de capítulos dedicados a la protección de los marineros ante dos situaciones de necesidad o infortunio en concreto: la muerte y el cautiverio. A los efectos de esta exposición, resulta del máximo interés la regulación de la protección ante la muerte, como resulta del accidente de trabajo.

---

<sup>28</sup> CAPMANY Y MONPALAU, A. «Apéndice a las Costumbres Marítimas» del *Libro del Consulado*. Madrid: Imprenta de Don Antonio De Sancha, 1791, pp. 555-556. En *Libro del Consulado del Mar. Edición del texto original catalán y traducción castellana de Antonio Capmany*, Barcelona: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1965.

La técnica utilizada para llevar a cabo la protección de los marineros, frente a la actualización de un riesgo que les produzca la muerte, adquiere matices propios, en comparación con el mutualismo practicado por las cofradías de mareantes.

Concretamente, cuando el marinero fallecía en los casos tipificados por el propio Libro del Consulado del Mar, el patrón estaba obligado a abonar una serie de auxilios, a fin de que los afectados superasen la situación de infortunio en la que se hallaban.

En realidad, en relación con la muerte de alguno de los marineros, se regulan varias situaciones de las que derivan obligaciones para los patronos.

- a) Cuando un marinero cae enfermo y muere en la nave (capítulo CXXVII)<sup>29</sup>: si un marinero cae enfermo y muere en la nave, el patrón «debe pagarle por entero su salario. Y si se hallase algún pariente del difunto allí, se le deben dar sus cosas. Pero, háyalo declarado antes el difunto o no, se han de dar a los hijos o a la mujer, si ésta hacía actualmente vida con el marido. Mas si la mujer no le era fiel o estaba separada de él quando partió de su tierra, o después de partido hubiese huido, el patrón con el escribano, y con aprobación de la justicia, debe darlas a los parientes más cercanos»<sup>30</sup>.
- b) Cuando el marinero alistado muere antes «de haber dado a la vela» (capítulo CXXVIII)<sup>31</sup>: «el marinero ajustado ya para viaje que, por voluntad de Dios, muere antes que la nave haya dado a la vela, debe haber la quarta parte del salario, y éste se asignará y dará a sus herederos».
- c) Cuando el marinero alistado muere después «de haber dado ya la vela y antes que la nave llegue a donde ha de tomar puerto» (capítulo CXXVIII)<sup>32</sup>: en este supuesto, «la mitad del salario debe ser del difunto y darse a sus herederos. Y si hubiese recibido ya todo el salario antes de morir, todo debe ser suyo y dado a sus herederos. Y el patrón nada puede sobre esto disputar ni pedir».
- d) Cuando el marino es contratado por meses y muere (capítulo CXXIX)<sup>33</sup>: «debe ser pagado y dado todo a sus herederos, por lo que haya servido».
- e) Cuando el patrón lleva consigo un sirviente por tiempo fijo, y éste muere «antes del tiempo que ajustó servir» (capítulo CCLXXII)<sup>34</sup>: el patrón «estará obligado a pagar y a dar a los parientes de dicho sirviente a prorrata de lo que haya servido, sin contradicción alguna».

<sup>29</sup> CAPMANY Y MONPALAU, *ob. cit.*, p. 118.

<sup>30</sup> Como puede apreciarse, en este capítulo se establecen las prestaciones de muerte y supervivencia, con la intención de proteger, en la medida de lo posible, a los huérfanos, a las viudas y a los parientes más allegados. Al mismo tiempo, este capítulo es la norma general en cuanto a los auxilios por muerte, pues, como se observará a continuación, existen otros capítulos dedicados a situaciones específicas.

<sup>31</sup> CAPMANY Y MONPALAU, A. *ob. cit.*, p. 119.

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> CAPMANY Y MONPALAU, A. *ob. cit.*, p. 167.

Por tanto, resulta evidente la responsabilidad de los patronos respecto a sus marineros, con lo que el Derecho marítimo se adelanta a las distintas teorías sobre la responsabilidad desarrolladas a partir del siglo XIX con el objetivo de declarar a los empresarios responsables de los accidentes de trabajo, ocurridos en sus fábricas, y sufridos por sus trabajadores.

17. Posteriormente, a todos estos capítulos contenidos en el Libro del Consulado del Mar, se les incorporarán los capítulos del rey Pedro IV de Aragón, sobre los actos y hechos marítimos, promulgados en Barcelona en 1340, y de aplicación a los patronos, tripulaciones y cargadores de naves de comercio catalanas, valencianas, sardas y corsas, por hallarse todas ellas bajo el dominio marítimo de la Corona de Aragón.

Nuevamente, la preocupación por los riesgos que amenazan la seguridad de la gente de mar, y que de actualizarse pueden crear graves situaciones de necesidad o infortunio, resulta patente en estos capítulos.

En la misma línea de los capítulos ya existentes en el Libro del Consulado del Mar, el capítulo séptimo, de los treinta y ocho que incorpora el rey Pedro IV de Aragón, se refiere a una situación no prevista hasta el momento, a saber, la enfermedad.

A tenor del capítulo séptimo, pueden diferenciarse dos situaciones, con las correspondientes obligaciones del patrón. Así, por una parte, se establece que

«si el marinero u otro alistado se lastima algún miembro, o toma enfermedad haciendo el servicio de la nave, devengará su sueldo mientras esté a bordo, como si estuviese sano; y el patrón deberá satisfacerle los salarios, y cumplirle qualquiera otra cosa, según el tenor y forma de su alistamiento»<sup>35</sup>.

Por otra parte, se dispone que si el marinero

«estaba en viage de Ultramar, el patrón deberá en todo caso volverle con aquella nave, hasta que le dexé en el lugar, en donde le alistó»<sup>36</sup>.

18. Todos estos capítulos contenidos en el Libro del Consulado del Mar se mantendrán vigentes hasta el siglo XIX, cuando por influjo de la filosofía liberal las compilaciones comiencen a ser sustituidas por los modernos códigos de Derecho mercantil.

### 3. Los modernos códigos de Derecho Mercantil

Con todo, la magnífica experiencia de la protección otorgada a la gente de mar por el Libro del Consulado del Mar influyó de manera importante en

---

<sup>35</sup> CAPMANY Y MONPALAU, A. *ob. cit.*, p. 575.

<sup>36</sup> *Ibidem*.

los redactores del primer Código de Comercio español (1829)<sup>37</sup>. Inspirados claramente por la compilación medieval, los legisladores decimonónicos mantendrán el espíritu de aquélla en las disposiciones contenidas en la Sección III, Título II, del Libro III, bajo la rúbrica «de los oficiales y equipaje de la nave».

Por consiguiente, en lo que respecta a los accidentes de trabajo, se regula la protección concedida en situaciones de enfermedad y muerte, en la forma que a continuación se expone:

- a) Enfermedad: «no cesa de devengar salario el hombre de mar que enfermarse durante la navegación, á menos que no haya emanado la enfermedad de un hecho culpable. En cualquier caso se sufragarán del fondo comun de la nave los gastos de asistencia y curación, quedando obligado el enfermo al reintegro con sus salarios, y no siendo estos suficientes, con sus bienes» (artículo 718).

Igualmente, se asimilarán a la enfermedad las dolencias que procedan de «herida recibida en el servicio o defensa de la nave», con lo que el concepto de enfermedad parece englobar a los accidentes de trabajo. En estos casos, «será el hombre de mar asistido y curado á espensas de todos los que interesen en el producto de esta» (artículo 719).

- b) Muerte: primero, se establece la protección ante la situación de muerte natural, aunque teniendo en cuenta varias circunstancias, y, después, ante la muerte en defensa de la nave.

Así, conforme al primer supuesto, «muriendo el hombre de mar durante el viaje, se abonará a sus herederos el salario que corresponda al tiempo que haya estado embarcado, si el ajuste estuviere hecho por mesadas. Si hubiere sido ajustado por viaje, se considerará que ha ganado la mitad de su ajuste falleciendo en el viaje de ida, y la totalidad si muriese en el regreso. Cuando el hombre de mar haya ido á la parte, se abonará a sus herederos toda la que corresponda si murió despues de comenzado el viaje; pero aquellos no tendrán derecho alguno si falleciera antes de comenzarse» (artículo 720).

En el segundo supuesto, «cualquiera que sea el ajuste de hombre de mar, muerto en defensa de la nave, se le considerará vivo para devengar los salarios y participar de las utilidades que correspondan á los demás de su clase, concluido que sea el viaje» (artículo 721).

19. Más de un siglo después de haberse aprobado el Código de Comercio de 1829, estas medidas protectoras de la gente de mar se introdujeron, prácticamente en iguales términos, en el Cogido de Comercio de 1885, vigente en la actualidad<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> Articulado y comentarios en GÓMEZ DE LA SERNA, P. y REUS Y GARCÍA, J. *Código de Comercio, concordado y anotado*. Madrid: Imprenta de la Revista de Legislación, 1863, 4.<sup>a</sup> edición.

<sup>38</sup> *Gaceta de Madrid* de 16 de octubre a 24 de noviembre de 1885, núms. 289 a 328.

En ese sentido, mientras que el artículo 644 se ocupa de regular la protección en situación de enfermedad, a la que se siguen asimilando los accidentes de trabajo, mediante la referencia a las dolencias procedentes de las heridas recibidas en servicio o defensa del buque, el artículo 645 se refiere a la situación de muerte.

## II. La Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 y su repercusión en los trabajadores del mar

20. Las postrimerías del siglo XIX, así como los inicios del siglo XX, se caracterizan por la incertidumbre en la protección de toda clase de trabajadores. Es el período de la cuestión social. Período en el que comienzan a ceder los postulados liberales, a favor del intervencionismo estatal en materia social.

En el ámbito marítimo pesquero, la incertidumbre en la protección de la gente de mar se fundamenta, básicamente, en dos aspectos.

Por un lado, las cofradías de mareantes, al igual que sucede con el resto de los gremios, chocan de lleno con uno de los principios básicos del liberalismo, según el cual debía eliminarse cualquier cuerpo intermedio existente entre la sociedad y el Estado.

El hecho de que la supresión de las cofradías de mareantes se retrase en el tiempo, en comparación con el resto de los gremios, hasta la promulgación del Real Decreto de 10 de julio de 1864<sup>39</sup>, y de que, en la práctica, algunas cofradías, de un modo u otro, bajo distintos ropajes, consigan mantener su identidad, evidencia la importancia de esta institución, y la dificultad existente para eliminarla. Ello no obstante, la inseguridad que esta situación provocaba suscitaba muchas dudas en cuanto a la protección que debía concederse a los trabajadores del mar en situación de infortunio.

Por otro lado, la extensión al ámbito marítimo de los riesgos sociales, fruto de la industrialización, y de la ideología liberal, en sus tres vertientes, económica, política y jurídica, aumentaron la sensación de desprotección de la gente de mar.

Ciertamente, a medida que avanza la tecnología en las embarcaciones, y la pesca de altura adquiere tintes capitalistas, también en el ámbito marítimo-pesquero cobra sentido el concepto de riesgos sociales, y surgen, por tanto, los mismos problemas que en tierra respecto a la forma de enfrentarse a dichos riesgos.

21. Cuando, durante el último cuarto del siglo XIX, el Estado decide intervenir en los aspectos sociales, lo hace, inicialmente, con una preocupación filantrópica, inspirado más en vagas razones de caridad que de estricta

---

<sup>39</sup> *Gaceta de Madrid* de 13 de julio de 1864, núm. 1965.

justicia; caridad a través de la cual se pretende mantener la paz social ante las gravísimas consecuencias individuales y sociales de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales<sup>40</sup>.

El reflejo del intervencionismo estatal en materia social también se deja sentir en la protección de la gente de mar. Por ese motivo, el legislador, en un primer momento, se decanta por establecer ciertas medidas de carácter preventivo para los trabajadores del mar.

Un claro ejemplo de la plasmación del binomio caridad-prevención en el ámbito marítimo lo constituye la Real Orden de 1 de mayo de 1878<sup>41</sup>, consecuencia de un siniestro ocurrido en las aguas del Cantábrico. Preocupado por las graves consecuencias que de las tempestades pueden derivarse para los trabajadores del mar, el legislador reacciona en dicha norma «con la adopción de medidas que tienden á evitar desgracias parecidas, hasta donde pueda alcanzar la previsión humana» (Exposición). Estas medidas consisten en:

- a) La transmisión sin la menor demora, por parte del Observatorio Astronómico de Madrid, de «los partes meteorológicos diarios del centro de París y demás de donde los reciba a los Capitanes de los puertos de Palamós, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla, Huelva, Vigo, Villagarcía, Muros, Corcubión, Coruña, Santa Marta de Ortigueira, Rivadeo, Gijón, Santander, Bilbao y San Sebastián» (regla primera).
- b) La obligación de los Capitanes de los puertos consistente en exponer al público los partes meteorológicos y de transmitirlos por el telégrafo a los Ayudantes de los distritos, para que también los expongan al conocimiento del público, «cuando [se] anuncien temporales en las costas ó mares de la misma provincia marítima ó limítrofes» (regla segunda).
- c) El aviso a los pescadores y buques de cabotaje sobre la llegada de temporales a las costas o mares de la misma provincia o limítrofes «por medio de una señal conocida de antemano, puesta en un asta en el punto más culminante y visible de la localidad» (regla tercera).
- d) La obligación de los Capitanes de los puertos de San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Rivadeo, Santa Marta de Ortigueira, Ferrol, Coruña, Corcubión, Muros, Villagarcía y Vigo e, igualmente, de los Capitanes de los puertos de Palamós, Barcelona, Tarragona, Vinaroz, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Algeciras, Cádiz, Sevilla y Huelva de comunicarse diaria y recíprocamente por telégrafo, a las seis de la tarde, el tiempo que reine en las costas respectivas, con las alturas barométricas y la probabilidad de que continúe o amaine, tomando el parecer de los prácticos (regla quinta).

<sup>40</sup> Respecto a la Seguridad Social en la etapa denominada *filantrópica*, vid. MONTROYA MELGAR, A. «La Seguridad Social española: aproximación histórica». En *RT*, 1976, núms. 54 y 55, p. 10-13.

<sup>41</sup> *Gaceta de Madrid* de 5 de mayo de 1878, núm. 125.

- e) La recomendación para que se inicie «una reforma beneficiosa en la construcción de las embarcaciones de pesca y de tráfico de puerto á puerto... procurando que además de ser con cubierta abierta al centro para servicio de los remeros, pero que pueda cerrarse en caso de necesidad con cuarteles de correderas, reúnan una combinación de espacios vacíos herméticamente cerrados, que sirvan de flotadores y las hagan insumergibles, y que el lastre que usen sea de agua en barriles, que además de la cualidad de flotar llenos pueden fácilmente vaciarse y cuyo peso nunca ofrece peligros» (regla sexta).

22. Sin embargo, el binomio caridad-prevención resultó insatisfactorio para proteger de los riesgos sociales a los trabajadores asalariados, entre los que se hallaban los trabajadores del mar. En definitiva, el binomio caridad-prevención no solventaba la incertidumbre existente, y cada vez resultaba más evidente la necesidad de apostar por una técnica específica de protección de los riesgos sociales.

### 1. *La Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900*

23. Con la llegada del siglo XX, irrumpe la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900<sup>42</sup>, y con ella se abren nuevos derroteros en el campo de la protección.

La Ley de Accidentes de Trabajo se convierte en el primer mecanismo que el legislador español establece en el intento por equilibrar los diferentes intereses entre patronos y trabajadores, y apaciguar los efectos de la cuestión social. Además, su carácter específico supone el inicio de un nuevo período que pone fin a la incertidumbre existente ante la insuficiencia de las técnicas de protección existentes hasta el momento para enfrentarse a los riesgos sociales, y, especialmente, a los accidentes de trabajo, de los que derivaban las peores consecuencias para los trabajadores, y de los que, al mismo tiempo, traían causa las principales reivindicaciones obreras.

24. La vía expeditiva abierta por la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900 se inspira en la idea del riesgo profesional, atribuyendo al patrono la responsabilidad

«de los accidentes ocurridos á sus operarios con motivo y en el ejercicio de la profesión ó trabajo que realicen, á menos que el accidente sea debido a fuerza mayor extraña al trabajo en que se produzca el accidente» (artículo 2).

Acaecidos los accidentes, se indemniza a los obreros en las situaciones de incapacidad de trabajo absoluta o parcial, temporal o perpetua, en la forma y cuantía que establece la propia Ley (artículo 4).

---

<sup>42</sup> *Gaceta de Madrid* de 31 de enero de 1900, núm. 31.

### En los supuestos en que el accidente

«produjese la muerte del obrero, el [patrono] queda obligado á sufragar los gastos de sepelio, no excediendo éstos de 100 pesetas, y además á indemnizar á la viuda, descendientes legítimos menores de diez y seis años y ascendientes...» (artículo 5).

Además, en los establecimientos industriales comprendidos por la propia Ley (artículo 3) se faculta a los propietarios para sustituir las indemnizaciones por pensiones vitalicias,

«siempre que las garanticen á satisfacción de la víctima ó sus derecho habientes...» (artículo 10).

Pero si importantes eran todas estas prescripciones, la más importante radicó en la introducción del seguro como elemento que posibilitaba a los patronos transmitir las obligaciones o responsabilidades derivadas de los riesgos sociales a una sociedad de seguros debidamente constituida (artículo 12). Con ello, se establece el carácter voluntario del seguro de accidentes de trabajo para los empresarios, con lo que ya no se pretende que sean los trabajadores mismos los que suscriban las correspondientes pólizas, tal y como ocurría años atrás, con los primeros seguros privados.

Por consiguiente, la conjunción de la responsabilidad empresarial por el riesgo profesional y de la técnica del seguro, aunque voluntario, sitúa en la esfera del empresario la solución del problema de la protección de los trabajadores en situación de infortunio.

25. Los innegables avances en protección social se vieron confirmados con la promulgación del Real Decreto de 28 de julio de 1900<sup>43</sup>, aprobatorio del Reglamento para la aplicación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900.

Por el contrario, en lo que respecta a los trabajadores del mar, tales avances suscitaban muchas dudas, puesto que la Ley de Accidentes de Trabajo no mencionaba las actividades marítimo-pesqueras entre las industrias o trabajos que daban lugar a responsabilidad del patrono (artículo 3).

Desde el primer momento, el silencio de la Ley en torno a las actividades marítimo-pesqueras planteó diversas interpretaciones por parte de los interesados, que no tardaron en llegar a los tribunales.

## 2. *Los problemas de aplicación de la Ley de Accidentes de Trabajo de 30 de enero de 1900 a los trabajadores del mar*

26. La gente de mar tuvo que enfrentarse a una serie de problemas para conseguir la aplicación de la Ley y del Reglamento de Accidentes de Traba-

<sup>43</sup> *Gaceta de Madrid* de 30 de julio de 1900, núm. 211.

jo en las actividades marítimo pesqueras. Los problemas se debían, a veces, al silencio mantenido, tanto por la Ley como por el Reglamento, en cuanto a las actividades marítimo-pesqueras y, otras veces, a las especificidades que presenta el trabajo en el mar y que no casaban con la regulación de los accidentes de trabajo.

## 2.1. LA EVENTUAL INCLUSIÓN DE LOS TRABAJADORES DEL MAR EN EL CONCEPTO DE OPERARIO

27. La primera de las cuestiones planteadas giraba en torno a la posibilidad de que los trabajadores del mar quedaran incorporados en el concepto de operario mantenido por la Ley y el Reglamento de Accidentes de Trabajo. En términos de la Ley, es operario

«todo el que ejecuta habitualmente un trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena» (artículo 1)

y, en el mismo sentido, el Reglamento considera operarios a

«todos los que ejecutan habitualmente trabajo manual fuera de su domicilio por cuenta ajena, con remuneración ó sin ella, á salario ó á destajo, en virtud de contrato verbal ó escrito» (artículo 2).

La denominación genérica de «operario» permite a los tribunales extraer tempranamente conclusiones acerca de la aplicación de la Ley y del Reglamento de Accidentes de Trabajo a la gente de mar.

Así, conforme a la sentencia de 27 de febrero de 1903<sup>44</sup>, en primer lugar,

«aun cuando la Ley de 1.º de enero de 1900 (sic.), sobre accidentes del trabajo, sea una Ley cuyos beneficios alcanzan más general y principalmente a los obreros y dependientes sujetos al simple jornal o salario con que se les remunera en las empresas o industrias que se refiere el art. 3.º de la misma, comprendiendo a todos bajo la denominación genérica de operarios, en ninguno de sus preceptos existe base cierta para establecer entre aquéllos distinción alguna por razón de su mayor o menor categoría, conocimientos que les sean exigidos y sueldo o salario que disfruten, al objeto de excluir de la Ley a ninguno, si concurren en él las circunstancias de desempeñar las funciones que le están asignadas, ejecutando habitualmente un trabajo manual fuera de su domicilio, por cuenta ajena, aun cuando sea con carácter técnico, pues ni la concurrencia en el operario de estudios o título profesional constituye razón alguna para prescindir de la índole del trabajo que ejecute, ni sería tal distinción conforme al alcance fundamental de la Ley, cual es el de asegurar en la forma que prevé los

---

<sup>44</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *Jurisprudencia del Tribunal Supremo y de la Comisión Superior de Previsión sobre Accidentes de Trabajo, 1902-1934*. Madrid: Imprenta y Encuadernación de los Sobrinos de la Sucesora de M. Míñesa de los Ríos, 1935, pp. 175-176.

accidentes a que están expuestos, por la índole de sus trabajos, los que se hallan al servicio de empresas o industrias a que aquélla se refiere, que no tiene el carácter de meramente benéfica para los más menesterosos, y sí el de aseguradora de los accidentes o siniestros que puedan sobrevenir a cuantos emplean su actividad física en los trabajos de las respectivas empresas, con mayor exposición acaso para los que en ellas intervienen directa o inmediatamente con la responsabilidad de sus conocimientos y técnicas».

Atendiendo a ese hecho, se afirma en la sentencia que

«la circunstancia de que el lesionado fuese primer maquinista del vapor donde ocurrió el siniestro que produjo su muerte, la de que tuviese la consideración de oficial del buque, con personal colocado a sus órdenes, la de que, como tal maquinista, hubiera tenido que acreditar la pericia y adquirir título que las disposiciones legales vigentes exigen, y la de que cobrase sueldo y no jornal o salario, en nada, absolutamente en nada, desvirtúan el hecho culminante de tener que intervenir, dirigir y manejar, materialmente y manualmente, la máquina de vapor donde se produjo la explosión, y de que esta función la desempeñaba habitualmente, fuera de su domicilio, por cuenta ajena, porque por esto, y no por mero accidente o casualidad, fue la primera víctima de la explosión, hallándose tan expuesto o más que otro alguno a siniestros de semejante naturaleza; porque, aun cuando la Ley habla de salarios o jornales para la determinación de las indemnizaciones, esto no debe entenderse en sentido restrictivo, ya que la misma Ley comprende entre sus disposiciones a personas que tienen asignados, por sus funciones, verdaderos sueldos, cuales son los dependientes de comercio, y los que no tienen ninguna clase de emolumentos, y porque cuando la razón de la Ley es igual en uno y otro caso, nada sería más fácil que burlarla dándole otra interpretación respecto de este extremo».

28. Estas conclusiones a las que había llegado la jurisprudencia influyeron rápidamente en la labor del legislador, pues la Real Orden de 12 de mayo de 1903<sup>45</sup>, considerando las «instancias de la Junta Central de la Liga marítima y la de las Asociaciones de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante de Bilbao y Gijón», dispone

- a) primero, «que en el artículo 3 de la Ley de Accidentes de Trabajo se consideren incluidos los operarios por cuenta ajena que se dediquen á cualquiera especie de navegación, pesca y demás industrias marítimas similares, ya trabajen con remuneración, ya sin ella, á salario ó á destajo, en virtud de contrato verbal ó escrito»;

<sup>45</sup> *Gaceta de Madrid* de 14 de mayo de 1903, núm. 134. En ese sentido, véase DEL PESO Y CALVO, P. *La protección legal del accidente de trabajo y de la enfermedad profesional, 1900-1967*. Madrid: Impreso en Hijos de E. Minuesa, 1971, p. 30.

- b) segundo, «que el plazo de veinticuatro horas que se consigna en el artículo 8 del Reglamento de dicha Ley, empiece á contarse, cuando el accidente haya ocurrido en el mar, desde el momento en que el buque llegue á puerto español ó extranjero en que haya cónsul de la Nación»;
- c) tercero, «que se invite á los patronos y empresas marítimas á que en los contratos que hagan con Capitanes y Pilotos consignent que para los efectos de la indemnización por accidentes se les considere incluidos en la Ley de Accidentes de Trabajo<sup>46</sup>; que se recomiende á las Autoridades de Marina que procuren persuadir á las partes para que se establezca esta condición en los contratos en que intervengan; y por fin, que se tengan presentes las razones expuestas en las instancias mencionadas para cuando se trate de la modificación de la ley»

29. Con posterioridad a esta Real Orden, también el Tribunal Supremo se pronuncia a favor de la inclusión de la gente de mar, en su sentencia de 20 de febrero de 1908<sup>47</sup>, al señalar que

«por el hecho de ser el causante de la actora, cuando perdió su vida, en el naufragio de una lancha, patrón de cabotaje, y exigir este cargo u oficio conocimiento de mayor pericia para dirigirla, vigilar el trabajo de otros y corregirlos, no por ello carecía del carácter de operario, puesto que antes y en el momento del suceso dedicaba habitualmente su actividad física, fuera de su domicilio, por cuenta ajena y con salario fijo, a desempeñar, según las necesidades del servicio lo exigían, operaciones manuales, unas veces; trabajos prácticos y de mayor pericia, otras, particularmente en los momentos precursores a su muerte en que, falto de personal auxiliar, sólo contaba con el maquinista».

30. Finalmente, la jurisprudencia acabará extendiendo el concepto de operario a los trabajadores del mar retribuidos a la parte. Así, lo confirma, por ejemplo, la sentencia del Tribunal Supremo de 9 de noviembre de 1909<sup>48</sup>. Los argumentos empleados por esta sentencia para considerar operarios a los trabajadores a la parte resultan interesantes, ya que constituirán el punto de partida de sentencias posteriores.

Conforme a los argumentos del caso concreto tratado en la sentencia

«dándose por probado que los dueños del vapor, para las operaciones de la industria pesquera..., industria no exceptuada por la Ley de Accidentes de Trabajo, admitían y despedían a su voluntad a los marineros que formaban la tripulación del barco, retribuyéndoles, mientras servían, con una par-

---

<sup>46</sup> El primer considerando de la Real Orden señalaba que «siendo de indudable aplicación las disposiciones de la Ley de Accidentes del Trabajo á los marineros y demás obreros manuales de la navegación, en cambio el carácter técnico de las profesiones de Capitán y Piloto de la Marina Mercante impide incluir á los que las siguen, conforme al artículo 2 del Reglamento, que define lo que se entiende por obrero para los efectos de la Ley».

<sup>47</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 177.

<sup>48</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 212-213.

te mínima determinada de los productos de la pesca, así como que los propios marineros dejaban el servicio del barco cuando lo tenían por conveniente, sin contraer entre sí, ni con terceras personas, ninguna clase de responsabilidad civil, no cabe sostener fundadamente que esos marineros constituyeran, juntamente con los dueños del barco, ninguna sociedad. Esto sentado, las relaciones de los marineros con los dueños del barco, en cuanto a la industria pesquera a que se dedicaba, no son otras que las del obrero con el patrono, pues no es esencial que la retribución afecte la forma de salario».

Ahondando en la misma idea, la sentencia del Tribunal Supremo de 10 de diciembre de 1918<sup>49</sup> determina que los trabajadores a la parte considerados operarios son, en realidad trabajadores por cuenta ajena, claramente diferenciados de la figura del socio. Así, son trabajadores y no socios

«los tripulantes de un barco pesquero a quienes el dueño retribuye con una parte del producto de la pesca, y, como mínimo, con el importe de su manutención, porque no hay sociedad, ya que, en este contrato, las obligaciones son comunes, y jamás un socio trabaja por cuenta y cargo de otro, ni los socios están remunerados por sus servicios, teniendo únicamente participación en las ganancias, apareciendo, por el contrario, perfectamente definido el contrato de arrendamiento de servicios, porque existe la obligación de una persona de prestarlo a otra por su cuenta y cargo y un precio cierto, lo que no quiere decir precio fijo, pues el legislador lo que ha declarado es la certeza de la concurrencia de precio, no sus contingencias y modalidades de pago».

En conclusión, los trabajadores del mar retribuidos a la parte son considerados operarios, siempre y cuando no constituyan una sociedad junto a los dueños del barco.

## 2.2. LAS ESPECIFICIDADES DEL TRABAJO EN EL MAR EN RELACIÓN CON LA REGULACIÓN DEL ACCIDENTE DE TRABAJO

31. Solventada la cuestión acerca de la inclusión de los trabajadores del mar en el concepto de «operario» fijado por la Ley y el Reglamento de Accidentes de Trabajo, los problemas de interpretación comenzaron a plantearse en torno a las especificidades del trabajo en el mar. Efectivamente, con el paso del tiempo, la realidad de los hechos se encargó de demostrar que el trabajo en el mar presenta ciertas peculiaridades no previstas por el legislador.

32. Una de las más arduas polémicas se suscitó respecto al concepto de fuerza mayor. La Ley de Accidentes de Trabajo liberaba a los patronos de la obligación de pagar las correspondientes indemnizaciones a los trabajadores accidentados con motivo y en el ejercicio de la profesión o trabajo realizado

---

<sup>49</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 213.

cuando el accidente se debía a fuerza mayor extraña al trabajo (artículo 2). Teniendo en cuenta que muchos de los accidentes producidos en el mar se deben precisamente a los riesgos originados por éste, la polémica se centró en la conveniencia de incluir en el concepto de fuerza mayor los riesgos que el mar depara.

Una vez más, los trabajadores del mar tuvieron que acudir a los tribunales para hallar la solución. De esta suerte, la jurisprudencia completó la legislación de accidentes de trabajo, pronunciándose sobre el carácter de accidente de trabajo de naufragios, abordajes o cualquier otro riesgo que el mar produce, independientemente de los que a bordo suceden.

33. En relación con los naufragios, la sentencia del Tribunal Supremo de 28 de diciembre de 1906<sup>50</sup> declara en el asunto tratado por ésta que

«la niebla y estado del mar fueron las causas determinantes del naufragio y muerte del obrero... [y] aquéllas causas... constituyen notoriamente un accidente de trabajo o profesión...».

Por tanto, no sólo el naufragio, sino también las inclemencias del tiempo que lo originan son considerados accidentes de trabajo en el ámbito marítimo-pesquero. Igualmente, la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de febrero de 1908<sup>51</sup> consideró que

«el naufragio de una lancha, por rotura del cable que la remolcaba, suceso en el cual perecieron sus tripulantes, no es debido a fuerza mayor extraña a las ocupaciones que desempeñaban en aquel momento, sino a uno de los accidentes que frecuentemente ocurren en la vida del mar».

34. En la misma línea, pero con un análisis más profundo, la sentencia del Tribunal Supremo de 23 de abril de 1908<sup>52</sup>, establece, en primer lugar, que

«el artículo 2 de la Ley de Accidentes de Trabajo, comprende todos aquellos que, con ocasión de éste, sobrevienen aun cuando procedan de causas fortuitas, siempre que tengan relación con los riesgos propios de cada una de las profesiones o industrias que dicha Ley abarca, mientras no sean producidos por fuerza mayor extraña al trabajo, debiendo entenderse que existe fuerza extraña cuando ésta es de tal naturaleza, que ninguna relación ni conexión guarde con el ejercicio de la profesión de que se trate y salvo también el caso de la culpa, sólo imputable a la persona que sufrió el accidente».

En segundo lugar, partiendo de esa definición de fuerza mayor extraña al trabajo, la sentencia indica que

---

<sup>50</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 202.

<sup>51</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 144 y 202.

<sup>52</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 202-203.

«entre los accidentes que pueden ocurrir con ocasión de una navegación hay que comprender, según dicho criterio, no solamente los que ocurren a bordo, independientemente de los riesgos que el mar ofrece, sino éstos mismos, por ser propios e inherentes a la profesión del navegante, toda vez que, dentro del sentido y finalidad de la Ley, sería contradictorio de la misma excluir aquellos que son los que más comúnmente se producen en las condiciones ordinarias de toda navegación, que en este aspecto difieren del ejercicio de aquellas industrias a que especialmente se refiere el artículo 3 de la Ley».

Por consiguiente, se deja constancia de las particularidades que presenta el trabajo en el mar.

Así, en relación con el choque de un barco con otro, la sentencia llega a la conclusión de que como este supuesto

«es uno de tantos accidentes fortuitos a que se hallan expuestos los que navegan, y éstos son, en tal caso, debidos, no a fuerza alguna extraña desligada de los riesgos del mar, sino a causa proveniente de estos mismos riesgos, previstos, aunque, a veces, inevitables, es manifiesto que la embestida del barco que produjo el siniestro no es fuerza mayor extraña, que excluya las responsabilidades de la Ley de Accidentes de Trabajo, y que la diligencia y pericia del barco abordado no desvirtúa la verdadera índole del accidente ocurrido...».

Refuerzan el mismo criterio la sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1908<sup>53</sup>, que declara que

«el siniestro marítimo (abordaje) no cae dentro de la excepción de fuerza mayor extraña como excluyente de responsabilidad»,

así como la sentencia del Tribunal Supremo de 25 de abril de 1913<sup>54</sup>, que recuerda que

«es doctrina establecida que sólo debe entenderse como fuerza extraña la que, por su naturaleza, no puede tener relación ni conexión con el ejercicio de la industria u oficio de que se trate, criterio según el cual los riesgos que el mar ofrece, por ser propios e inherentes a la profesión del navegante, han de considerarse comprendidos en el concepto de accidente de trabajo, a los efectos de indemnización establecidos en la Ley»,

y concluye señalando cómo

«el naufragio de la barca pesquera, producido por el temporal, que sorprendió a sus tripulantes cuando se hallaban dedicados al ejercicio de su industria, constituye un accidente, debido no a fuerza extraña de los riesgos del mar, sino a causa propia y peculiar de los mismos, por su naturaleza, siempre prevista, aunque muchas veces inevitable».

<sup>53</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 203.

<sup>54</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp.144 y 203.

35. Asimismo, junto al problema de determinar si los riesgos del mar son considerados accidentes de trabajo a los efectos de la Ley de Accidentes de Trabajo, los tribunales tuvieron que hacerse cargo de otras cuestiones. Todo ello se traduce a la postre en la extensión del concepto de accidente de trabajo.

36. Los accidentes acaecidos antes o después del trabajo supusieron una de las primeras causas de la extensión del concepto. Las especiales circunstancias que rodean al trabajo en el mar evidenciaron tempranamente este problema.

Así, la sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1908<sup>55</sup> realizó la siguiente interpretación:

«se entiende que es con ocasión del trabajo el accidente que ocurre a un obrero, contratado para prestar servicio en un barco, y que perece en abordaje del que le conducía, por cuenta de la empresa, al puerto donde estaba aquél, pues no es posible desconocer que desde el embarque empezó el cumplimiento de la obligación, quedando sometido a las determinaciones impuestas por el patrono, que no podían ser contrariadas sin romper el pacto celebrado. En tales condiciones es preciso reconocer que, al ocurrir el abordaje, productor de la muerte del obrero, lo fue por consecuencia y con ocasión del trabajo concertado con la Compañía demandada, teniendo en cuenta la conexión o necesario enlace que existe entre aquél y los medios que le fueron impuestos para cumplir el compromiso, ajenos de todo punto a su voluntad, no siendo admisible decomponerlos o separarlos en distintos períodos, estableciendo diferencias de tiempo que puedan conducir a conclusiones diversas, ya que todos ellos forman un conjunto necesario e indispensable para realizar el fin propuesto».

La importancia de esta interpretación consiste en que en ella se encuentra el origen de lo que posteriormente se denominarán «accidentes in itinere»<sup>56</sup>.

37. Otra de las especificidades del trabajo en el mar, a saber, la que deriva del hecho de que los mareantes alternan, en un mismo espacio físico y temporal, el trabajo y la vida ordinaria, requirió, igualmente, el pronunciamiento de los tribunales en aquellos supuestos en los que el accidente sucedía en los intervalos del trabajo.

Sobre este aspecto se pronunció de la siguiente forma la sentencia del Tribunal Supremo de 9 de noviembre de 1909<sup>57</sup>, en el caso concreto del que conocía:

<sup>55</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 119.

<sup>56</sup> DEL PESO Y CALVO, C. «Pasado, presente y futuro del accidente in-itinere». En *RISS*, 1968, núm. 2.

<sup>57</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 121-122.

«ocurrido el accidente, al marinero de una barca, al separarse de las operaciones de pesca para satisfacer una necesidad perentoria, que fue a realizar en la proa del barco, por falta en el mismo de otro lugar más adecuado, cayéndose entonces al mar y ahogándose, es manifiesto que tal accidente se halla íntimamente relacionado con las funciones que dentro del barco tenían que desempeñar los marineros, y, por todo ello, comprendido entre las que determinan, en cada caso, la responsabilidad de los patronos».

38. Por último, dentro de la tendencia de extender la protección por accidentes de trabajo, la jurisprudencia comenzó a incluir en el concepto «por consecuencia del trabajo» ciertas enfermedades, dando lugar a una fecunda casuística, en la que se diferencian las enfermedades profesionales de las que no lo son, con una amplia repercusión de cara a la futura distinción entre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Entre la abundante jurisprudencia, pueden citarse, como botón de muestra, tanto en un sentido como en otro, la sentencia del Tribunal Supremo de 29 de noviembre de 1913<sup>58</sup>, según la cual

«declarado que la bronconeumonía productora de la muerte del obrero fue ocasionada con motivo y a consecuencia del trabajo que efectuaba en la cámara frigorífica de un vapor dedicado a la pesca, y en la que prestaba sus servicios, es manifiesto que debe calificarse de accidente comprendido en la Ley, porque dicha enfermedad fue inherente al trabajo realizado por cuenta y en interés del patrono, relacionándose de manera absoluta e inmediata con el ejercicio de la ocupación de la víctima»,

y la sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1907<sup>59</sup>, que ante un diagnóstico de apoplejía cerebral, no concede ninguna indemnización

«porque se declaró que la enfermedad fue independiente del trabajo».

### 3. *Hacia una regulación específica de los accidentes de mar*

39. La jurisprudencia puso de manifiesto los problemas que suscitaban en el ámbito marítimo-pesquero los conceptos de «operario» y «fuerza mayor» establecidos en la Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, al igual que otras circunstancias, como la posible extensión de la protección por accidente de trabajo.

Debido a ello, la Real Orden de 20 de septiembre de 1919<sup>60</sup> quiso hacerse eco de que

<sup>58</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 71.

<sup>59</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 94-95.

<sup>60</sup> *Gaceta de Madrid* de 24 de noviembre de 1919, núm. 267.

«el riesgo de mar y, por consiguiente, los accidentes de él derivados son de especial naturaleza y comprende a todas las clases competentes de las dotaciones de los buques, y procede, por tanto, que se colme de una manera expeditiva y práctica esta deficiencia de nuestra legislación en lo que al personal de nuestra Marina Mercante concierne, por cuyo bienestar moral está en la obligación de velar» (Exposición).

Para ello, encomendó al Comité Oficial de Seguros

«la redacción urgente de un sistema de indemnizaciones por accidentes de mar a bordo de los buques que abarcase los casos no comprendidos en la Ley de Accidentes de Trabajo con aplicación a todas las clases componentes de las dotaciones de los buques» (artículo 1).

Con ello, se abrían las puertas a un nuevo horizonte en el que las particularidades del mar podrían ser contempladas desde el punto de vista de una regulación específica.

### III. La difícil disyuntiva: accidentes de mar o accidentes de trabajo

#### 1. La regulación de los accidentes de mar

40. Toda la evolución jurisprudencial en torno a la posible aplicación de la Ley de Accidentes de Trabajo en el ámbito marítimo-pesquero y, sobre todo, el encargo realizado por la Real Orden de 20 de septiembre de 1919 al Comité Oficial de Seguros, justificaron una regulación específica de los accidentes de mar.

Esta regulación se llevó a cabo mediante el Real Decreto de 15 de octubre de 1919<sup>61</sup>. La importancia de esta norma no resulta solamente por la protección específica de los accidentes de mar, sino que se debe, fundamentalmente, a que establece en España el primer seguro obligatorio, al declarar que

«las Compañías de navegación y toda entidad individual o colectiva, propietaria de buques, están obligadas a asegurar a las dotaciones de éstos contra los accidentes de mar» (artículo 1).

Curiosamente, la particularidad y la espectacularidad de los riesgos del mar, riesgos como los naufragios, los temporales, las colisiones o abordajes, inexistentes en otros sectores, facilitaron, de alguna manera, adelantarse en el tiempo a otros sectores, tan apegados a la idea del riesgo social, en lo que respecta a la instauración de los seguros sociales obligatorios.

---

<sup>61</sup> *Gaceta de Madrid* de 15 de octubre de 1919, núm. 294.

La técnica del seguro desarrollada en tierra como forma de protección de las personas había adquirido su punto álgido en la Alemania del Canciller Bismarck, en la forma de seguros sociales obligatorios. El éxito de esta técnica de protección específica supuso su rápida importación por parte de otros Estados. En España se manifestó por primera vez en el ámbito marítimo-pesquero.

41. La regulación de los accidentes de mar, por el Real Decreto de 15 de octubre de 1919, además de la instauración del primer seguro social obligatorio en España, supuso superar el concepto de «operario» fijado por la Ley y el Reglamento de Accidentes de Trabajo y, por ende, extender el ámbito de protección a los trabajadores por cuenta ajena, en general, sin atender al carácter manual del trabajo realizado.

Así se desprendía de la obligación de asegurar a las «dotaciones» de los buques, ya que a efectos del Real Decreto

«se entiende por dotación de un barco la que señala el artículo 648 del Código de Comercio y la que de un modo especial determina la póliza» (artículo 2).

De forma que esta remisión significa considerar dotación al

«conjunto de todos los individuos embarcados, de Capitán a paje, necesarios para su dirección, maniobras y servicio y, por tanto, estarán comprendidos en la dotación la tripulación, los Pilotos, Maquinistas, Fogoneros y demás cargos de a bordo no especificados...» (artículo 648 del Código de Comercio).

No obstante, el seguro obligatorio de los accidentes de mar cuenta con una excepción de importancia, ya que de forma contraria a lo que la jurisprudencia del Tribunal Supremo había venido considerando acerca de los trabajadores del mar contratados a la parte, incluyéndolos en el concepto de operarios, a efectos de cobrar las indemnizaciones previstas por la Ley de Accidentes de 1900, ahora, se dispone que

«quedan exentos de la obligación del seguro los propietarios de barcos que tengan convenido con sus tripulantes un sistema de remuneración en el cual vayan a la parte en los rendimientos que aquéllos obtengan, siempre que dicho extremo se haga constar en documento otorgado ante la Autoridad de Marina correspondiente o ante Notario público, y suscrito por todos los interesados, en el cual además, la tripulación renunciará al seguro» (artículo 10).

42. En cuanto al concepto de accidente de mar, el Real Decreto entiende por tal

«todo el que sobrevenga con ocasión del manejo y navegación del buque en puerto y en la mar, de sus máquinas principales y auxiliares y ejecución de servicios a flote y en dique o varadero... con la sola exclusión de los casos que caen bajo la acción directa de la Ley de Accidentes de Trabajo» (artículo 3).

El propio legislador diferenciaba, en consecuencia, dos tipos de accidentes: los específicos de mar y los genéricos de la Ley de Accidentes de Trabajo. Por ello, a partir de ese momento, la protección de los mareantes ante los accidentes se subordinará a esta diferenciación. Esta dicotomía en ocasiones planteó dudas sobre la conexión de ambas regulaciones, e incluso sobre la legislación aplicable, y, por ello, los tribunales tuvieron que pronunciarse sobre este extremo. Bien merece traer a colación la jurisprudencia de la época, pues marca el límite existente entre los accidentes de mar y los que no lo son.

## 2. Las aportaciones de la jurisprudencia ante la difícil disyuntiva existente

43. Una correcta definición de la relación entre ambos tipos de accidentes se establece por la sentencia del Tribunal Supremo de 27 de octubre de 1922<sup>62</sup>, para lo que se lleva a cabo la siguiente argumentación:

«para la recta aplicación de las disposiciones del Real Decreto de 15 de octubre de 1919 precisa tener en cuenta que en su artículo 3, después de consignar lo que entiende por accidente de mar, a los efectos de las indemnizaciones que más adelante establece y de estatuir que el abono de las mismas comprende a todo el personal que forma la dotación del buque, excluye expresamente de su disfrute los casos que caen bajo la acción directa de la Ley de Accidentes de Trabajo, con lo cual quedó determinada la existencia de dos disposiciones orígenes de derecho a la indemnización que, lejos de contrariarse, se armonizan y completan».

Partiendo de dicha armonización y complementariedad, en primer lugar se determina que

«la Ley de 30 de enero de 1900 [de Accidentes de Trabajo], en sus artículos 1 y 2, en relación con el 2 del Reglamento de 28 de julio del mismo año, y con la Real Orden de 12 de mayo de 1903, reconoce el derecho a ser indemnizados por los accidentes que sufran con motivo y en el ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten, por cuenta ajena, los operarios que se dediquen a cualquiera especie de navegación, pesca y demás industrias similares, declarando dicha Real Orden que el carácter técnico de las profesiones de Capitán y Piloto de la Marina Mercante impedían incluir a los que las siguen en la Ley de Accidentes de Trabajo, conforme al artículo 2 del Reglamento, que define lo que se entiende por obrero, a los efectos de la Ley».

En segundo lugar, se recuerda como

«con el fin de obviar la dificultad que antes se indica, y habida cuenta de que el riesgo de mar y, por consecuencia, los accidentes de él derivados, son de especial naturaleza y distintos éstos de los que diman

<sup>62</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 203-204.

directamente del oficio que se practica o de los útiles que se emplean, se dictó el Real Decreto ya relacionado».

A modo de conclusión, y aplicando todas estas argumentaciones al caso concreto, se señala que

«ocurrido el accidente cuando el obrero prestaba servicio de vigilancia en un buque fondeado en un puerto, se halla comprendido el caso en la excepción que establece el último inciso del párrafo 3 de la citada disposición, por no haber influido en la realización del suceso causa alguna proveniente de riesgo o accidente de mar, y debe ser aplicada la Ley de Accidentes».

A iguales conclusiones llegó la sentencia del Tribunal Supremo de 7 de febrero de 1923<sup>63</sup>, sobre un accidente sufrido como consecuencia de un incendio a bordo, «hallándose el buque atracado y no ejecutándose en él servicio alguno».

Por su parte, la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de mayo de 1925<sup>64</sup> indica que

«el Real Decreto de 15 de octubre de 1919 constituye tan sólo una disposición supletoria de la Ley de 30 de enero de 1900, encaminada a que no quedaran sin indemnización por la redacción del artículo 2 de la Ley los accidentes debidos a fuerza mayor extraña al trabajo que constituyen los mayores y más corrientes riesgos de los obreros dedicados al servicio de la navegación».

44. Por el contrario, declararon el carácter de accidente de mar respecto a los naufragios las sentencias del Tribunal Supremo de 15 de abril de 1924<sup>65</sup> —«siniestro en que pereció un marinero, a bordo de un balandro, víctima de naufragio»—, de 18 de abril de 1924<sup>66</sup> —«la muerte por naufragio del barco»—, y de 8 de agosto de 1924<sup>67</sup> —«naufragio de un vapor»—.

45. Mayores dudas suscitaron, sin embargo, los accidentes producidos a bordo, como consecuencia de la aplicación de los vapores y de los motores de explosión a las embarcaciones, motivo por el que incrementaron los accidentes y las correspondientes alegaciones.

En estos supuestos, según se deduce de la jurisprudencia del Tribunal Supremo, para que los accidentes producidos como consecuencia de la aplicación de los vapores y de los motores de explosión fuesen considerados accidentes de mar, se requería que éstos fuesen causa de un siniestro calificado como accidente de mar, como lo eran los naufragios o los abordajes.

<sup>63</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 204.

<sup>64</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 208.

<sup>65</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 205.

<sup>66</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, p. 206.

<sup>67</sup> *Ibidem.*

Así, la sentencia del Tribunal Supremo de 8 de enero de 1926<sup>68</sup> considera que existe un accidente de mar en el supuesto de un

«maquinista de barco que fallece a consecuencia de asfixia por sumersión, por haber naufragado el vapor en que prestaba sus servicios a causa de la explosión de una caldera».

No obstante, cuando los accidentes producidos como consecuencia de la aplicación de los vapores y de los motores de explosión no mantienen relación alguna con siniestros considerados accidentes de mar, la jurisprudencia se decanta por aplicar la Ley y el Reglamento de Accidentes de Trabajo.

En ese sentido, la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de noviembre de 1931<sup>69</sup> declara la inexistencia de accidente de mar en un caso relativo a la muerte de «un maquinista de vapor... por explosión de grisú del carbón almacenado».

#### **IV. La lenta pero progresiva equiparación de los accidentes de mar con los accidentes de trabajo**

46. El acierto de la regulación del seguro obligatorio en materia de accidentes de mar permitió su rápida extensión más allá de la dotación de los buques, como lo demuestra el Real Decreto de 18 de mayo de 1921<sup>70</sup>, que

«hace extensivo y obligatorio para el personal de Prácticos de puertos de España en el ejercicio de sus funciones, en cuanto no se oponga a las bases que [en la propia norma]... se señalan, el seguro sobre accidentes de mar...» (artículo 1).

No obstante, el paso del tiempo demostrará la necesidad de tender hacia la equiparación de los accidentes de mar con los accidentes de trabajo. Esta necesidad se prolongará a lo largo de los diversos regímenes existentes en España, si bien en el horizonte permanecerá siempre la idea de avanzar hacia la equiparación.

##### *1. La dictadura del General Primo de Rivera*

47. Durante la dictadura del General Primo de Rivera, se adoptó la importante decisión de promulgar un Código del Trabajo que pusiera fin a la enorme dispersión que sufrían las normas laborales y que abogase por la unificación, garantía siempre de la seguridad jurídica.

---

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> GARCÍA ORMAECHEA, R. *ob. cit.*, pp. 206-207.

<sup>70</sup> *Gaceta de Madrid* de 25 de mayo de 1921, núm. 145.

A este fin, la Real Orden de 23 de agosto de 1926<sup>71</sup> autorizó al Ministerio de Trabajo, Comercio e Industria para publicar una edición del Código del Trabajo, lo que dio lugar al primer intento real de codificación del Derecho del Trabajo en España<sup>72</sup>.

El Código del Trabajo se estructuró en cuatro libros y, en concreto, el tercero se refirió a los accidentes de trabajo. En lo que respecta a los trabajadores del mar, se mantiene la línea seguida desde la aprobación del Real Decreto de 15 de octubre de 1919, es decir, la diferenciación entre los accidentes de mar, objeto de aseguramiento obligatorio, y los accidentes de trabajo, objeto de aseguramiento voluntario.

De este modo, en el Título II, relativo a las «disposiciones reglamentarias generales en materia de accidentes de trabajo», el Capítulo IX, bajo la rúbrica «del seguro de accidentes de mar», recoge en su integridad el contenido del Real Decreto de 15 de octubre de 1919<sup>73</sup>.

Por tanto, una de las carencias en materia de protección de los accidentes de mar se mantiene de cara a los trabajadores remunerados a la parte, pues

«quedan exentos de la obligación del seguro los propietarios de barcos que tengan convenido con sus tripulantes un sistema de remuneración en el cual vayan a la parte en los rendimientos que aquéllos obtengan, siempre que dicho extremo se haga constar en documento otorgado ante la Autoridad de Marina correspondiente o ante Notario público, y suscrito por todos los interesados, en el cual, además, la tripulación renunciará al seguro» (artículo 301).

La gravedad que suponía esa exclusión se plasmó adecuadamente en la Exposición del Real Decreto de 5 de abril de 1929<sup>74</sup>. En ella se recalca como

«cuando ocurre un siniestro en que los tripulantes perecen o sufren lesiones de importancia, aun en el caso más favorable de no perderse la embarcación, el armador modesto no dispone de medios suficientes para pagar las indemnizaciones, aun vendiendo aquélla y quedándose en la miseria».

---

<sup>71</sup> *Gaceta de Madrid* de 30 de agosto de 1926, núm. 242.

<sup>72</sup> DEL PESO Y CALVO, C. «De la protección gremial al vigente Sistema de Seguridad Social». En *RFDUM*, 1966, vol. X, núm. 25, p. 22.

<sup>73</sup> Como señala DEL PESO Y CALVO, «obedeciendo al mismo criterio de unidad, se insertan aquí, formando el debido apartado, los preceptos concernientes a los seguros de accidentes de mar, favoreciendo así, no solo su estudio, sino, y especialmente, su aplicación» (DEL PESO Y CALVO, C. *La protección legal del accidente de trabajo y de la enfermedad profesional, 1900-1967*. Madrid: Impreso en Hijos de E. Minuesa, 1971, p. 78).

<sup>74</sup> *Gaceta de Madrid* de 9 de abril de 1929, núm. 99.

Teniendo en cuenta esa situación, el articulado de este Real Decreto dispuso una serie de medidas para poner fin a la exclusión. Así, a partir de ese momento,

«las obligaciones y derechos establecidos en el Libro III del Código del Trabajo en caso de accidentes de trabajo y en previsión de los accidentes de mar alcanzan a los dueños o armadores de embarcaciones pesqueras, cualquiera que sea su tonelaje y el personal empleado en éstas, aun mediante el contrato a la parte en los rendimientos» (artículo 1).

## 2. La II República

48. Durante la II República, se produjo un gran avance en materia de accidentes de trabajo, pues aunque no se consiguió la unificación en la regulación de los accidentes de trabajo, manteniéndose normas diferentes para la agricultura, la industria y el mar, en el ámbito de los accidentes de trabajo en la industria se declaró la obligatoriedad del aseguramiento para los casos de incapacidades permanentes y de muerte; por su parte, el aseguramiento seguía siendo voluntario para los casos de incapacidad temporal y asistencia médica.

49. La ratificación por parte de España del Convenio núm. 17 de la OIT, sobre la indemnización por accidente de mar, de 10 de junio de 1925<sup>75</sup>, y del Convenio núm. 19 de la OIT, sobre la igualdad de trato (accidentes de trabajo), de 5 de junio de 1925<sup>76</sup>, hizo que durante la II República se procediese a modificar el sistema de reparación de los accidentes de trabajo.

Así, el 4 de julio de 1932, se aprobó la Ley de Bases con arreglo a las cuales debía estructurarse una nueva Ley reparadora de los accidentes de trabajo en la industria<sup>77</sup>. En virtud de ésta, se dictaron, posteriormente, primero, la Orden de 8 de octubre de 1932, mediante la cual se decretaba el Texto Refundido de la legislación de Accidentes de Trabajo en la Industria<sup>78</sup>, y, después, el Decreto de 31 de enero de 1933, por el que se aprobaba el Reglamento de la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria<sup>79</sup>.

50. Por lo que respecta a la gente de mar, a pesar de que el Convenio núm. 17 de la OIT, sobre la indemnización por accidentes de trabajo, no se aplicase «a la gente de mar ni a los pescadores» (artículo 3.1), tanto el Texto Refundido de la legislación de Accidentes de Trabajo de la Industria, como el Reglamento de la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria se refirieron al ámbito marítimo-pesquero.

<sup>75</sup> *Gaceta de Madrid* de 26 de mayo de 1928, núm. 147.

<sup>76</sup> *Gaceta de Madrid* de 26 de mayo de 1928, núm. 147.

<sup>77</sup> *Gaceta de Madrid* de 7 de julio de 1932, núm. 189.

<sup>78</sup> *Gaceta de Madrid* de 12 de octubre de 1932, núm. 286.

<sup>79</sup> *Gaceta de Madrid* de 2 de febrero de 1933, núm. 33.

Efectivamente, el Texto Refundido incluye entre las industrias o trabajos que dan lugar a responsabilidad del patrono

«el acarreo y transporte de personas y mercancías por vía terrestre, marítima y de navegación interior y la pesca. En el transporte marítimo se entenderán comprendidas las personas que formen parte de la dotación de los buques. Para los tripulantes de las embarcaciones pesqueras se aplicará el Real Decreto-ley [sic.] de 5 de abril de 1929 y sus disposiciones complementarias» (artículo 7.6).

Por su parte, el Reglamento confirma la distinción entre accidentes de trabajo y accidentes de mar, al afirmar que

«la protección de las víctimas, de los accidentes de mar y el seguro obligatorio contra este riesgo que han de hacer las Compañías de navegación y demás entidades propietarias de buques seguirán rigiéndose por las disposiciones contenidas en los artículos 292 a 311 del Código del Trabajo y sus complementarias» (Disposición Transitoria cuarta).

Como concluyó LLEDÓ MARTÍ, una de las consecuencias de la nueva regulación en materia de accidentes de trabajo consistió en la siguiente diferenciación: mientras que los accidentes de mar se indemnizaban «mediante entregas de capital», los accidentes de trabajo «mediante la constitución de renta»<sup>80</sup>, en los supuestos en que produjesen la muerte o la incapacidad permanente del trabajador<sup>81</sup>.

51. Ahora bien, los cambios más significantes se producen con la entrada en vigor del Decreto de 26 de julio de 1935<sup>82</sup>, mediante el cual se deroga la Disposición Transitoria cuarta del Reglamento de la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria de 1933 o, lo que es lo mismo, se produce la inaplicación del Capítulo IX del Título II del Libro III del Código del Trabajo.

<sup>80</sup> LLEDÓ MARTÍ, J. *La Pesca Nacional*. Madrid: Ediciones Pegaso, 1943, p. 222.

<sup>81</sup> Esta diferenciación, en cuanto a las indemnizaciones existentes entre los accidentes de mar y los accidentes de trabajo se debe a que la Ley de Bases de 4 de julio de 1932 (Base primera) modifica el artículo 168 del Código del Trabajo, dándole la siguiente redacción:

«las indemnizaciones debidas en caso de accidente [de trabajo] seguido de muerte o de incapacidad permanente de la víctima, serán abonadas a ésta o a sus derechohabientes en forma de renta. Por excepción de esta regla, las indemnizaciones podrán ser abonadas en totalidad o en parte en forma de capital cuando, a juicio de la autoridad competente, se ofrezca la garantía de empleo juicioso de dicha suma».

Esta regulación se mantiene por el Texto Refundido de la legislación de Accidentes de Trabajo en la Industria (artículo 21) y por el Reglamento de Accidentes de Trabajo en la Industria (artículo 26).

<sup>82</sup> *Gaceta de Madrid* de 27 de julio de 1935, núm. 208.

Además, conforme a la Orden de 2 de mayo de 1936<sup>83</sup>, aclaratoria del Decreto de 26 de julio de 1935, el Capítulo IX del Título II del Libro III del Código del Trabajo solamente sería aplicable

«a los tripulantes de embarcaciones pesqueras contratados con remuneración a la parte, sin que por razón de analogía o similitud [pudieran]... aplicarse tales disposiciones al personal empleado en cualquiera otra clase de embarcaciones, para el que [regirían] en toda su integridad los beneficios del Reglamento de 31 de enero de 1933».

En consecuencia, a partir de ese momento debían distinguirse los accidentes de mar

«según que afectase al personal contratado a la parte o con retribución fija: los primeros se seguirían indemnizando mediante entregas de capital, pero los segundos se equiparaban a los de trabajo»<sup>84</sup>.

Con otras palabras, en adelante, los accidentes de mar sufridos por los trabajadores contratados a la parte seguirían protegiéndose como accidentes de mar, pero los sufridos por los trabajadores contratados con retribución fija se equipararían a los accidentes de trabajo en la industria.

Lógicamente, esta distinción suponía una evidente desigualdad en cuanto a las indemnizaciones concedidas para hacer frente a las situaciones de infortunio derivadas de uno u otro supuesto.

Así, los accidentes de trabajo resultaban indemnizados en la siguiente forma y cuantía: a) incapacidad temporal, 75 por 100 del salario; b) incapacidad permanente parcial, renta del 25 por 100 del salario; c) incapacidad permanente total, 37,5 por 100 del salario; d) incapacidad permanente absoluta, renta del 50 por 100 del salario; e) muerte, renta del 20 al 50 por 100 del salario (artículos 27 y 29 del Reglamento de la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria).

Por el contrario, los accidentes de mar se indemnizaban en la siguiente forma y cuantía: a) incapacidad temporal, 50 por 100 del salario; b) incapacidad permanente absoluta, salario de dos años; c) incapacidad permanente parcial, salario de un año; d) muerte, salario de dos años (artículo 4 del Real Decreto de 15 de octubre de 1919).

52. Realmente, el legislador republicano no consiguió unificar la regulación de los accidentes de trabajo y de los accidentes de mar, pues la regulación de estos últimos seguía siendo de aplicación a los trabajadores contratados a la parte<sup>85</sup>. Por lo demás, hubiera sido deseable acabar con esa des-

<sup>83</sup> BOE de 6 de mayo de 1936, núm. 127.

<sup>84</sup> LLEDÓ MARTÍ, J. *ob. cit.*, p. 222.

<sup>85</sup> Debe reconocerse que no fue fácil la equiparación en la protección de los accidentes de mar a los accidentes de trabajo, pues

igualdad residual que generaba una discriminación injusta entre la gente de mar, pero para ello habrá que esperar al fin de la II República.

### 3. *El período franquista*

53. Una vez finalizada la Guerra Civil, con la caída de la II República y la instauración de un nuevo régimen político, en los prolegómenos de la Segunda Guerra Mundial, el Decreto de 23 de febrero de 1940<sup>86</sup> se ocupó de una situación especialmente delicada.

Ciertamente, el alcance y desarrollo de la Segunda Guerra Mundial repercutió en alto grado en el transporte marítimo, poniendo en grave riesgo la vida de los tripulantes españoles, en condiciones tanto más graves cuanto que esos riesgos no se encontraban cubiertos por el seguro de accidentes de trabajo ordinario (Exposición del Decreto de 23 de febrero de 1940).

En consecuencia, el conflicto bélico se convirtió en fuente de un nuevo riesgo específico, que requería una previa tipificación para poder ser incorporada a la legislación vigente sobre protección de accidentes de trabajo. De lo contrario, los accidentes derivados del riesgo de guerra quedarían subsumidos en el concepto de fuerza mayor extraña al trabajo establecido por los artículos 6 del Texto Refundido de Accidentes de Trabajo en la Industria, de 8 de octubre de 1932, y del Reglamento de la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria, de 31 de enero de 1933, y, por ende, excluidos de la protección concedida por el seguro social de accidentes de trabajo.

54. Se estableció, así, que los siniestros ocurridos en el tráfico marítimo que afectasen a la tripulación de buques españoles, como consecuencia de riesgo de guerra, no comprendidos en la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria, debían asegurarse mediante el concierto de pólizas especiales por cada viaje (artículo 1 del Decreto de 23 de febrero de 1940).

Además, los armadores de buques mercantes o pesqueros españoles quedaron obligados a contratar el seguro de vida e incapacidad permanente de

---

«contra esta equiparación se levantó la voz del elemento patronal, alegando la distinta naturaleza del siniestro, ya que jurídicamente, caracteriza al accidente de trabajo la relación directa entre la labor que se realiza, el siniestro que se produce y la víctima del mismo, y, en cambio, el accidente de mar deriva de la navegación y de la fuerza mayor inevitable e imprevisible. Mientras los accidentes de trabajo derivan del riesgo profesional, que cada vez aumenta el progreso técnico, los accidentes de mar no se deben al riesgo profesional, y es la naturaleza la única que influye en su producción» (LLEDÓ MARTÍ, J. *ob. cit.*, p. 222).

<sup>86</sup> BOE de 3 de marzo de 1940, núm. 63. Con el objeto de complementar este Decreto, ejecutándolo y haciéndolo eficaz, se aprobaron una serie de órdenes: Orden de 16 de abril de 1940 (BOE de 22 de abril de 1940, núm. 113), Orden de 17 de mayo de 1940 (BOE de 22 de mayo de 1940, núm. 143), Orden de 29 de noviembre de 1940 (BOE de 11 de diciembre de 1940, núm. 63).

todos sus tripulantes contra los riesgos derivados directa o indirectamente de la guerra, cuando el tráfico hubiera de efectuarse por zonas posiblemente afectadas por ella (artículo 1 del Decreto de 23 de febrero de 1940).

En último término, una vez reguladas las especificidades del riesgo de guerra, se procedió a equipararlo al accidente de trabajo. Así se deducía, tanto de la posibilidad de concertar el seguro marítimo obligatorio de guerra en cualquiera de las compañías autorizadas para contratar los riesgos de accidentes del trabajo en general (artículo 5 del Decreto de 23 de febrero de 1940), como del mismo hecho de que las indemnizaciones en caso de siniestro debían ajustarse a las normas y cuantía establecidas para los accidentes del trabajo en la industria en el Reglamento de 31 de enero de 1933 (artículo 6 del Decreto de 23 de febrero de 1940).

55. No obstante, el carácter temporal del seguro marítimo de guerra quedó patente una vez finalizada la Gran Guerra. El Decreto de 22 de febrero de 1946<sup>87</sup> se refirió a este extremo, señalando que «el período transcurrido desde la terminación de la pasada contienda aconseja[ba] la desaparición de dicho seguro» (Exposición). Acto seguido, derogó «en todas sus partes el Decreto de 23 de febrero de 1940» (artículo 1).

Ahora bien, para proteger a los trabajadores del mar de los siniestros que todavía podían producirse como consecuencia de la explosión de minas u otros artefactos de guerra, se facultó al Ministro de Trabajo para dictar las normas que estimase oportunas (artículo 2).

56. De este modo, la Orden de 4 de marzo de 1946<sup>88</sup> dispuso que los siniestros que se produjesen en las embarcaciones españolas, tanto pesqueras como de transporte, a consecuencia de la explosión de minas u otros artefactos de guerra, debían considerarse como accidentes de trabajo e indemnizarse en armonía con los preceptos del Reglamento de 31 de enero de 1933 (artículo 1).

57. Finalmente, la Orden de 26 de junio de 1946<sup>89</sup> declaró la no obligatoriedad del seguro por riesgos de minas u otros artefactos de guerra. No obstante, se permitió seguir considerando como accidentes de trabajo indemnizables, en las condiciones que la legislación del ramo establecía, los que podía sufrir el personal de las embarcaciones de todo orden, a consecuencia de las explosiones de minas u otros artefactos de guerra. Además, a los armadores o a sus representantes, que así lo desearan, se les concedió la posibilidad de cubrir este riesgo en la entidad aseguradora de accidentes que considerasen oportuno o mediante concierto especial.

---

<sup>87</sup> BOE de 4 de marzo de 1940, núm. 63.

<sup>88</sup> BOE de 11 de marzo de 1946, núm. 70.

<sup>89</sup> BOE de 12 de noviembre de 1946, núm. 316.

58. En verdad, con la experiencia de la regulación del seguro marítimo de guerra, se avanzó de cara a la supresión de la diferencia existente entre la regulación de los accidentes de trabajo y de los accidentes de mar. Así, fruto de esa experiencia, el Decreto de 4 de junio de 1940<sup>90</sup> reguló los accidentes de trabajo en el mar, equiparando, definitivamente, los accidentes de mar y los accidentes de trabajo en la industria, y poniendo fin a la discriminación que venían sufriendo los trabajadores contratados a la parte.

De este modo, el Decreto, en primer lugar, definió los accidentes de trabajo en el mar como los que producían una lesión corporal o la muerte del siniestrado, cualquiera que fuese la causa de origen, estando a bordo o en tierra con ocasión de las labores complementarias de la navegación o pesca, realizadas por cuenta ajena (artículo 1).

Definidos los accidentes de trabajo en el mar, se hizo hincapié en la equiparación de éstos y los accidentes de trabajo en la industria, al indicar que los accidentes del trabajo que sufriesen las tripulaciones de los barcos españoles dedicados a la pesca, transporte o cualquier otra actividad serían indemnizados en la forma y cuantía establecida por el Reglamento de 31 de enero de 1933, para los Accidentes del Trabajo en la Industria (artículo 2).

Por fin, la equiparación resultaba total, pues era obligatorio el seguro de incapacidad permanente y muerte para todas las personas que formasen parte, de un modo fijo o eventual, de la tripulación (artículo 3, párrafo primero). Se subrayó, en ese sentido, que en las embarcaciones dedicadas a la pesca era obligatorio el seguro, cualquiera que fuese su tonelaje y el personal empleado en ellas, aun mediando contrato a la parte en los rendimientos (artículo 3, párrafo segundo).

59. Igualmente, la tendencia expansiva de la regulación de accidentes de trabajo supuso el desarrollo de esta legislación en el ámbito de los trabajadores ocupados en las operaciones de carga y descarga en los puertos<sup>91</sup>.

---

<sup>90</sup> BOE de 20 de junio de 1940, núm. 172. Este Decreto fue cumplimentado por la Orden de 4 de abril de 1941 (BOE de 8 de abril de 1941, núm. 98), mediante la cual se fijaron las normas adecuadas para la determinación del salario base, a efectos de seguro de accidentes de trabajo de los pescadores con remuneración a la parte.

<sup>91</sup> En ese sentido, por medio del Decreto-ley de 9 de julio de 1954 (BOE de 25 de julio de 1954, núm. 206), se encomendó a las Secciones de Trabajos Portuarios, que habían sido creadas para que los estibadores portuarios disfrutasen de los beneficios laborales y de previsión, la garantía de la asistencia sanitaria y el pago de las indemnizaciones que debían satisfacerse a los trabajadores portuarios en caso de incapacidad temporal por accidente de trabajo. Entre las medidas adoptadas, destacaba la extensión de la protección a los accidentes *in itinere*, es decir, a los producidos cuando el trabajador se dirige al lugar de su contratación laboral, o al regreso a su domicilio. Por su parte, la Orden de 28 de octubre de 1954 (BOE de 11 de noviembre de 1954, núm. 315) dictó las disposiciones complementarias «indispensables para la efectividad de lo dispuesto en el citado Decreto-ley y en orden al más exacto cumplimiento del mismo» (Exposición).

60. En definitiva, el afán de hacer efectiva la extensión de la aplicación de la legislación sobre accidentes de trabajo en la industria, desembocó en el Decreto de 22 de junio de 1956, por el que se aprobó el nuevo Texto Refundido regulador de la Ley y el Reglamento de Accidentes de Trabajo<sup>92</sup>.

La unificación conseguida con el nuevo Texto Refundido en materia de accidentes de trabajo consolidó de cara al futuro los conceptos básicos a tener en cuenta para la aplicación del seguro obligatorio de accidentes de trabajo.

## V. Los accidentes de trabajo en el mar en el Sistema de Seguridad Social

61. El proceso de cambio iniciado por la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, de Bases de la Seguridad Social<sup>93</sup>, que suponía el paso de los seguros sociales, dispersos y heterogéneos, hacia un verdadero Sistema de Seguridad Social, trajo consigo la diferenciación, por una parte, de un Régimen General, y, por otra parte, de una serie de Regímenes Especiales, entre los que se encontraba el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

El desarrollo de la Ley de Bases, materializado por el Decreto de 21 de abril de 1966, que aprobó el Texto Articulado primero de la Ley de Bases de la Seguridad Social<sup>94</sup>, confirmó la apuesta inicial por encuadrar a los trabajadores del mar en un Régimen Especial. Además, dicho régimen debía regularse por ley.

62. El resultado fue la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regulaba el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar<sup>95</sup>. Constituida mediante esta ley la columna vertebral de la protección de la gente de mar en el Sistema de Seguridad Social, el Decreto 1867/1970, de 9 de julio, aprobó el Reglamento General del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (RGRETM)<sup>96</sup>.

63. La evolución normativa del Sistema de Seguridad Social supuso la aprobación de la Ley 24/1972, de 21 de junio, de Financiación y Perfeccionamiento de la Seguridad Social<sup>97</sup>. Entre las novedades que introdujo esta ley destacó el principio de cotización sobre salarios reales en lugar de los tarifados, de gran trascendencia a efectos de sanear financieramente el Sistema y de elevar sus prestaciones. Pero, además, de cara al futuro, en su Disposición Final tercera se autorizó al Gobierno para aprobar el Texto o Textos Refun-

<sup>92</sup> BOE de 15 de julio de 1956, núm. 197.

<sup>93</sup> BOE de 30 de diciembre de 1963, núm. 312.

<sup>94</sup> BOE de 22 de abril de 1966, núm. 96.

<sup>95</sup> BOE de 31 de diciembre de 1969, núm. 313.

<sup>96</sup> BOE de 11 de julio de 1970, núm. 165.

<sup>97</sup> BOE de 22 de junio de 1972, núm. 149.

didados de la Ley de Seguridad Social, de 21 de abril de 1966, de la propia Ley 24/1972 y de las que regulaban los Regímenes Agrario y de Trabajadores del Mar, así como de los preceptos que en materia de Seguridad Social figuraban en otras disposiciones de igual rango, debiendo establecerse en la refundición la concordancia debida y la sistematización y depuración técnica adecuadas para lograr regularizar, aclarar y armonizar las leyes citadas mediante los preceptos del nuevo o nuevos textos.

64. Pese a todo, razones de urgencia y prioridad aconsejaron que se aprobase en primer lugar el Texto Refundido de la Ley de Seguridad Social, de 21 de abril de 1966, y de la Ley de 24/1972, de 21 de junio, de Financiación y Perfeccionamiento de la Seguridad Social, al que se incorporaron preceptos, en materia de Seguridad Social, contenidos en otras disposiciones de igual rango. Así, el Decreto 2065/1974, de 30 de mayo<sup>98</sup>, aprobó el citado Texto Refundido, bajo la denominación de Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Por su parte, el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, aprobó el Texto Refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, reguladora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y 24/1972, de 21 de junio, de Financiación y Perfeccionamiento de la Seguridad Social (TRRETM)<sup>99</sup>.

65. Por tanto, en materia de accidentes de trabajo en el mar debe partirse de lo establecido en la normativa relativa al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, a saber, de lo preceptuado en el TRRETM y en el RGRETM.

Lo que sucede es que dicha normativa remite en ocasiones al Régimen General, regulado en la actualidad por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social (TRLGSS).

Por todo ello, el estudio de los accidentes de trabajo en el mar, en el Sistema de Seguridad Social, debe obedecer, necesariamente, a la conjunción de las normas mencionadas.

66. Ello no obstante, teniendo en cuenta que una de las particularidades que presenta el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar consiste en la inclusión de trabajadores por cuenta ajena y de trabajadores por cuenta propia o autónomos, conviene diferenciar el estudio de los accidentes de trabajo en el mar según afecten a unos u otros.

---

<sup>98</sup> BOE de 20 y 22 de julio, núms. 173 y 174.

<sup>99</sup> BOE de 10 de octubre de 1974, núm. 243.

### 1. *Los accidentes de trabajo respecto a los trabajadores por cuenta ajena*

67. Si bien es cierto que los accidentes de trabajo sufridos por los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar presentan algunas peculiaridades derivadas de las circunstancias en las que deben prestarse los servicios laborales, desde el punto de vista conceptual del que debe partirse, existe una coincidencia absoluta respecto al Régimen General de la Seguridad Social.

68. Por ende, respecto a los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar, al igual que en el Régimen General, «se entiende por accidente de trabajo toda lesión corporal que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena» (artículo 115.1 del TRLGSS).

Igualmente, tienen la consideración de accidentes de trabajo (artículo 115.2 del TRLGSS):

- a) los que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de trabajo (accidentes denominados *in itinere*); b) los que sufra el trabajador con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos; c) los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa; d) los acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga, cuando unos y otros tengan conexión con el trabajo; e) las enfermedades no consideradas profesionales, que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo; f) las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente; g) las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado al paciente para su curación.

Por último, también respecto a los trabajadores incluidos en el campo de aplicación del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar «se presumirá, salvo prueba en contrario, que son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo» (artículo 115.3 del TRLGSS).

69. A pesar de la amplitud del concepto de accidente de trabajo, debe tenerse en cuenta que algunos supuestos se excluyen de éste. Así, por una parte, se excluyen los accidentes

«debidos a fuerza mayor extraña al trabajo, entendiéndose por ésta la que sea de tal naturaleza que ninguna relación guarde con el trabajo que se ejecutaba al ocurrir el accidente. [Ahora bien,] en ningún caso se considerará fuerza mayor extraña al trabajo la insolación, el rayo y otros fenómenos análogos de la naturaleza» (artículo 115.4.a del TRLGSS).

Por otra parte, se excluyen los accidentes

«debidos a dolo o a imprudencia temeraria del trabajador accidentado» (artículo 115.4.b del TRLGSS)<sup>100</sup>.

No obstante, la calificación de un accidente como de trabajo no depende de «la imprudencia profesional que es consecuencia del ejercicio habitual de un trabajo y se deriva de la confianza que éste inspira» (artículo 115.5.a del TRLGSS), ni de «la concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo» (artículo 115.5.b del TRLGSS).

70. Una vez señaladas las características que, en plena sintonía con el Régimen General de la Seguridad Social, presenta el concepto de accidente de trabajo respecto a los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar, resulta oportuno centrarse en las peculiaridades que presentan los accidentes de trabajo sufridos por los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar.

En concreto, estas peculiaridades se refieren a los trabajadores embarcados, ya que el trabajo a bordo presenta de por sí características especiales que condicionan también la regulación del accidente de trabajo: las embarcaciones, mientras permanecen faenando o navegando, son, al mismo tiempo, el centro de trabajo y la residencia de los trabajadores, de forma y manera que se confunden los tiempos de trabajo y de descanso; además, los servicios laborales deben prestarse en circunstancias de gran dureza y peligrosidad, no sólo por las condiciones del mar y debido a que las embarcaciones son cen-

---

<sup>100</sup> En este sentido, ante un caso en el que al realizar en cubierta, en la zona de popa, la operación de virar el arte de pesca, para lo cual se realiza una maniobra de giro o cambio de dirección del barco de forma un tanto enérgica con el propósito de lograr el desplazamiento de las pastecas que cuando alcanzan la posición correcta son fijadas con pasadores para limitar sus movimientos, un marinero intentó colocar el pasador sin esperar a que el barco recuperara razonablemente el equilibrio tras la maniobra de cambio de dirección, motivo por el cual la pasteca que no se había aún detenido, golpeó en su movimiento al trabajador que cayó al mar; su rescate no fue posible, la STSJ de Andalucía (Sevilla), de 19 de septiembre de 2003 (AS 2003\1036), considera en su 5.º Fundamento de Derecho que «la actuación del trabajador con la realización precipitada de la maniobra respecto a la forma normal de llevarla a cabo, distorsiona la causalidad entre el daño y el juicio de reprochabilidad a la empresa, tanto en el ámbito contractual, al no estar acreditado el incumplimiento trascendente de una obligación a la que viniese vinculada, ni en el extracontractual al no evidenciarse la existencia de un acto culpable grave y esencial que motivase el desgraciado accidente...».

tros de trabajo móviles, expuestos a posibles abordajes, sino también porque los trabajadores permanecen alejados del entorno familiar durante largos períodos de tiempo.

Así, las principales peculiaridades se producen en los accidentes denominados *in itinere*, es decir, en los que «sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo» y en la presunción conforme a la cual «son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo».

71. Comenzando por las peculiaridades que presentan los accidentes *in itinere*, en el ámbito marítimo-pesquero, respecto a los trabajadores embarcados, conviene recordar que los primeros pasos para configurar este tipo de accidentes de trabajo se produjeron, curiosamente, en el ámbito marítimo-pesquero, a partir de la Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1908 [*supra*, II, 36].

Tal y como indicase DEL PESO Y CALVO, «el Tribunal Supremo partió de la idea de una prolongación de jornada»<sup>101</sup>, movido, en términos de una sentencia del propio Tribunal Supremo, de 25 de marzo de 1960, por «razones de equidad y justicia», que permitiesen conceder al trabajador una protección de la que sin esa extensión carecía<sup>102</sup>.

72. No obstante, también hay que reconocer que ha sido en el ámbito marítimo-pesquero donde mayores problemas ha suscitado el accidente de trabajo *in itinere*, debido, una vez más, a las especiales circunstancias que concurren en él. Más allá del supuesto clásico del accidente de trabajo *in itinere*<sup>103</sup>, la casuística resulta riquísima en este campo y, por ello, la interpretación de cada caso debe realizarse cuidadosamente, sin que puedan establecerse de antemano parámetros fijos y definitivos. Por lo demás, la jurisprudencia así lo evidencia, partiendo siempre de la condición de que el accidente tenga alguna clase de relación, directa o indirecta, con el trabajo marítimo-pesquero realizado<sup>104</sup>.

---

<sup>101</sup> DEL PESO Y CALVO, C. «Pasado, presente y futuro del accidente in-itinere». En *RISS*, 1968, núm. 2, p. 247.

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

<sup>103</sup> Por todas, la STS de 14 de diciembre de 1973 (Ar. 4758) y la STSJ de la Comunidad Autónoma del País Vasco, de 17 de enero de 1991 (AS 1991\261).

<sup>104</sup> Por ejemplo, ante un supuesto en el que un buque atracó en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, para el inicio de la parada biológica, quedando la tripulación libre de servicio, y en el que uno de los mariners, al regresar al buque a dormir, ya que al día siguiente debía regresar a su domicilio, falleció como consecuencia de su caída al agua desde la rampa de acceso al buque, la STSJ de Galicia, de 10 de diciembre de 1996 (AS 1996/4571) estimó la falta de relación de causalidad entre el accidente y el trabajo realizado, resultando determinante para ello los resultados de la autopsia, pues ésta confirmó que el fallecido presentaba una tasa de alcoholemia de 1,29 g por litro de sangre.

73. Antes de realizar un breve resumen de la jurisprudencia existente sobre la materia, debe advertirse, además, que, en determinadas ocasiones, incluso puede confundirse el tipo del accidente de trabajo *in itinere* con algún otro tipo de accidente de trabajo.

De este modo, debe quedar claro que los accidentes en misión no son propiamente accidentes de trabajo *in itinere*, sino accidentes de trabajo puros y simples. Se consideran accidentes en misión «los que ocurren en el trayecto que el trabajador tiene que recorrer por consecuencia de su trabajo, bien habitualmente en el desempeño mismo de sus funciones..., bien en cumplimiento de órdenes o indicaciones ocasionales del empresario (por ejemplo, incorporación a su destino de capitán de buque)...»<sup>105</sup>.

74. Ya desde el punto de vista jurisprudencial, y partiendo siempre de la existencia de algún tipo de vínculo entre el accidente y el trabajo marítimo-pesquero realizado, una de las cuestiones más debatidas ha girado en torno a la consideración de accidente de trabajo *in itinere* de los «accidentes acaecidos cuando el trabajador en uso de permiso se traslada a tierra»<sup>106</sup>.

---

En el 3.º Fundamento de Derecho se recogen, con ocasión del supuesto descrito, las principales causas que pueden dar lugar a la ruptura del nexo de causalidad entre el accidente y el trabajo. De este modo, se afirma como

«la previsión normativa contenida en el... [artículo 115.2.a del TRLGS], que recoge la reiterada doctrina del Tribunal Supremo configuradora del accidente *in itinere*, como aquel que sufre el trabajador durante el camino que ha de seguir desde su domicilio al trabajo o viceversa, exige para su actuación que no se rompa el nexo causal por algún acto personal del trabajador, bien por un acto temerario o imprudente o ya por un acto que interrumpa el ir o venir del domicilio al trabajo; y si bien la jurisprudencia ha seguido un criterio amplio y flexible en cuanto a la interrupción del nexo causal, sin embargo, la extensión interpretativa que ha hecho no es extensible al supuesto litigioso, habida cuenta de las circunstancias concurrentes y configuradoras del mismo; así el hecho de que el buque, de cuya tripulación formaba parte el trabajador fallecido, había atracado para el inicio de una parada biológica y la tripulación quedó libre de servicio, por lo que el regreso del accidentado al barco no era para prestar servicio y al día siguiente regresaba a su domicilio; por otro lado, el estado de intoxicación etílica en que se encontraba cuando pretendía subir al buque por la rampa de acceso, muy probablemente ha sido la causa de su caída al agua, lo que constituye, al menos, una actuación imprudente en su comportamiento, al haber actuado con total olvido de las más elementales normas de diligencia y colocarse en una situación de grave riesgo, fatalmente acaecido y de graves consecuencias; y estas circunstancias concurrentes habrán de conducir a estimar destruida la presunción legalmente establecida de que el trayecto es considerado lugar de trabajo y el tiempo de recorrido empleado en el *iter* lo es de trabajo y, en definitiva, apreciar la rotura del obligado nexo causal para la conceptualización de accidente de trabajo...».

<sup>105</sup> ALONSO OLEA, M. y TORTUERO PLAZA, J. L. *Instituciones de Seguridad Social*. Madrid: Editorial Civitas, 2000, 17.ª edición, p. 75.

<sup>106</sup> DEL PESO Y CALVO, C. *ob. cit.*, p. 262.

Ante este problema, tras unos primeros momentos dubitativos<sup>107</sup>, la jurisprudencia ha sabido conectar las peculiaridades que presenta el trabajo marítimo-pesquero con la razón de ser del tipo de accidente de trabajo *in itinere*, puesto que como se extrae de la STS de 16 de abril de 1961 (4.º Considerando)<sup>108</sup>, los accidentes de trabajo, acaecidos cuando el trabajador embarcado se traslada a tierra en uso de permiso, no guardan relación alguna con el supuesto básico de accidente *in itinere*, entendido como el sobrevenido cuando el obrero se encamina al lugar de trabajo, desde su domicilio, o al regresar a éste, cumplido su cometido laboral. La diferencia estriba en que, en los supuestos de los trabajadores marítimo-pesqueros, el trabajo derivado del contrato de embarque es de tracto sucesivo, debido a que el lugar del trabajo y el domicilio coinciden en la embarcación.

Por tanto, partiendo de la idea de que la embarcación es, al mismo tiempo, lugar de trabajo y residencia de los trabajadores que prestan servicios a bordo, parece lógico calificar de accidente de trabajo *in itinere* al acaecido en el recorrido del trabajador que, estando su embarcación en puerto, desciende a tierra en uso de permiso para, transcurrido éste, reincorporarse de nuevo a sus labores a bordo<sup>109</sup>.

A esta conclusión se llega, igualmente, en la STCT de 12 de diciembre de 1978 (Considerando único)<sup>110</sup>, que tras afirmar que «la distinción e independencia de los conceptos domicilio y centro de trabajo no se da cuando por la profesión y larga temporada de la campaña se confunden ambos conceptos», refuerza esta argumentación al señalar como «ha de entenderse con un sentido lógico, humano y real» el hecho de que el trabajador que debido al trabajo está prolongadamente ausente y desligado de su familia, aproveche, dentro de la vigencia del contrato y atendidas las obligaciones de la profesión, el breve fondeado del buque en puerto, para trasladarse a la provincia a la que corresponde el puerto, pues ello «responde a una exigencia personal, familiar y social, en el que el ir y volver del trabajo queda reemplazado por volver e ir al trabajo, es decir, el ir al trabajo y volver a la familia se sustituye por el ir a la familia y volver al trabajo».

---

<sup>107</sup> Tal es así, que incluso algunas sentencias no consideraron a estos supuestos accidentes de trabajo *in itinere*. En este sentido, la STS de 25 de mayo de 1951 (Ar. 1554), en su 1.º Considerando, entendía «que ocurrido el siniestro fuera de las horas de trabajo, libre el marinero de obligación alguna y cuando marchaba por su voluntad exclusiva hasta el barco donde servía,... [faltaba] nexo suficiente para ligar la desgracia a la faena». Por su parte, la STS de 23 de octubre de 1953 (Ar. 2649), en su 1.º Considerando, negaba la existencia del accidente *in itinere*, basándose en una interpretación inflexible, según la cual «el siniestro no se produjo a bordo del... vapor ni con ocasión de labores complementarias de la navegación realizadas en tierra... sino cuando el... tripulante regresaba, al parecer, a bordo...».

<sup>108</sup> Ar. 2096.

<sup>109</sup> Así lo confirman, por ejemplo, las SSTS de 22 de marzo de 1962 (1.º Considerando) y 11 de junio de 1966 (Considerando único), Ar. 1377 y 2801.

<sup>110</sup> Ar. 7022.

75. En cuanto se refiere a la presunción conforme a la cual «son constitutivas de accidente de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo», las peculiaridades respecto a los trabajadores embarcados se relacionan, una vez más, con el hecho de que la embarcación es, para estos trabajadores, mientras prestan sus servicios laborales, al mismo tiempo, centro de trabajo y residencia.

76. El supuesto típico de esta presunción se extrae, por ejemplo, del 2.º Considerando de la STS de 3 de febrero de 1959<sup>111</sup>, ante un supuesto en el que un marinero, estando el buque en el que trabajaba de arribada, cayó al mar por la borda y pereció ahogado, pues se reputa «riesgo que por aquella circunstancia, lugar y forma en que se desarrolló debe estimarse accidente de trabajo, mientras no se justifique que obedecía a acto voluntario o a imprudencia extraprofesional».

En torno al supuesto típico en que juega la presunción, con ocasión de un caso de muerte repentina de marinero a bordo, la STS de 28 de febrero de 1966<sup>112</sup>, en su 2.º Considerando, establece la filosofía en la que debe inspirarse el juzgador, al indicar

«que si bien la presunción de la existencia de relación de causalidad entre el trabajo y siniestro implica de ordinario la concurrencia de un trauma, normalmente ostensible, puede suceder la indisposición seguida de muerte o la muerte fulminante de un trabajador en el lugar y durante la jornada laboral, sin causa aparente que lo explique, y en tal supuesto, debe conceptuarse accidente indemnizable si no consta que murió por fuerza mayor extraña, dolo, culpa o imprudencia extraprofesional y en general por causa que ninguna relación guarde con el trabajo, ya que la obligación de indemnizar a la víctima, o su aseguradora, es consecuencia del riesgo que en sí misma lleva la empresa de proteger al trabajador; prueba que en tal caso corresponde al patrono...»<sup>113</sup>.

Las directrices fijadas por esta sentencia son confirmadas, igualmente, en la STS de 6 de octubre de 1983<sup>114</sup>. Así, en su 2.º Considerando, tras justificar la aplicación de la presunción *iuris tantum*, basándose en la inexistencia de prueba en contrario, se remite a la STS de 26 de mayo de 1976<sup>115</sup> para afirmar que

«la circunstancia de que el accidente sobreviniera durante las horas en que los obreros pernoctaban, por la tarde en que cesaron en sus trabajos, en el lugar en que los efectuaban, no desposee al siniestro de su condición de laboral ni rompe el nexo causal entre el trabajo y el evento dañoso, pues

<sup>111</sup> Ar. 228.

<sup>112</sup> Ar. 1354.

<sup>113</sup> Se citan, al respecto, las SSTS de 17 de octubre de 1962 (Ar. 3515) y de 27 de junio de 1963 (Ar. 2666).

<sup>114</sup> Ar. 5053.

<sup>115</sup> Ar. 3377.

la amplia definición del accidente de trabajo que se contiene en el... [artículo 115.1 del TRLGSS] es tan extensa que comprende no sólo a las que sean consecuencia de la actividad laboral sino también a todos aquellos a los que el trabajo haya dado ocasión».

77. A pesar de todo, la viabilidad de la presunción sobre la existencia de accidente de trabajo puede complicarse debido a la interferencia de enfermedades comunes. En efecto, cuando se producen tales interferencias resulta decisivo, para que la presunción se confirme, probar que la enfermedad común no rompe la conexión trabajo-lesión.

Por lo demás, así lo ha confirmado la jurisprudencia. En este sentido, la STS de 22 de enero de 1955<sup>116</sup>, en un caso en el que el fogonero de un barco de pesca se sintió súbitamente enfermo y al de pocos minutos falleció, considera que la muerte fue debida a accidente de trabajo, a pesar de que dicho fogonero padecía asma bronquial. Efectivamente, pese a las suposiciones de que la muerte podía haber sido provocada por el asma bronquial que padecía o por una inhibición cardiaca, el Tribunal se decanta por la presunción favorable a la existencia de un accidente de trabajo, basándose en que en ningún momento se declararon las causas de la defunción, ni que éstas fueran extrañas, totalmente ajenas al trabajo que el fogonero realizaba, «como hubiera sido necesario para negar al accidente su carácter laboral...» (2.º Considerando).

Se recoge esta misma doctrina, de manera clarividente, en la STS de 22 de septiembre de 1986<sup>117</sup>, al afirmarse, en el 1.º Fundamento de Derecho,

«que ha de calificarse como accidente laboral aquél en el que de alguna manera concurra una conexión con la ejecución de un trabajo, bastando con que el nexo causal, indispensable siempre en algún grado, se dé sin necesidad de precisar su significación, mayor o menor, próxima o remota, concausal o coadyuvante, debiendo otorgarse dicha calificación cuando no aparezca acreditada la ruptura de la relación de causalidad entre actividad profesional y fallecimiento, excepto cuando hayan ocurrido hechos de tal relieve que sea evidente a todas luces la absoluta carencia de aquella relación»<sup>118</sup>.

Se recuerda, del mismo modo, como

«a través de [esta] uniforme y reiterada doctrina con criterio amplio y flexible, no restrictivo... [se] ha permitido configurar como accidentes de trabajo un gran número de enfermedades...».

Partiendo de esa misma doctrina o planteamiento, la STSJ de Galicia, de 16 de septiembre de 1991<sup>119</sup>, en su 2.º Fundamento de Derecho, realiza una serie de matizaciones importantes.

<sup>116</sup> Ar. 58.

<sup>117</sup> Ar. 5025.

<sup>118</sup> En esta misma línea, se cita la STS de 25 de marzo de 1986, Ar. 1514.

<sup>119</sup> AS 1991\5054.

## La primera de las matizaciones se centra en que

«el indicado planteamiento no solamente alcanza a los accidentes en sentido estricto, puesto que con arreglo al Diccionario de la Real Academia de la Lengua lesión no sólo es el daño o detrimento corporal causado por herida o golpe, sino también el que proviene de enfermedades<sup>120</sup>; si bien tratándose de éstas se requiere que por su propia naturaleza no sean susceptibles de una etiología laboral o que dicha etiología pueda ser excluida mediante prueba en contrario<sup>121</sup>».

La segunda de las matizaciones viene a concretar la primera, al señalar que

«tal posibilidad ha sido reiteradamente admitida por la jurisprudencia en los supuestos de infarto de miocardio acaecidos en el lugar de trabajo y durante la jornada laboral, así como también en los asimilados que se producen *in itinere*, considerando que a todos ellos les resulta plenamente aplicable la presunción del... [artículo 115.3 del TRLGSS]<sup>122</sup>... y teniendo en cuenta que tales patologías cardiocirculatorias son de etiología y origen inciertos<sup>123</sup>..., y que la conexión trabajo-lesión no surge necesariamente de la realización de un esfuerzo físico excesivo, sino que puede derivar de otras circunstancias del medio laboral, como el estrés o las tensiones emocionales surgidas con ocasión del trabajo<sup>124</sup>..., por lo que incluso las manifestaciones anteriores de la enfermedad no son elemento decisivo para excluir el accidente de trabajo, al poder ser éste un factor agravante o desencadenante de la crisis<sup>125</sup>..., primando en todo caso la laboralidad del evento cuando no es deducible con plena certeza que el óbito ocurrido en el lugar de trabajo y durante la jornada de trabajo (con la jurisprudencial extensión al ocurrido *in itinere*) no tiene conexión alguna con la actividad laboral<sup>126</sup>..., en el bien entendido de que tal prueba corresponde a la Entidad aseguradora<sup>127</sup>... y de que la presunción establecida por el artículo... [115.3 del TRLGSS] no es destruible por meras conjeturas e hipótesis<sup>128</sup>...».

<sup>120</sup> Se cita, igualmente, la STS de 27 de enero de 1986, Ar. 285.

<sup>121</sup> Incidiendo en este planteamiento, véanse las SSTS de 30 de septiembre de 1986, 10 de octubre de 1987 y 22 de noviembre de 1988, Ar. 5219, 7842 y 8860.

<sup>122</sup> Se citan en el mismo sentido las SSTS de 17 de noviembre de 1973, 8 de abril de 1974, 26 de enero de 1976, 17 de marzo de 1976 y 10 de diciembre de 1984, Ar. 4522, 2379, 376, 1490 y 6358.

<sup>123</sup> *Vid.* las SSTS de 6 de octubre de 1986 y de 27 de diciembre de 1987, Ar. 5400 y 9046.

<sup>124</sup> Se cita, al respecto, la STS de 10 de octubre de 1987, Ar. 7842.

<sup>125</sup> Así lo establecen las SSTS de 30 de septiembre de 1986, 16 de noviembre de 1986 y 7 de marzo de 1987, Ar. 5219, 6465 y 1350.

<sup>126</sup> *Vid.* STS de 25 de marzo de 1986, Ar. 1414.

<sup>127</sup> Con apoyo en la STS de 8 de abril de 1987, Ar. 2379.

<sup>128</sup> En el mismo sentido se pronuncia la STS de 28 de septiembre de 1987, Ar. 6410.

Por su parte, la STSJ de Galicia, de 29 de abril de 2000<sup>129</sup>, va más lejos, y considera accidente de trabajo el infarto de miocardio sufrido por un marino que se encontraba descansando, a bordo de un buque, que faenaba en alta mar. Para ello, esta sentencia tiene en cuenta

«las especiales condiciones de trabajo a que se encuentran sometidos los marineros cuando se hayan a bordo de un buque de pesca que está faenando en alta mar que hace que, incluso cuando se encuentren en sus respectivos camarotes descansando, estén en situación de guardia permanente y en disposición de ser requeridos y llamados por la dirección del barco, como ocurre por ejemplo en el caso de producirse capturas de pescado o de cualquiera otra incidencia, de las múltiples que pueden surgir en un buque que se encuentra faenando en alta mar, que exija la presencia de los trabajadores en la cubierta del barco para realizar faenas de diversa índole o en otras dependencias. Y esta permanente disponibilidad que hace que no tengan un horario preestablecido dependiendo siempre de las contingencias, a veces imprevisibles, que puedan surgir en un barco en alta mar y que obliga a los trabajadores que se hayan a bordo a acudir a la llamada de su patrón de pesca para la realización de la tareas propias de su cometido, incluso cuando aquéllos se encuentren en sus camarotes descansando, permite extender la consideración de tiempo de trabajo a todo el tiempo de permanencia en el barco cuando éste se encuentra faenando, desde la salida de puerto hasta su regreso» (2.º Fundamento de Derecho).

Así lo entiende, igualmente, la STSJ de Galicia, de 19 de noviembre de 2001<sup>130</sup>, en un caso en el que el patrón de un barco pesquero falleció, según la autopsia, como consecuencia de una rotura de aneurisma abdominal, que le provocó un *shock* hemorrágico después de cenar y mientras tomaba una manzanilla, porque se encontraba indispuerto debido a un dolor que había padecido sobre las 16 horas del día anterior. La calificación de accidente de trabajo se basa en esta sentencia en que

«aunque la rotura de aneurisma abdominal... no se produce en el momento de la realización de una actividad concreta (tiempo de trabajo), sí ocurre en el lugar de trabajo (barco) y si [además] tenemos en cuenta... que el proceso se inicia sobre las 16 horas del día anterior la relación de causalidad entre trabajo y lesión parece indiscutible, por lo que debe aplicarse la presunción (*iuris tantum*), que la ley prevé» (2.º Fundamento de Derecho).

---

<sup>129</sup> AS 2000\1095.

<sup>130</sup> AS 2002\10985.

## 2. *Los accidentes de trabajo respecto a los trabajadores por cuenta propia*

78. La principal particularidad que presentan los accidentes de trabajo en el Régimen Especial del Mar respecto a los trabajadores por cuenta propia o autónomos, de la que derivan el resto de las particularidades existentes en este ámbito, consiste en el concepto de accidente de trabajo aplicable a éstos.

De este modo, se entiende por accidente de trabajo de los trabajadores autónomos o por cuenta propia «el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realizan por su propia cuenta y que determina su inclusión en... [el] Régimen Especial [del Mar]» (artículo 100 del RGRET, en relación con el artículo 41.2 del TRRET). Además, hay que tener en cuenta que este concepto comprende también a los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena (artículo 98 del RGRET, en relación con el artículo 40.6 del TRRET), es decir, a aquellos «armadores que prestan servicio a bordo de la correspondiente embarcación y perciban, como retribución por su trabajo, una participación en el montón menor, o un salario, como tripulantes» (artículo 4, párrafo primero del TRRET), siempre y cuando la embarcación en la que prestan sus servicios «exceda de diez TRB» y el número de técnicos y tripulantes enrolados, incluido el propio armador, «exceda de cinco» (artículos 7 y 3.1, número 1 y 3, del RGRET).

79. Este concepto, en comparación con el concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta ajena, es sustancialmente más estricto, puesto que respecto a los trabajadores por cuenta propia y a los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena, la lesión corporal debe hallar su causa inmediata en el trabajo ejecutado, el cual, además, debe ser el que dé lugar a la inclusión en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social del Mar<sup>131</sup>.

80. Como consecuencia del carácter estricto del concepto de accidente de trabajo, se reduce no sólo el juego de la causalidad, que debe necesariamente anudar el hecho dañoso a la lesión corporal, sino también su ámbito material<sup>132</sup>. Dicho con otras palabras, el carácter estricto del concepto de accidente supone una excepción a algunas de las ampliaciones que del concepto de accidente de trabajo realiza el artículo 115 del TRLGSS, en sus apartados 2 y 3, de forma y manera que se «impide la interpretación extensiva o amplia»<sup>133</sup>.

<sup>131</sup> VICENTE PALACIO, M.ª A. «Acción protectora en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar». En *TS*, 1995, núm. 49, p. 98.

<sup>132</sup> *Ibidem*.

<sup>133</sup> *El Sistema Español de Seguridad Social (y el de la Comunidad Económica Europea)*. Madrid: Editorial Revista de Derecho Privado. Editoriales de Derecho Reunidas, 1993, 5.ª edición, p. 518.

81. En efecto, no cabe duda de que, ateniéndose al concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia, no pueden considerarse accidentes de trabajo los sufridos «con ocasión o como consecuencia del desempeño de cargos electivos de carácter sindical, así como los ocurridos al ir o volver del lugar en que se ejerciten las funciones propias de dichos cargos» (artículo 115.2.b del TRLGSS), ni «los ocurridos con ocasión o por consecuencia de las tareas que, aun siendo distintas a las de su categoría profesional, ejecute el trabajador en cumplimiento de las órdenes del empresario o espontáneamente en interés del buen funcionamiento de la empresa» (artículo 115.2.c del TRLGSS).

82. Por el contrario, en determinados supuestos, deben realizarse matizaciones acerca de la aplicación del concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia.

Así, los accidentes «acaecidos en actos de salvamento y en otros de naturaleza análoga» (artículo 115.2.d del TRLGSS) sólo pueden incluirse en el concepto de accidente de trabajo de trabajadores por cuenta propia cuando esos actos son precisos tras un accidente producido como consecuencia del desempeño de una actividad que da lugar a la inclusión en el campo de aplicación del Régimen Especial del Mar<sup>134</sup>.

Por su parte, la presunción de que «son constitutivas de accidentes de trabajo las lesiones que sufra el trabajador durante el tiempo y en el lugar del trabajo (artículo 115.3 del TRLGSS), en principio, no debe incluirse en el concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia. El hecho de que el accidente ocurra «durante el tiempo y en lugar del trabajo» no es suficiente para la inclusión de la presunción en el concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia, puesto que se requiere, igualmente, que el accidente se haya producido en el desempeño de alguna de las actividades que dan lugar a la aplicación del Régimen Especial del Mar, y como consecuencia de éste. En definitiva, para que, en estos casos, el accidente se considere como de trabajo, el trabajador por cuenta propia accidentado deberá probar todas esas circunstancias<sup>135</sup>.

Del mismo modo, la exigencia de que el accidente de trabajo sea «consecuencia directa o inmediata del trabajo que realizan» los trabajadores por cuenta propia, excluye, en principio, la posibilidad de incorporar al concepto de accidente de trabajo de estos trabajadores los accidentes denominados *in itinere*, a saber, los sufridos «al ir o volver del lugar de trabajo» (artículo 115.2.a del TRLGSS). Sin embargo, tal y como ha señalado la doctrina, el accidente que ocurra fuera del buque o del lugar de actividad normal, si no fuera un buque, puede considerarse accidente de trabajo normal, no *in itine-*

<sup>134</sup> En este sentido, *vid.* VICENTE PALACIO, M.<sup>a</sup> A. *ob. cit.*, p. 98.

<sup>135</sup> *Ibidem.*

re, si ocurre «como consecuencia directa e inmediata del trabajo», ya que este trabajo puede y necesita a veces ser realizado fuera del buque o lugar de prestación del servicio ordinario marítimo-pesquero, como acarreo de útiles, de la pesca obtenida, etcétera. Así pues, respecto a los trabajadores del mar por cuenta propia o autónomos cabe la posibilidad del accidente de trabajo *extra navem*<sup>136</sup>.

83. En cambio, el carácter estricto, que presenta el concepto de accidente de trabajo de los trabajadores por cuenta propia, no afecta a:

- a) las enfermedades, no consideradas profesionales, «que contraiga el trabajador con motivo de la realización de su trabajo, siempre que se pruebe que la enfermedad tuvo por causa exclusiva la ejecución del mismo» (artículo 115.2.e del TRLGSS); b) «las enfermedades o defectos, padecidos con anterioridad por el trabajador, que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente» (artículo 115.2.f del TRLGSS), siempre y cuando ese accidente se produzca «como consecuencia directa e inmediata del trabajo» realizado; c) «las consecuencias del accidente que resulten modificadas en su naturaleza, duración, gravedad o terminación, por enfermedades intercurrentes, que constituyan complicaciones derivadas del proceso patológico determinado por el accidente mismo o tengan su origen en afecciones adquiridas en el nuevo medio en que se haya situado el paciente para su curación» (artículo 115.2.g del TRLGSS), siempre y cuando, también en este último caso, el accidente se haya producido «como consecuencia directa e inmediata del trabajo».

---

<sup>136</sup> ORDEIG FOS, J. M.<sup>a</sup>, *ob. cit.*, pp. 518-519.