

**MANUAL**  
**Orientaciones para la aplicación**  
**del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**  
**Seguridad social para la gente de mar**



---

**MANUAL**  
**Orientaciones para la aplicación**  
**del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**  
**Seguridad social para la gente de mar**

---

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2012  
Primera edición 2012

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a [pubdroit@ilo.org](mailto:pubdroit@ilo.org), solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En [www.ifrro.org](http://www.ifrro.org) puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Manual: Orientaciones para la aplicación del convenio sobre el trabajo marítimo, 2006: Seguridad social para la gente de mar / Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Normas Internacionales del Trabajo. – Ginebra: OIT, 2012  
28 pag.

ISBN: 978-92-2-325536-7

ISBN: 978-92-2-325537-4 (web pdf)

International Labour Office; International Labour Standards Dept

marina mercante / marino / seguridad social / Convenio de la OIT / aplicación  
10.05.3

Publicado también en francés: Manuel. Eléments d'orientation pour la mise en oeuvre de la convention du travail maritime, 2006. La sécurité sociale pour les gens de mer (ISBN 978-92-2-225536-8), Ginebra, 2012, y en inglés: Handbook. Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006. Social security for seafarers (ISBN 978-92-2-125536-9), Ginebra, 2012.

*Datos de catalogación de la OIT*

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones y los productos electrónicos de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolos a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

## Prólogo

El presente manual sobre seguridad social ha sido preparado por la Oficina Internacional del Trabajo bajo los auspicios del programa quinquenal de la OIT (2006-2011) titulado *Plan de acción para lograr la ratificación rápida y generalizada y la aplicación efectiva del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*. El objetivo del manual es ayudar a los países que puedan necesitar información adicional o apoyo técnico a la hora de ratificar y poner en práctica este innovador Convenio (el cual se citará en adelante como «MLC, 2006»). Las innovaciones se refieren a la estructura y la terminología jurídicas del Convenio, a su exhaustividad temática, a sus distintos elementos de flexibilidad y a la mayor amplitud de sus disposiciones en materia de cumplimiento y control de la aplicación.

El carácter exhaustivo del MLC, 2006, en el que se refundieron 37 convenios de la OIT adoptados desde 1920 y las recomendaciones que los complementaban, podría plantear dificultades a algunos países. De hecho, en el MLC, 2006, se han reunido en un único instrumento jurídico varias y muy diversas materias de regulación, como la edad mínima para el empleo de la gente de mar, la aptitud física, los servicios de contratación y colocación, la repatriación, el alojamiento a bordo, la seguridad laboral, la seguridad social, la inspección del trabajo marítimo, y la certificación y el control por el Estado del puerto. Es frecuente que, a nivel nacional, estas cuestiones sean tratadas por diferentes organismos o autoridades y figuren en diversas formas de legislación.

La protección aportada por la seguridad social es quizás uno de los aspectos más esenciales del trabajo decente y constituye también una de las cuestiones normativas de mayor complejidad en cuanto a su puesta en práctica, sobre todo en un sector tan globalizado como el transporte marítimo; en efecto, los trabajadores y los empleadores marítimos suelen estar basados en distintos países, los cuales han adoptado por lo general enfoques divergentes de las prestaciones de la seguridad social y tienen a menudo niveles de desarrollo económico y social muy dispares. En el MLC, 2006, se han incluido disposiciones orientadas a asegurar una protección social a más corto plazo basada en la responsabilidad de los armadores, y se ha regulado también la atención médica durante el período de empleo. Estos aspectos no han suscitado mayores dificultades. En cambio, para muchos países es sumamente problemática la prestación del apoyo complementario destinado a cubrir los riesgos a más largo plazo y garantizar la protección social de la gente de mar y de sus familiares a cargo cuando se termina o se interrumpe el empleo. En estos casos, la responsabilidad de asegurar una protección social incumbe principalmente al Estado donde la gente de mar tiene su residencia habitual; en la práctica, puede ocurrir que en los países de residencia no exista ningún sistema estatal de seguridad social, para ninguna categoría de trabajadores. Además, muchos otros países – inclusive los que disponen de sistemas de seguridad social avanzados para sus nacionales y residentes – pueden tropezar con escollos por lo que se refiere a garantizar una protección social adecuada para los marinos que, si bien están enrolados en buques que enarbolan su pabellón, proceden de otros países donde la protección social de los nacionales y residentes es mínima o inexistente.

En virtud de la regla 4.5 del MLC, 2006, y de las disposiciones conexas que figuran en el Código (es decir, en las normas y las pautas), la cobertura social debe abarcar al menos tres ramas de protección, las cuales tienen que notificarse al Director General de la OIT en el momento de la ratificación del instrumento. Estas ramas de protección complementarán las ramas que ya estén previstas en virtud de las obligaciones del Estado del pabellón derivadas de otras disposiciones, en particular con respecto a la atención médica y a la responsabilidad de los armadores mencionadas anteriormente.

Además, en este manual hemos incorporado extractos de otra publicación de la OIT<sup>1</sup> que trata de las disposiciones modelo para la legislación nacional. Dichas disposiciones modelo y los comentarios correspondientes se prepararon a petición de los gobiernos que han señalado la necesidad de contar con «leyes modelo» (también denominadas «leyes tipo») similares a las que han preparado otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas. Sin embargo, como se explica en el extracto del prefacio del manual, las disposiciones modelo propuestas a los países no constituyen una legislación tipo, es decir, no se trata de modelos acabados de proyectos de ley destinados a adoptarse como tales. Un modelo acabado de tal naturaleza no podría tener en cuenta las diferencias entre los países. Esto es particularmente cierto en el ámbito de la protección de la seguridad social, en el que el alcance de las obligaciones derivadas del MLC, 2006, depende de las circunstancias nacionales de cada país. Además, si bien el MLC, 2006, se centra en las responsabilidades del Estado donde la gente de mar tiene su residencia habitual, también insta a todos los Estados a que consideren la adopción de medidas para dar cobertura a todos los marinos que trabajan en sus flotas respectivas. Con toda probabilidad, habrá diferencias entre los países, no sólo respecto de la amplitud de la protección sino también en cuanto a los medios para proveer dicha protección, ya que los países son libres de elegir entre diversos mecanismos, como, por ejemplo, leyes y reglamentos, convenios colectivos, acuerdos bilaterales o multilaterales o regímenes contributivos privados o públicos.

<sup>1</sup> *Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional. Manual.* OIT, Ginebra, 2012.  
ISBN 978-92-2-32558-1.

La realización de este manual no habría sido posible sin el apoyo técnico y la cooperación de los Miembros de la OIT. Al respecto, cabe destacar el respaldo aportado a la elaboración de este manual sobre seguridad social por el Gobierno de Suecia, por intermedio del Programa de Cooperación OIT/Suecia para 2009-2013.

Cleopatra Doumbia-Henry  
Directora  
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

## Agradecimientos

Para la preparación de estas orientaciones, bajo la dirección de Cleopatra Doumbia-Henry, se recibieron contribuciones de Ursula Kulke, Kroum Markov y Emmanuelle St-Pierre Guilbault, expertos en seguridad social de los Departamentos de la Seguridad Social y de Normas Internacionales del Trabajo de la Oficina Internacional del Trabajo, y se contó con la asistencia de Dominick Devlin y Moira L. McConnell, consejeros especiales de la OIT sobre el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Agradecemos especialmente a Irma Godoy, documentalista del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, que gestionó la edición y el proceso de publicación del manual.

La OIT desea expresar su agradecimiento al Gobierno de Suecia que, por intermedio de la Agencia Sueca de Cooperación para el Desarrollo Internacional (ASCDI), contribuyó a financiar la producción de este manual y de otros recursos conexos, como el manual de la OIT titulado *Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional*, el cual tiene por objeto apoyar las primeras etapas esenciales del proceso de aplicación nacional del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.



## Índice

<b>Prólogo</b> .....	<b>V</b>
<b>Agradecimientos</b> .....	<b>VII</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>Parte 1: La OIT, la protección social y la seguridad social</b> .....	<b>3</b>
1.1 El derecho humano a la seguridad social .....	3
1.2 La necesidad de proporcionar una protección de la seguridad social en el sector marítimo .....	4
1.3 Los cimientos del MLC, 2006 – 85 años de actividad normativa internacional sobre la seguridad social en el transporte marítimo .....	5
<b>Parte 2: El Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 y la seguridad social</b> .....	<b>7</b>
2.1 Descripción de la estructura del MLC, 2006 .....	7
2.2 Protección social y seguridad social en el MLC, 2006 .....	9
2.2.1 El derecho a la protección social .....	9
2.2.2 Cumplimiento y control de la aplicación de las normas de protección social .....	9
2.2.3 Antecedentes de la adopción de las disposiciones sobre protección de la seguridad social contenidas en el MLC, 2006 .....	9
2.3 Carácter exhaustivo de los requisitos previstos en el MLC, 2006 – La regla 4.5 .....	10
2.3.1 Las obligaciones específicas previstas en el MLC, 2006 – Norma A4.5 .....	11
2.3.2 La flexibilidad integrada .....	13
2.3.3 Responsabilidades del Estado del pabellón para con la gente de mar que no es ni nacional ni residente suya .....	13
2.4 Puesta en práctica del MLC, 2006: Las diferentes situaciones de los países .....	15
2.4.1 Obligaciones de los países que ya cuentan con sistemas de seguridad social .....	15
2.5 Obligaciones mínimas de los países que aún no han instaurado sistemas de seguridad social .....	16
<b>Parte 3: Anexos y otros recursos de información sobre la seguridad social</b> .....	<b>17</b>
Anexo 1: Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 .....	18
Anexo 2: Regla 4.5, norma A4.5 y pauta B4.5 .....	19
Anexo 3: Disposiciones modelo para la legislación nacional .....	21
Anexo 4: Addéndum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado del convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social .....	25
Anexo 5: Cuadro de ratificaciones del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) .....	27



## Introducción

Este manual se ha elaborado con el objeto de ayudar a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) a ejercer las responsabilidades que les incumben en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), en lo que atañe a la seguridad social de la gente de mar. Concretamente, se proporcionan antecedentes necesarios en materia de seguridad social, así como orientaciones y datos prácticos destinados a las entidades gubernamentales que se ocupan de la aplicación del MLC, 2006, en sus países respectivos y a los interlocutores sociales que participan en este proceso. El manual se ha preparado en respuesta a una petición formulada en 2006 por la 94.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, en el sentido de que se debía promover una seguridad social eficaz para la gente de mar y preparar materiales de información pertinentes<sup>1</sup>. También responde a las preocupaciones expresadas por los mandantes de la OIT en cuanto a las dificultades relacionadas con la comprensión de las medidas que se han de implementar para asegurar la correcta aplicación de las disposiciones sobre seguridad social contenidas en el MLC, 2006<sup>2</sup>.

*Cabe hacer hincapié en que la información que se aporta está destinada a servir como recurso práctico a disposición de todo gobierno que la considere útil. Dicho esto, hay que insistir en que, en todos los casos, sólo la legislación nacional, los convenios colectivos u otras medidas de aplicación del MLC, 2006, deberían considerarse como la expresión oficial de los requisitos vigentes en cada país.*

El manual está dividido en **tres partes**; la Parte 3 consta de **cinco anexos**.

En la **Parte 1** se proporciona una visión general de la naturaleza y la importancia de la seguridad social y del papel desempeñado por la OIT en la promoción de la realización de este derecho humano, y se destacan en especial las necesidades de la gente de mar al respecto. La Parte 1 concluye con un breve panorama de los 85 años de acción normativa de la OIT en torno a la seguridad social de la gente de mar, que culminaron con la adopción del MLC en 2006.

La **Parte 2** se centra en el MLC, 2006, y en sus disposiciones sobre la protección de la seguridad social. En la **sección 1** de esta parte se facilita información sobre la estructura del MLC, 2006, sobre los diferentes grados de cumplimiento exigidos a los Estados ratificantes que lo apliquen, y sobre el lugar que ocupa la protección social y la seguridad social en el MLC, 2006. En las **secciones 2, 3 y 4** se analizan los requisitos específicos que contienen las disposiciones sobre seguridad social incluidas en el MLC, 2006, y sus efectos para los países ratificantes en lo referente a la gente de mar que reside habitualmente en sus territorios respectivos. Se examinan también las responsabilidades del Estado del pabellón con respecto a la gente de mar no residente que trabaja a bordo de sus buques. La **sección 5** incluye algunos ejemplos de regímenes nacionales de seguridad social que acogen a la gente de mar, y en algunos casos a las personas a su cargo, y que cumplen las disposiciones pertinentes; se trata de mejorar la comprensión de los enfoques adoptados en diferentes países para dar cumplimiento a estos requisitos.

La **Parte 3** contiene referencias a la página web y a otras publicaciones que pueden ser útiles. Esta parte comprende cinco anexos con información básica adicional sobre diversas herramientas y recursos, como el texto de las disposiciones sobre seguridad social incluidas en el MLC, 2006, un informe de referencia y un extracto de las disposiciones modelo para la legislación nacional, que pueden ser de interés para algunos Miembros.

<sup>1</sup> Resolución relativa a la seguridad social, CIT, 94.ª reunión (marítima), febrero de 2006.

<sup>2</sup> Véase, por ejemplo, el párrafo 47 del Documento de referencia, Comité Tripartito Preparatorio para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Ginebra, 20-22 de septiembre de 2010.



## Parte 1: La OIT, la protección social y la seguridad social

La seguridad social es un derecho humano arraigado en la Declaración Universal de Derechos Humanos<sup>3</sup>, así como en los principales instrumentos internacionales sobre derechos humanos aprobados bajo los auspicios de las Naciones Unidas. El fomento de la seguridad social para todas las personas desposeídas está también en el centro del mandato constitucional de la OIT. En consonancia con este mandato, la OIT ha adoptado una serie de normas internacionales (convenios y recomendaciones) que han guiado las actividades de la Organización y la asistencia que ésta da a sus Estados Miembros para avanzar hacia la realización de este derecho.

En realidad, de acuerdo con estimaciones de la OIT, el 80 por ciento de la población mundial sigue sin acceso alguno a la seguridad social. Al igual que la mayoría de los trabajadores de todo el mundo, la gente de mar carece de protección social. La naturaleza globalizada del trabajo marítimo y el carácter especialmente peligroso del trabajo marítimo suponen retos específicos para la prestación de seguridad social a la gente de mar, que deben ser abordados con medidas apropiadas destinadas a garantizar que estos trabajadores y las personas a su cargo disfruten de un cierto grado de protección de la seguridad social. Por ello, fue sumamente importante que en el MLC, 2006, se incluyeran disposiciones para asegurar el ejercicio de los derechos de seguridad social de la gente de mar y de las personas a su cargo, en continuidad con los convenios y las recomendaciones que la OIT había adoptado hasta entonces con tal fin, de tal manera que, gracias al establecimiento de mecanismos apropiados, ellos también pudieran beneficiarse de este derecho fundamental.

### 1.1 El derecho humano a la seguridad social<sup>4</sup>

Como se mencionó anteriormente, la seguridad social ha sido declarada derecho humano en los principales instrumentos de las Naciones Unidas relativos a los derechos humanos, tales como:

- *La Declaración Universal de Derechos Humanos*, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (1948)<sup>5</sup>

#### Artículo 22

Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad.

#### Artículo 25

1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.

- *El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas (1966)<sup>6</sup>

#### Artículo 9

*Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a la seguridad social, incluso al seguro social.*

Las primeras actividades normativas de la OIT en el campo de la seguridad social se remontan a los orígenes de la Organización, y desde entonces han venido evolucionado junto con el mandato conferido a la OIT. En el Preámbulo de la Constitución de la OIT, adoptada en 1919, se reconoció la necesidad de mejorar las condiciones de trabajo en lo concerniente a la «lucha contra el desempleo», la «protección del trabajador contra las enfermedades [...] y contra los accidentes del trabajo» y las «pensiones de vejez y de invalidez...».

En 1944, la *Declaración de Filadelfia* indicó que incumbía a la OIT considerar «cualquier programa o medida internacional de carácter económico y financiero» y velar por la condición de «todos los seres humanos, sin distinción de raza, credo o sexo» (Parte II, apartados *d*) y *a*). En la perspectiva de forjar un orden mundial en el que las políticas económicas,

<sup>3</sup> *Declaración Universal de Derechos Humanos*, Resolución 217 A (III) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 1948, arts. 22 y 25.

<sup>4</sup> El contenido de esta sección está basado principalmente en la publicación «Establecimiento de normas de seguridad social en una sociedad global. Análisis de la situación y de la práctica actuales y de las opciones futuras para el establecimiento de normas de seguridad social globales en la Organización Internacional del Trabajo», Departamento de la Seguridad Social, OIT, Ginebra, 2008.

<sup>5</sup> *Declaración Universal de Derechos Humanos*, Resolución 217 A (III) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 1948, arts. 22 y 25.

<sup>6</sup> *Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales*, Resolución 2200 A (XXI) de la Asamblea General de las Naciones Unidas, 1966, art. 9.

financieras y sociales deberían mancomunarse para liberar a los pueblos del temor y de la miseria, se incluyó en la Declaración el nuevo concepto de «seguridad social» entre los «principios fundamentales» que guían la labor de la Organización. Se invitó entonces a la OIT a «extender las medidas de seguridad social para garantizar ingresos básicos a quienes los necesiten y prestar asistencia médica completa» (Parte III, apartado *f*). Este nuevo cometido y mandato de la OIT dio lugar a la adopción de una serie de convenios y recomendaciones internacionales cuya pertinencia se mantiene hasta hoy.

Más recientemente, los mandantes de la OIT reafirmaron la función esencial que la Organización desempeña en la promoción y extensión de la seguridad social y sus obligaciones a este respecto, concretamente con ocasión de la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2001<sup>7</sup> y con la adopción de la *Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa* por la Conferencia de 2008<sup>8</sup>. En 2009, en el Pacto Mundial para el Empleo adoptado por la OIT se subrayó la importancia de la seguridad social en tiempos de crisis y en las etapas posteriores, y del establecimiento de un piso o umbral mínimo de protección social básica<sup>9</sup>.

## 1.2 La necesidad de proporcionar una protección de la seguridad social en el sector marítimo

Existe hoy un amplio consenso en cuanto a que la seguridad social es un factor fundamental de la cohesión social, del fomento de la inclusión política y del desarrollo de la democracia. La seguridad social es una herramienta importante para la prevención y mitigación de la pobreza mediante el incremento de la productividad. En conjunción con una economía creciente y unas políticas activas del mercado de trabajo, la seguridad social es un instrumento para promover un desarrollo social y económico sostenible.

Sin embargo, buena parte de la población mundial no tiene todavía acceso a niveles adecuados de protección social y, en algunos países, a una protección social efectiva, en cualquiera de sus formas. La gente de mar se encuentra entre las categorías de trabajadores cuya falta de cobertura social adecuada es motivo de preocupación.

El transporte marítimo es ampliamente reconocido como uno de los sectores económicos más globalizados. Hoy es habitual que marinos procedentes de distintos países trabajen a bordo de un buque matriculado en un país que no es su país de residencia o de nacionalidad, y que pertenece o está operado por un armador que puede ser nacional de un tercer país. A menudo, la gente de mar se enrola sucesivamente en muchos buques por períodos de duración variable y en virtud de acuerdos de empleo diferentes. También pueden ser reclutados y contratados a través de agencias intermediarias que operan en otros países. Según el derecho internacional, la responsabilidad legal de velar por las condiciones a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un determinado país incumbe a dicho «Estado del pabellón». Sin embargo, en muchos casos, la gente de mar no es residente o nacional del Estado del pabellón y su relación con dicho Estado se limita al hecho de que en un momento dado está trabajando (a menudo por poco tiempo) a bordo de un buque que enarbola el pabellón de ese Estado. Esta situación es problemática para los regímenes o sistemas nacionales de seguridad social, la mayoría de los cuales se han establecido para brindar protección a los nacionales del país de que se trate o a las personas que viven y trabajan en el mismo (los residentes habituales; en el Anexo 5 de este manual se incluye una lista de las ratificaciones recibidas hasta ahora de todas las normas sobre seguridad social de la OIT).

Por consiguiente, puede ocurrir que se pongan de manifiesto lagunas en la cobertura cuando un marino residente en un determinado país se enrola en un buque con pabellón de otro país, y/o cuando el marino sea considerado durante un cierto tiempo como residente en un país distinto del país de su nacionalidad o su residencia habitual. La diversidad de los niveles de protección entre los regímenes de seguridad social de cada país, en términos de contingencias cubiertas y de nivel de las prestaciones, también puede dar lugar a desigualdades en la cobertura de la seguridad social entre marinos que trabajan en un mismo barco, según cuál sea su nacionalidad o su país de residencia. A menudo, la gente de mar proviene de países cuyo sistema de seguridad social es limitado o inexistente. Esto significa que esos marinos tal vez no tienen ningún tipo de cobertura en sus países de residencia. Ahora bien, cuando no hay acuerdos bilaterales o multilaterales entre los países interesados, es decir, los países de residencia o nacionalidad de los marinos y el Estado del pabellón, es muy difícil organizar las prestaciones de seguridad social y garantizar la equidad de la cobertura de seguridad social entre marinos procedentes de distintos países. También resulta difícil asegurar la transferibilidad de los derechos de seguridad social de los marinos que pasan de un sistema nacional a otro.

Debido a la diversidad de los problemas de cobertura que resulta de las circunstancias particulares de empleo de la gente de mar, la OIT ha adoptado desde 1920 un número importante de convenios y recomendaciones que tratan específicamente de los derechos de seguridad social de esta categoría de trabajadores. Estas normas jurídicas internacionales – los convenios y recomendaciones – se han elaborado principalmente sobre la base de las normas generales de seguridad social definidas por la OIT, y contienen muchas referencias a los principios y requisitos establecidos en dichas normas.

<sup>7</sup> *Resolución y conclusiones relativas a la seguridad social*, CIT, 89.a reunión, Ginebra, 2001.

<sup>8</sup> *Declaración de la OIT sobre la justicia social para una globalización equitativa*, CIT, 97.a reunión, 2008.

<sup>9</sup> *Para recuperarse de la crisis: Un Pacto Mundial para el Empleo*, CIT, 98.a reunión, 2009.

### 1.3 Los cimientos del MLC, 2006 – 85 años de actividad normativa internacional sobre la seguridad social en el transporte marítimo

Del examen de la labor normativa de la OIT en materia de seguridad social se desprende que, si bien la OIT ha desplegado una gran actividad general en este campo, el tema de la seguridad social de la gente de mar se ha abordado en instrumentos específicos, lo que demuestra la naturaleza peculiar del trabajo marítimo.

La OIT adoptó los primeros instrumentos internacionales de protección de la seguridad social de la gente de mar ya en 1920. Siguiendo la tendencia predominante en las décadas iniciales de la acción normativa de la OIT, en los primeros convenios adoptados en esta esfera, a saber, el Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (nafragio), 1920 (núm. 8), el Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55), y el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), figuraban disposiciones sobre la cobertura social de la gente de mar – considerada como categoría específica de trabajadores – con respecto a contingencias específicas.

Esta tendencia cambió en 1946 con la adopción de un nuevo marco jurídico internacional para la protección de la seguridad social proporcionada a los marinos y sus familias, en el cual se incorporó un enfoque más amplio de la seguridad social que reflejaba la evolución en curso en el campo del establecimiento de normas internacionales sobre la seguridad social. Este nuevo marco comprendía el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70), el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), y la Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75).

Las características principales de estos instrumentos son las siguientes:

#### Convenio núm. 70:

- Establece el derecho de los marinos que trabajan a bordo de buques con pabellón del Estado en que residen, y de las personas a su cargo, a recibir prestaciones médicas, prestaciones en caso de incapacidad para el trabajo (resultante o no de accidentes del trabajo), prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez y prestaciones de sobrevivientes, de un nivel al menos equivalente al de las prestaciones de las personas que trabajan en tierra.
- Determina un nivel mínimo para las prestaciones respectivas y la coordinación con los regímenes generales de los trabajadores en tierra, con el fin de garantizar la continuidad de la protección de la seguridad social.
- Establece la responsabilidad del armador en caso de enfermedad, accidente de trabajo o fallecimiento de la gente de mar durante su prestación de servicios a bordo.

#### Convenio núm. 71<sup>10</sup>:

- Impone a los países ratificantes la obligación de establecer o de garantizar el establecimiento de un régimen para el pago de las pensiones a la gente de mar empleada a bordo de los buques que enarbolan su pabellón.
- Determina la cuantía de las pensiones y los criterios de su financiación.
- Fija las condiciones para que la gente de mar ejerza el derecho a la pensión de vejez.
- Prevé la conservación de los derechos en curso de adquisición.

#### Recomendación núm. 75:

- Propone pautas para la concertación de acuerdos de reciprocidad entre los Estados Miembros con el fin de asegurar que los marinos de un país que trabajen a bordo de buques de otros países sigan amparados por los regímenes de seguro social obligatorio o los regímenes de indemnización de su propio país, o en cambio sean amparados por los regímenes correspondientes de los otros países.

Cuatro décadas después, el objetivo primordial de asegurar una protección integral de la seguridad social para todos los marinos se materializó con la adopción del Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)<sup>11</sup>.

Las principales características del Convenio núm. 165 son las siguientes:

- Se extiende la cobertura a las nueve ramas de la seguridad social, en conformidad con lo dispuesto en la norma por excelencia de la seguridad social general – el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102) – y se

<sup>10</sup> El Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), no fue revisado por el MLC, 2006. Hasta ahora, ha sido ratificado por Argelia, Argentina, Bulgaria, Djibouti, Egipto, Francia, Grecia, Italia, Líbano, Noruega, Países Bajos, Panamá y Perú.

<sup>11</sup> Este instrumento revisó el Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56), y el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70). Hasta la fecha, el Convenio núm. 165 ha sido ratificado por tres miembros: España, Filipinas y Hungría.

exige que los Estados ratificantes prevean inicialmente para la gente de mar, respecto de por lo menos tres de las nueve ramas de la seguridad social comprendidas en el Convenio, una protección no menos favorable que la que ampare a los trabajadores en tierra en virtud de la legislación pertinente en vigor.

- Por lo que se refiere a la cuantía de las prestaciones, se da a los Estados Miembros la opción de aplicar ya sea las normas mínimas especificadas en el Convenio núm. 102, o las normas superiores que se fijen en instrumentos sobre seguridad social adoptados ulteriormente.
- Se reafirma el principio de la responsabilidad de los armadores en cuanto a la asistencia médica y las prestaciones monetarias de enfermedad (así como al pago de los salarios) para la gente de mar durante el período de contratación.

El Convenio núm. 165 también incluye disposiciones con respecto a:

- Los criterios para determinar qué legislación nacional regirá la cobertura de la gente de mar migrante.
- La igualdad de trato entre los marinos migrantes y los nacionales del Estado de residencia.
- La concertación de acuerdos sobre la conservación de los derechos adquiridos y los derechos en curso de adquisición, y sobre la obtención de las prestaciones de seguridad social, independientemente del lugar de residencia.

Pese a que los mandantes de la OIT manifestaron la clara voluntad de garantizar que la gente de mar pudiera beneficiarse de una protección de seguridad social adecuada y de la igualdad de trato, los convenios sobre la materia no han conseguido una ratificación generalizada. Al mismo tiempo, no cabe duda de que estos instrumentos han tenido incidencia en el contenido de los convenios colectivos y de la legislación nacional aplicable al sector, y que por lo tanto ejercen una fuerte influencia en el desarrollo progresivo de esta vertiente del derecho internacional.

<i>Convenios</i>	<i>Número de ratificaciones</i>
<b>Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (nafragio), 1920 (núm. 8)</b>	
<b>Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (núm. 55)</b>	
<b>Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936 (núm. 56)</b>	
<b>Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 70)</b>	
<b>Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71)</b>	
<b>Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165)</b>	

<i>Recomendaciones</i>
<b>Recomendación sobre el seguro de desempleo (gente de mar), 1920 (núm. 10)</b>
<b>Recomendación sobre los acuerdos relativos a la seguridad social de la gente de mar, 1946 (núm. 75)</b>
<b>Recomendación sobre la asistencia médica para las personas a cargo de la gente de mar, 1946 (núm. 76)</b>

A principios de 2000, tras un largo proceso de revisión, el Consejo de Administración de la OIT declaró que, entre todas las normas de la OIT sobre la seguridad social en el sector marítimo, sólo el Convenio núm. 165 debía considerarse como actualizado, ya que respondía a las necesidades actuales en la materia. Dando curso a una recomendación hecha por la Comisión Paritaria Marítima en 2001, el Consejo de Administración pidió la elaboración de un instrumento marco de alto impacto dedicado a las normas laborales y de seguridad social en el sector marítimo; dicho instrumento, que iba a revisar todos los convenios marítimos adoptados hasta entonces, se convertiría en el MLC, 2006.

La refundición de las normas internacionales del trabajo marítimo en el MLC, 2006, ofreció una ocasión única para reafirmar tanto la necesidad de garantizar una protección adecuada de la seguridad social para todos los marinos como la vigencia de los principios fundamentales en que se ha de sustentar dicha protección y que alimentan el núcleo vital de los sistemas sostenibles de seguridad social.

## Parte 2: El Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 y la seguridad social

En esta parte del manual se presenta, en primer lugar, una breve descripción de la estructura del MLC, 2006. Sigue una explicación detallada de los requisitos sobre seguridad social contenidos en el Convenio (las disposiciones básicas se reproducen en el Anexo 2 y los antecedentes de su formulación figuran en el Anexo 4). Asimismo, se dan algunos ejemplos de las distintas situaciones en que se encuentran algunos países en lo que atañe a la seguridad social, a fin de proporcionar orientaciones concretas sobre posibles formas de llevar a la práctica las disposiciones pertinentes del MLC, 2006.

El Anexo 3 contiene extractos del manual de la OIT titulado *Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional*. Estas disposiciones modelo pueden ser útiles a la hora de llevar a la práctica los requisitos del Convenio.

### 2.1 Descripción de la estructura del MLC, 2006

La adopción del MLC, 2006, por la 94.ª reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo, en febrero de 2006, fue descrita como un acontecimiento histórico. El MLC, 2006, también denominado a veces «Carta de derechos de la gente de mar», ayudará a hacer realidad el «trabajo decente» para los marinos, independientemente de las aguas en que naveguen los buques<sup>12</sup> y del pabellón que éstos enarbolan.<sup>13</sup> Los armadores también apoyan el MLC, 2006, ya que, a su juicio, este Convenio es una importante nueva herramienta para asegurar la aplicación de reglas de juego equitativas que den a los mejores armadores la posibilidad de competir con aquellos armadores cuyos buques incumplen las normativas<sup>14</sup>. El MLC, 2006, es también importante para los gobiernos, ya que reúne 37 convenios internacionales del trabajo, y las recomendaciones conexas, en un único y exhaustivo documento actualizado que cubre casi todos los aspectos del trabajo decente en este sector.

Una característica fundamental del MLC, 2006, es que, apoyándose en las virtudes del enfoque de la OIT, este instrumento se orienta a asegurar que, en cada país, las normas internacionales del trabajo se apliquen y se hagan respetar efectivamente desde la base. Al mismo tiempo, el MLC, 2006, aporta respuestas a los distintos retos que se plantean a este sector globalizado, ya que recoge muchos elementos normativos contenidos en otros convenios marítimos importantes que han contribuido al éxito de dichos instrumentos al garantizar una navegación segura y protegida y prevenir la contaminación marina.

En el Preámbulo del MLC, 2006, se precisan las intenciones y los objetivos que animaron a los Miembros de la OIT para adoptar este Convenio. El Preámbulo hace constar el carácter mundial de la industria del transporte marítimo y la necesidad de que la gente de mar disfrute de una protección especial. Asimismo, los párrafos preambulares especifican los vínculos que unen al MLC, 2006, con otros convenios internacionales esenciales en los que se establecen normas marítimas mínimas en relación a la protección y la seguridad del transporte marítimo y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. El MLC, 2006, que ha venido a complementar otros importantes convenios marítimos internacionales, es fruto de un consenso internacional en cuanto a los requisitos mínimos que han de regular las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques.

Al igual que otras normas internacionales del trabajo, el MLC, 2006, sólo establece normas internacionales mínimas. En todo caso, en el Preámbulo se menciona el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo a fin de dejar claramente establecido que:

«... en ningún caso podrá considerarse que la adopción de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que garantice a los trabajadores condiciones más favorables que las previstas en el convenio o la recomendación.»

Este principio fue considerado tan importante en el contexto de la seguridad social que (como se verá más adelante) se reafirmó en el MLC, 2006, concretamente en la regla que trata de la seguridad social<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Tal como se define en el MLC, 2006, el término «buque» designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rigen reglamentaciones portuarias (artículo II, párrafo 1, apartado i)). El MLC, 2006, se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dedican habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los dhows y los juncos. El Convenio no se aplica ni a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares (artículo II, párrafo 4).

<sup>13</sup> En el MLC, 2006, el concepto de «gente de mar» (o «marino») se define como toda persona que está empleada o contratada o que trabaja en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplica el Convenio (artículo II, párrafo 1, apartado f)) (véase la definición de «buque» en la nota anterior.)

<sup>14</sup> En el MLC, 2006, el concepto de «armador» se define como el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque asume la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, acepta cumplir con todos los deberes y las responsabilidades de los armadores en virtud del Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador (artículo II, párrafo 1, apartado j)).

<sup>15</sup> Véase el párrafo 1 de la regla 4.5.

El Convenio consta de tres partes diferentes, pero interrelacionadas: los artículos, el Reglamento y el Código (véase al respecto la Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en el Anexo 1 del presente manual).

- **Los artículos:** en ellos se establecen los **derechos y principios fundamentales**  
La seguridad social se trata en el **artículo IV, párrafo 4**.
- **Los títulos:** contienen disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a las medidas de aplicación)  
*Títulos que revisten especial interés para la seguridad social:*  
**Título 4** – *Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social*  
**Título 5** – *Cumplimiento y control de la aplicación*
- **El Reglamento:** contiene las **obligaciones básicas** de los Miembros ratificantes  
*Reglas de especial relevancia para la seguridad social:*
  - **Regla 4.1** – *Atención médica a bordo de buques y en tierra*
  - **Regla 4.2** – *Responsabilidad del armador*
  - **Regla 4.5** – *Seguridad social*
  - **Regla 5.3** – *Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*
- **El Código:** contiene **disposiciones detalladas para la aplicación** del Reglamento
  - **Parte A:** contiene normas obligatorias  
*Normas de especial relevancia para la seguridad social:*
    - **Norma A4.1** – *Atención médica a bordo de buques y en tierra*
    - **Norma A4.2** – *Responsabilidad del armador*
    - **Norma A4.5** – *Seguridad social*
    - **Norma A5.3** – *Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*
  - **Parte B:** contiene pautas no obligatorias (a las que se ha de dar la debida consideración, según el artículo VI, párrafo 2)
    - **Pauta B4.1** – *Atención médica a bordo de buques y en tierra*
    - **Pauta B4.2** – *Responsabilidad del armador*
    - **Pauta B4.5** – *Seguridad social*
    - **Pauta B5.3** – *Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*

El MLC, 2006, contiene también cuatro anexos, ubicados después del Título 5:

- Anexo A5-I: Lista de temas para la inspección por el Estado del pabellón con fines de certificación
- Anexo A5-II: Documentos modelo relativos al sistema de inspección y certificación por el Estado del pabellón establecido en el Título 5:
  - Certificado de Trabajo Marítimo
  - Certificado Provisional de Trabajo Marítimo
  - Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DMLC, por su acrónimo en inglés; consta de por partes, I y II)
- Anexo A5-III: Lista de ámbitos que pueden ser objeto de una inspección más detallada en un Estado del puerto
- Anexo B5-I: Ejemplo de Declaración Nacional de Conformidad Laboral Marítima, Partes I y II

### **Margen de flexibilidad a nivel nacional para la aplicación del MLC, 2006**

El Código del MLC, 2006 (desglosado en sus Partes A y B) permite un grado de flexibilidad considerable en cuanto a las modalidades que cada Estado Miembro puede adoptar para poner en práctica los derechos y principios establecidos en los artículos y el Reglamento. Esta flexibilidad reviste dos formas principales:

1. Cuando sea necesario<sup>16</sup>, los Estados Miembros podrán dar efecto a los requisitos detallados que figuran en la Parte A del Código (excepto el Título 5) aplicando el principio de la equivalencia sustancial, tal como se define en el artículo VI, párrafo 4, del MLC, 2006.

<sup>16</sup> Véase el artículo VI, párrafo 3, del MLC, 2006.

2. En lo que atañe a la aplicación de las normas comprendidas en la Parte A, los Estados Miembros tienen un cierto margen de discrecionalidad respecto de las actuaciones y medidas concretas que deben adoptarse a nivel nacional. La Parte B proporciona orientaciones sobre la aplicación de la Parte A, pero no tiene carácter obligatorio y su finalidad es ayudar a los Miembros que han ratificado el Convenio a determinar el tipo de medidas que se espera que adopten para cumplir la obligación general contenida en la Parte A, así como otras medidas que no serán forzosamente obligatorias.

## 2.2 Protección social y seguridad social en el MLC, 2006

### 2.2.1 El derecho a la protección social

La **protección social** se ha consagrado como derecho de **todos los marinos** en el artículo IV del MLC, 2006; los Estados ratificantes tienen la obligación de asegurar que la gente de mar ejerza ese derecho<sup>17</sup>.

#### Artículo IV – Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar

4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

En consonancia con la concepción que la OIT tiene de la protección social, este término se ha utilizado en el MLC, 2006, en un sentido más amplio: en el marco del Título 4 del MLC, 2006, la protección social abarca la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la protección social misma. En el marco del Título 4, la protección social se refiere a la atención médica a bordo de los buques y en tierra (*regla 4.1*), a la responsabilidad de los armadores (*regla 4.2*) y a la seguridad social (*regla 4.5*).

### 2.2.2 Cumplimiento y control de la aplicación de las normas de protección social

El principio general en que se basan el cumplimiento y el control de la aplicación de las responsabilidades de los Estados ratificantes se establece en el *artículo V* del *MLC, 2006*, el cual dispone que:

1. Todo Miembro deberá aplicar y controlar la aplicación de la legislación o de otras medidas que haya adoptado para cumplir las obligaciones contraídas en virtud del presente Convenio por lo que se refiere a los buques y la gente de mar bajo su jurisdicción.

La mayoría de las obligaciones definidas en el MLC, 2006, conciernen a los **Estados del pabellón** y a las autoridades competentes de los Estados del pabellón, sobre todo en relación con el establecimiento y la aplicación de normas para los buques y los armadores, habida cuenta de la responsabilidad internacional que recae sobre los buques que enarbolan el pabellón de cada Estado. Sin embargo, varias de las reglas del MLC, 2006, también conciernen a los Estados de la nacionalidad o a los Estados de residencia de la gente de mar. Dichos Estados tienen lo que se describe como «responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra» (*regla 5.3*).

#### Regla 5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra

*Finalidad: Asegurar que todo Miembro cumpla sus responsabilidades en virtud del presente Convenio en relación con la contratación y colocación de gente de mar y con la protección social de la gente de mar*

1. Sin perjuicio del principio de responsabilidad de un Miembro respecto de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, todo Miembro también tiene la responsabilidad de velar por la aplicación de las disposiciones del presente Convenio relativas a la contratación y colocación de la gente de mar, y a la protección de la seguridad social de la gente de mar que tenga su nacionalidad, sea residente o esté domiciliada de otro modo en su territorio, en la medida en que esa responsabilidad esté prevista en el presente Convenio.

### 2.2.3 Antecedentes de la adopción de las disposiciones sobre protección de la seguridad social contenidas en el MLC, 2006<sup>18</sup>

Los requisitos en materia de protección de la seguridad social se encuentran en el *Título 4, regla 4.5*, del MLC, 2006, así como en las disposiciones conexas del **Código**, a saber, la *norma A4.5* y la *pauta B4.5* (los textos se han reproducido en el Anexo 2).

<sup>17</sup> Véase el artículo IV, párrafo 4, del MLC, 2006.

<sup>18</sup> Véase el Informe I (1A), *Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*, CIT, 94.a reunión (marítima), OIT, Ginebra, 2006, pág. 50.

En un principio, estas disposiciones suscitaron controversia, por lo que fue muy difícil llegar a un acuerdo sobre el alcance de los requisitos comprendidos en las mismas. Al mismo tiempo, había acuerdo en cuanto a que un convenio amplio sobre el trabajo marítimo debía incluir disposiciones relativas a la seguridad social. Así, el contenido de la regla 4.5 y de las disposiciones conexas establecidas en el Código es el fruto del intenso diálogo que se mantuvo durante cinco años en el marco de las diversas reuniones internacionales tripartitas que allanaron el camino hacia la adopción del MLC, 2006. El extenso debate que tuvo lugar antes de la celebración de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria en 2004 (véase un extracto del informe en el Anexo 4 de este manual) facilitó la formulación de disposiciones que permitían abordar el complejo problema de los marinos que trabajan en buques de pabellón extranjero, los cuales pudieran quedar excluidos de la protección prevista por el sistema de seguridad social del Estado del pabellón y carecer además de una protección de seguridad social en sus países de residencia o de nacionalidad. La preocupación compartida por todos era evitar que, por motivos relacionados con la exclusión de los no residentes o los no nacionales del ámbito de cobertura social en las legislaciones nacionales, o con la inexistencia de sistemas de protección social en los países de residencia o de nacionalidad, la gente de mar no tuviera ningún tipo de protección ni para sí ni para las personas a su cargo. Otro problema más general que se tomó en consideración era el que se planteaba en cuanto a los diferentes niveles de cobertura en los distintos sistemas nacionales de seguridad social, cuando tales sistemas existían.

Habida cuenta de tales dificultades, es digno de elogio que en las disposiciones sobre protección de la seguridad social incorporadas al MLC, 2006, se haya adoptado un enfoque realista para la promoción de normas de protección social, ya que de otro modo se podría haber creado un obstáculo a la ratificación en gran escala del Convenio. En realidad, las disposiciones sobre seguridad social incluidas en el MLC, 2006 (que se explican en detalle más adelante) han suscitado un alto grado de consenso político, lo que demuestra que garantizar la seguridad social para toda la gente de mar es un objetivo permanente y compartido por todos los países.

### 2.3 Carácter exhaustivo de los requisitos previstos en el MLC, 2006 – La regla 4.5

El MLC, 2006, además de consolidar los convenios marítimos anteriores de la OIT en materia de seguridad social y de tener en cuenta los obstáculos específicos que se plantean a la gente de mar, incorporó también una **nueva perspectiva** destinada a:

- promover la cobertura de la seguridad social para **todos los marinos** y
- aplicar el enfoque de la OIT descrito anteriormente con respecto a la **flexibilidad** a fin de reconocer la realidad de la mayoría de los sistemas de seguridad social, que permita al mismo tiempo
- reconocer la importancia del papel **complementario** que desempeña (a más corto plazo) la protección social ofrecida por los empleadores/armadores.

La **regla 4.5** del MLC, 2006, y las **disposiciones conexas incluidas en el Código (la norma A4.5 y la pauta B4.5)** tratan de la seguridad social, principalmente con respecto a su suministro por intermedio de los sistemas nacionales de seguridad social.

#### Regla 4.5 – Seguridad social

*Finalidad: Asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social*

1. Los Miembros deberán asegurar que toda la gente de mar y, en la medida en que lo prevea la legislación nacional, las personas a su cargo tengan acceso a una protección en materia de seguridad social de conformidad con el Código, sin que ello menoscabe cualquier condición más favorable a que se hace referencia en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución.
2. Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar.
3. Los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar, sujeta a su legislación en materia de seguridad social, y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra.

La **regla 4.5** se aplica a todo país que ha ratificado el MLC y que tiene responsabilidades para con la gente de mar debido a que:

- la gente de mar está trabajando en un buque que enarbola el pabellón del país (Estado del pabellón); y/o
- la gente de mar tiene su residencia habitual en el país (Estado de residencia).

Asimismo, la regla 4.5 abarca a todos los países, independientemente de su nivel de desarrollo, desde una perspectiva que busca abordar los complejos problemas planteados en este ámbito a raíz de las diferencias de cobertura entre los sistemas de seguridad social, allí donde éstos existen, y de las circunstancias de la fuerza de trabajo y de los empleadores, que pueden ser nacionales o residentes en países distintos del Estado del pabellón.

La **regla 4.5** establece claramente, en el **párrafo 1**, que las **disposiciones conexas** que figuran en el **Código** (en las cuales se precisa la naturaleza de las obligaciones de los Miembros) no deben ir en detrimento de cualesquiera condiciones más favorables que ya puedan ser aplicables en el país, en conformidad con el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución de la OIT. En el **párrafo 2** de la regla 4.5 se establece que los Miembros ratificantes han de adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, tanto individualmente como por medio de la cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección completa en materia de seguridad social para la gente de mar. En el **párrafo 3** se reconoce el derecho de la gente de mar *que está sujeta a la legislación sobre seguridad social de un Miembro ratificante y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, de las personas a su cargo*<sup>19</sup> a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que ampara a los trabajadores en tierra.

La cobertura estipulada en la **regla 4.5** y en las disposiciones conexas del Código es *complementaria* de la protección prevista en las **reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador** en cuanto a las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo de la gente de mar (responsabilidad que consiste en asumir los costos de la atención médica y el pago de los salarios), y también de la protección prevista en otras disposiciones del MLC, 2006, de tal manera que se asegure que no haya lagunas de cobertura.

**Regla 4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra**

*Finalidad: Proteger la salud de la gente de mar y asegurar que tenga un acceso rápido a la atención médica a bordo del buque y en tierra*

1. Todo Miembro deberá velar por que toda la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón esté cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y de que tenga un acceso rápido y adecuado a la atención médica mientras estén trabajando a bordo.
2. La protección y la atención previstas en el párrafo 1 de la presente regla serán suministradas, en principio, sin costo alguno para la gente de mar.
3. Todos los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar que esté a bordo de buques que se encuentren en su territorio y que necesite una atención médica inmediata, tenga acceso a las instalaciones médicas del Miembro en tierra.
4. (...)

**Regla 4.2 – Responsabilidad del armador**

*Finalidad: Asegurar que la gente de mar esté protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan en relación con el empleo*

1. Todo Miembro deberá asegurar que en los buques que enarbolen su pabellón se adopten medidas, en conformidad con el Código, que concedan a la gente de mar empleada en los buques el derecho a recibir ayuda y apoyo material del armador en relación con las consecuencias financieras de una enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras preste servicio en virtud de un acuerdo de empleo de la gente de mar o que se deriven del empleo en virtud de ese acuerdo.
2. La presente regla no irá en perjuicio de ningún otro recurso legal al alcance de la gente de mar.

El objetivo de la **regla 4.5**, en conjunto con las **reglas 4.1 y 4.2** y las disposiciones del **Código**, es garantizar una protección integral o, en otras palabras, completa de la seguridad social, que permita cubrir **todos los riesgos** definidos en las **nueve ramas de la seguridad social**, para **todos los marinos y las personas a su cargo**, durante toda la duración de las contingencias que puedan ocurrir.

**2.3.1 Las obligaciones específicas previstas en el MLC, 2006 – Norma A4.5**

Las obligaciones específicas de los Estados ratificantes se establecen en la **norma A4.5**. En el **párrafo 1** de dicha norma se estipula que las **nueve ramas** de la protección de la seguridad social habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa de conformidad con la regla 4.5:

**Norma A4.5 – Seguridad social**

1. Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son: **la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez, y las prestaciones de supervivencia**, que complementen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, y con otros títulos del presente Convenio.
2. En el momento de la ratificación, la protección que ha de proporcionar cada Miembro de conformidad con el párrafo 1 de la regla 4.5 deberá incluir por lo menos tres de las nueve ramas enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma.
3. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

<sup>19</sup> Las personas a cargo de los trabajadores cubiertos por la seguridad social, es decir, de la gente de mar, son las personas cuyo sustento depende de la gente de mar en la medida prevista en la legislación nacional. De acuerdo con las normas de la OIT en materia de seguridad social, se incluye entre las personas a cargo a los hijos del trabajador, con arreglo a la edad de finalización de la enseñanza, y al cónyuge que no tenga capacidad para subvenir a sus necesidades.

Estas ramas de la seguridad social corresponden a las nueve ramas clásicas de la seguridad social descritas y definidas en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), que deberían servir de guía por lo que se refiere a los componentes y a los requisitos de protección previstos en las ramas respectivas.

Las nueve ramas son:

- **Asistencia médica:** En las contingencias cubiertas se incluye todo estado mórbido, cualquiera sea su causa, y la atención médica requerida como consecuencia del embarazo, el parto y sus consecuencias; también está cubierta la atención médica de carácter preventivo.
- **Prestaciones monetarias de enfermedad:** La contingencia cubierta incluye la incapacidad para trabajar que resulta de un estado mórbido y que entraña la suspensión del ingreso.
- **Prestaciones de desempleo:** La contingencia cubierta incluye la suspensión o la pérdida del ingreso ocasionada por la imposibilidad de obtener un empleo adecuado.
- **Prestaciones de vejez:** La contingencia cubierta es la supervivencia más allá de una edad determinada (habitualmente no superior a 65 años).
- **Prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional:** Entre las contingencias cubiertas se incluyen el estado mórbido, la incapacidad para trabajar, la invalidez o la disminución de las facultades físicas resultantes de un accidente de trabajo o una enfermedad profesional prescrita.
- **Prestaciones familiares:** La contingencia cubierta es la responsabilidad de la manutención de los hijos en edad escolar o menores de 15 años de edad.
- **Prestaciones de maternidad:** Las contingencias cubiertas son la atención médica requerida por el embarazo, el parto y sus consecuencias, y la suspensión del ingreso resultante de estas condiciones.
- **Prestaciones de invalidez:** La contingencia cubierta es la incapacidad para ejercer cualquier actividad lucrativa cuando sea probable que tal incapacidad sea permanente o persista después del período en el que el beneficiario tiene derecho a percibir prestaciones monetarias por incapacidad temporal.
- **Prestaciones de sobrevivientes:** La contingencia cubierta es la pérdida de medios de subsistencia sufrida por la viuda o los hijos como consecuencia de la muerte del sostén de familia.

Como se mencionó anteriormente, esta cobertura complementa la cobertura a corto plazo asegurada por los armadores con arreglo a las reglas 4.1 y 4.2.

El **párrafo 2 de la norma A4.5** estipula que, en el momento de la ratificación, se ha de proporcionar la protección *al menos* con respecto a tres de las nueve ramas de la seguridad social; por otra parte, en el **párrafo 1 de la pauta B4.5** se recomienda a este respecto que en dichas tres ramas se incluyan al menos *la atención médica, las prestaciones de enfermedad y las prestaciones por lesiones profesionales*.

#### Pauta B4.5 – Seguridad social

1. La protección que se ha de brindar en el momento de la ratificación de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.5 debería incluir al menos las ramas de atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales.

En este sentido, el **párrafo 10 de la norma A4.5** requiere que, en el momento de la ratificación, se especifiquen cuáles serán las ramas en que se brindará protección y que ulteriormente se notifique al Director General de la OIT toda inclusión de una o más ramas adicionales en el ámbito de cobertura (la OIT conservará un registro de esta información y lo pondrá a disposición de todas las partes interesadas). El **párrafo 11** dispone que las memorias que se presenten a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT deberán incluir información acerca de los esfuerzos desplegados para hacer extensiva la protección de la seguridad social a otras ramas.

Como se indicó anteriormente, el **párrafo 3 de la norma A4.5** requiere que todo país ratificante adopte «medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección *complementaria* en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma *a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio*» (énfasis añadido). Al aplicar esta disposición, es necesario asegurar que estén cubiertos tanto los nacionales como los no nacionales que residen habitualmente en el país ratificante. La protección de la seguridad social resultante debe ser no menos favorable que la que ampara a los trabajadores en tierra residentes en el territorio del país.

#### Ejemplo de un país:

##### La protección de la seguridad social para los marinos filipinos

Filipinas es uno de los principales proveedores de gente de mar en Asia, y por lo tanto ha incluido en su régimen general de seguridad social de los asalariados a todos los marinos que residen en el país, sean nacionales o no nacionales, e independientemente de que trabajen en buques con pabellón nacional o en buques con pabellón de otros países. Los derechos de seguridad social de estos marinos se derivan de la Ley de la Seguridad Social de 1997, así como, accesoriamente, de la Ley de Trabajadores Migrantes y Filipinos en el Extranjero (núm. 8.042 de 1995) y de la normativa sobre las condiciones generales de empleo y las condiciones que rigen el empleo de los marinos filipinos a bordo de buques de navegación oceánica (SETC por su acrónimo en inglés). Las compañías navieras y las agencias de empleo están obligadas a aplicar la SETC o un convenio colectivo cuyos requisitos coincidan con los requisitos mínimos establecidos por la SETC o los superen. En la protección de la seguridad social prevista por la SETC se incluye la obligación de los empleadores de afiliarse a los marinos (a menos que se disponga otra cosa en los acuerdos multilaterales o bilaterales) a la Corporación de Seguro de Salud de Filipinas, el Sistema de Seguridad Social (SSS) y el Régimen de Indemnización de los Trabajadores Asalariados, que ofrecen atención médica y prestaciones de enfermedad, maternidad, vejez, lesiones profesionales, invalidez y sobrevivientes.

### 2.3.2 La flexibilidad integrada

Es importante tener en cuenta que el MLC, 2006, no obliga a ningún país a proporcionar una cobertura completa en todos los ramos inmediatamente. En el momento de la ratificación, el punto de partida de cada país ratificante consiste en dar a los marinos que son nacionales o residentes habituales (y a otra gente de mar que trabaje en sus buques, cuando el sistema del país prevea su cobertura) un acceso a condiciones de seguridad social que sean no menos favorables que las que ya tienen los trabajadores en tierra de dicho país (véase el párrafo 1 de la regla 4.5). Sin embargo, esta protección debe satisfacer por lo menos los requisitos mínimos esenciales establecidos en el párrafo 3 de la norma A4.5 que se ha citado más arriba.

Esto significa que, en el momento de la ratificación, todos los países deben:

- proporcionar protección de seguridad social, con arreglo a sus circunstancias nacionales, en al menos tres de las nueve ramas;
- proporcionar esta protección al menos a la gente de mar que reside habitualmente en su territorio; y
- garantizar que esta protección sea no menos favorable que la que ampara a los trabajadores en tierra que residen en el país.

Además, todos los países tienen la obligación de **avanzar hacia una mayor protección**, concretamente mediante la adopción de medidas encaminadas a lograr una protección de seguridad social cada vez más completa para la gente de mar (regla 4.5, párrafo 2). Aun cuando esta es una obligación internacional vinculante, al igual que las disposiciones de los demás convenios sobre seguridad social, el ritmo al cual los países deben progresar hacia el objetivo final es, en cambio, *flexible*. Dicho ritmo se establece a tenor de las circunstancias nacionales respectivas y teniendo en cuenta también las posibilidades de avanzar con el apoyo de la cooperación internacional. Ahora bien, por tratarse de una obligación, los órganos de la OIT encargados del control de la aplicación de los convenios ratificados pueden pedir a los países ratificantes que expliquen los motivos de un eventual retraso en la aplicación con respecto a otros países confrontados a circunstancias similares, especialmente cuando los países ratificantes puedan apoyarse en acuerdos bilaterales o multilaterales sobre seguridad social.

Todo país que se encuentre en una etapa temprana de la puesta en práctica de un régimen de protección de la seguridad social podría recurrir, cuando sea posible, a la *flexibilidad* introducida por el **párrafo 4 de la norma A4.5**. Esta disposición prevé la posibilidad de que se establezcan mecanismos flexibles en el marco de acuerdos bilaterales y multilaterales y de organizaciones de integración económica regional. También se prevé una *flexibilidad adicional* en cuanto a la forma en que cada país garantiza la protección. En el **párrafo 7 de la norma A4.5** se reconoce que esta protección puede preverse en leyes o reglamentos, en regímenes privados o en convenios colectivos o en una combinación de éstos.

El **párrafo 9 de la norma A4.5** estipula que los países ratificantes deben establecer procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos (véase también la **pauta B4.5, párrafos 3 y 4**).

### 2.3.3 Responsabilidades del Estado del pabellón para con la gente de mar que no es ni nacional ni residente suya

Como se señaló anteriormente, la **regla 4.5** se dirige principalmente a los países cuya gente de mar (y las personas a su cargo) residen habitualmente en esos países. Sin embargo, todos los Estados tienen responsabilidades en cuanto a su seguridad social.

Asimismo, en cada país recae una cierta responsabilidad por lo que se refiere a los marinos que no están amparados por el sistema nacional de protección social debido a que no tienen su residencia habitual en éste, si bien están trabajando a bordo de buques que enarbolan su pabellón, responsabilidad que se ejercerá en la medida en que esos marinos no estén adecuadamente cubiertos por los regímenes nacionales del país en el que tengan su residencia habitual o del que sean nacionales (véanse los **párrafos 5 y 6 de la norma A4.5** y el **párrafo 5 de la pauta B4.5**).

#### Norma A4.5 – Seguridad social

5. Las responsabilidades de los Miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón deberá incluir las previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y en las disposiciones conexas del Código, así como las inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional.
6. Los Miembros deberán tomar en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma.

#### Pauta B4.5 – Seguridad social

5. Todo Miembro cuyo pabellón enarbole el buque a bordo del cual presta servicio la gente de mar (nacionales, extranjeros o ambas categorías) debería proporcionar a la misma la protección en materia de seguridad social prevista en el Convenio, según proceda. Dicho Estado debería examinar periódicamente las ramas contempladas en el párrafo 1 de la norma A4.5 con miras a identificar toda rama adicional que redunde en beneficio de la gente de mar.

La **principal responsabilidad** que incumbe a un *Estado del pabellón* en virtud de la regla 4.5 y de la norma A4.5 es asegurar que los armadores cumplan sus obligaciones en materia de protección de la seguridad social para con la gente de mar empleada en sus buques, y en especial las obligaciones definidas en las **reglas 4.1 y 4.2** (véase el **párrafo 5 de la norma A4.5**) en lo que atañe, respectivamente, a la prestación de atención médica a bordo de los buques y en tierra, y a la responsabilidad del armador sobre el pago de los costos de atención médica y de la indemnización financiera de la gente de mar y sus familias, según proceda, en caso de enfermedad, lesión o muerte ocurridas mientras los marinos presten servicio en virtud de un acuerdo de empleo o que se deriven del empleo.

#### Norma A4.5 – Seguridad social

5. Las responsabilidades de los Miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón deberá incluir las previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y en las disposiciones conexas del Código, así como las inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional.

En el MLC, 2006, se recomienda que, al ejercer su jurisdicción sobre las cuestiones sociales, los Estados del pabellón verifiquen que los armadores cumplen sus obligaciones en lo que atañe a la protección en materia de seguridad social y, en especial, que pagan las cotizaciones que puedan exigir los regímenes de seguridad social de otros países en relación con la gente de mar (**párrafo 7 de la pauta B4.5**).

#### Pauta B4.5 – Seguridad social

7. Al ejercer efectivamente su jurisdicción sobre las cuestiones sociales, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque debería comprobar que se cumplen las responsabilidades de los armadores en lo que atañe a la protección en materia de seguridad social, con inclusión del pago de las cotizaciones a los regímenes de seguridad social.

También es importante tener en cuenta que la información sobre la protección de seguridad social «complementaria» proporcionada por los armadores debe incluirse en los acuerdos de empleo de la gente de mar con arreglo al **párrafo 4 h) de la norma A2.1**. Este es un tema que, según lo dispuesto en el MLC, 2006, el Estado del pabellón tiene la obligación de inspeccionar y, en el caso de algunos buques, certificar<sup>20</sup>.

#### Norma A2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar

4. Todo Miembro deberá adoptar una legislación en la que se especifiquen las cuestiones que han de incluirse en todos los acuerdos de empleo de la gente de mar que se rijan por su legislación nacional. Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán contener en todos los casos los siguientes datos:

(...)

- h) las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar a la gente de mar;

**Otras responsabilidades:** Los Estados del pabellón tienen también la obligación de cooperar con los Estados de residencia de la gente de mar a fin de garantizar la conservación de los derechos de seguridad social adquiridos durante el empleo o en curso de adquisición, mediante acuerdos bilaterales o acuerdos multilaterales (**norma A4.5, párrafo 8**). Además, cuando otro país reclama el pago de las cotizaciones requeridas por su régimen de seguridad social para la gente de mar, el Estado del pabellón tiene la responsabilidad de verificar que la gente de mar que trabaja a bordo de los buques que enarbolan su pabellón pague sus cotizaciones.

#### Norma A4.5 – Seguridad social

8. En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.

#### El ejemplo de Noruega

■ Como Estado del pabellón, Noruega ha establecido un régimen de seguro de vejez (pensiones) que cubre a:

- todos los residentes
- todos los nacionales que viven en otros países
- todos los nacionales de países que son parte en un acuerdo multilateral en el que Noruega también es parte, y
- todos los nacionales de terceros países que residen en alguno de los Estados nórdicos, en virtud de otro acuerdo multilateral

La legislación de pensiones establece que todos los trabajadores asalariados que están amparados por dicho régimen social y que trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de Noruega deben cotizar al mismo, y también deben cotizar sus empleadores, es decir, los armadores. Incumbe al armador la responsabilidad de descontar las cotizaciones de cada persona empleada a bordo y de remitir su cotización y las cotizaciones de los asalariados a la «agencia nacional de pensiones».

Noruega ha establecido también un «organismo internacional de pensiones», que se encarga concretamente del pago de las prestaciones a los pensionistas que residen en otro país; este organismo funciona conjuntamente con la «agencia nacional de pensiones».

Fuente: <http://www.pts.no>

<sup>20</sup> Véase *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, OIT, Ginebra, 2009, páginas 77-79.

## 2.4 Puesta en práctica del MLC, 2006: Las diferentes situaciones de los países

Como se ha indicado anteriormente, la **regla 4.5** y la norma **A4.5** conexas reflejan un enfoque que reconoce la gran variedad de sistemas y regímenes de seguridad social nacionales y las diferentes áreas de cobertura consideradas en cada país con respecto a las prestaciones. Esto significa que la **regla 4.5** y la **norma A4.5** pueden aplicarse de maneras muy diferentes en función de las condiciones nacionales y de los ámbitos de cobertura de cada país.

Todos los países que ratifican el MLC, 2006, tienen la obligación de:

- considerar, como parte de su obligación en materia de cooperación internacional (véase también el **artículo I**), la adopción de mecanismos para ofrecer beneficios comparables a la gente de mar que no tiene una cobertura adecuada de seguridad social y, eventualmente, organizar la prestación de la protección necesaria;
- desempeñar una función importante en la promoción de la protección de todos los marinos y en la cooperación necesaria para garantizar dicha protección; y
- esforzarse por alcanzar progresivamente una cobertura social completa para los marinos en las nueve ramas de la seguridad social.

### 2.4.1 Obligaciones de los países que ya cuentan con sistemas de seguridad social

En el caso de los países que ya se han dotado de sistemas nacionales de seguridad social para los trabajadores, incluida la gente de mar que reside habitualmente en el país de que se trate y, según proceda, las personas a su cargo, es probable que se necesitarán muy pocos ajustes (o incluso ninguno) para poder ratificar el MLC, 2006. Así, la única formalidad requerida consistirá en indicar cuáles serán las (al menos) tres ramas de entre las nueve ramas de la seguridad social que estarán cubiertas por el MLC, 2006, para el país en cuestión, en el entendido de que ulteriormente se hará lo necesario para incluir progresivamente las nueve ramas, en caso de todavía no estén cubiertas (norma A4.5, párrafo 10, y regla 4.5, párrafo 2, respectivamente).

#### Norma A4.5 – Seguridad social

10. En el momento de la ratificación, todo Miembro deberá especificar en qué ramas se brinda protección de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma. Ulteriormente deberá notificar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo cuándo proporciona protección en materia de seguridad social respecto de una o más ramas adicionales de las enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma. El Director General deberá conservar un registro de esta información y deberá ponerlo a disposición de todas las partes interesadas.

#### Regla 4.5 – Seguridad social

2. Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar.

Si un país tiene un sistema de seguridad social, pero éste todavía no da cobertura a la gente de mar que reside habitualmente en el país, habrá que extender el ámbito de protección existente para incluir a la gente de mar y, dado el caso, a las personas a su cargo, en un nivel al menos igual al de la protección de que gozan los trabajadores en tierra (regla 4.5, párrafo 3).

#### Tendencias generales

En las últimas décadas, muchos países han extendido la cobertura de sus regímenes generales de seguridad social a la gente de mar, la cual estaba previamente excluida o amparada por regímenes especiales que a menudo proporcionaban prestaciones limitadas. Esta extensión no sólo permite garantizar la igualdad de trato de la gente de mar y sus familias con respecto a los trabajadores en tierra por lo que se refiere a la seguridad social, y asegurar en general que la gente de mar y sus familias tengan una mayor cobertura de la seguridad social, sino que también puede contribuir a simplificar y normalizar la administración de la seguridad social y a facilitar la coordinación de la seguridad social entre los países.

Si la gente de mar trabaja fuera de su país, a bordo de buques que enarbolan pabellón de otros Estados, los países interesados deberían cooperar, en el marco de acuerdos multilaterales y bilaterales y de otros mecanismos, para garantizar la conservación de los derechos de seguridad social adquiridos o en curso de adquisición (**norma A4.5, párrafo 8**). También deberían concertarse acuerdos con los armadores y los Estados del pabellón para garantizar la cobertura y la recaudación y el pago de las cotizaciones, según proceda.

### Ejemplo de acuerdo multilateral

En la Unión Europea (UE), los Estados Miembros están jurídicamente obligados por normativas comunes (la reglamentación comunitaria) relativas a ciertas cuestiones. Algunas de estas normas se refieren a la aplicación de regímenes de seguridad social a los trabajadores asalariados que se desplazan dentro de la zona europea y sus familiares, y a la coordinación de los sistemas de seguridad social; estos regímenes y sistemas rigen para todos los nacionales de todos los países que forman parte de UE, incluidos los marinos y sus familiares y supervivientes. La principal normativa vigente en la UE en la actualidad se basa en el principio de la igualdad de trato, según el cual los nacionales de todos los países de la UE, así como todas las personas que residen en la UE (incluidos los nacionales de terceros países), reciben un mismo trato por lo que se refiere a los derechos de seguridad social y a las obligaciones previstas en la legislación nacional, con respecto a las nueve ramas de la seguridad social. Dicho principio se aplica a los regímenes generales y los regímenes especiales de seguridad social, tanto contributivos como no contributivos, y a los regímenes relativos a las obligaciones del empleador o del armador. Véase el **Reglamento (CE) núm. 883/2004** del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la coordinación de los sistemas de seguridad social.

Dicho Reglamento reconoce también el principio de la totalización de los períodos de seguro, conforme al cual los períodos de seguro, de empleo o de residencia en un país de la zona de la UE se tienen en cuenta en todos los demás países de la zona. Para la gente de mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan un pabellón distinto del de su país de residencia, esto significa que, a efectos de la adquisición del derecho a percibir prestaciones en su Estado de residencia, se deben tomar en cuenta los períodos de seguro o de empleo cumplidos bajo la jurisdicción de los demás Estados del pabellón que también forman parte de la zona. Según el Reglamento, una persona está sujeta a la legislación de un único Estado Miembro, a saber, aquél donde el trabajador ejerce una actividad remunerada. Por lo tanto, una persona empleada a bordo de un buque que enarbola el pabellón de un Estado miembro de la UE está sometida a la legislación de ese Estado, a menos que sus ingresos sean pagados por una empresa en el Estado de residencia, en cuyo caso primará la legislación de seguridad social del Estado de residencia, ya que se considera que el empleador es quien paga los salarios. Para tener cobertura social, un nacional o residente de uno de los países de la zona tiene que estar asegurado (y pagar las cotizaciones) en el Estado cuyo pabellón enarbola el buque.

## 2.5 Obligaciones mínimas de los países que aún no han instaurado sistemas de seguridad social

Como se señaló anteriormente con respecto al *párrafo 3 de la norma A4.5*, todo país ratificante está obligado a:

- **adoptar medidas** acordes con sus circunstancias nacionales para **proporcionar la protección complementaria** en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la norma A4.5 a **toda la gente de mar** que tenga residencia habitual en su territorio; y
- **asegurar** que la protección resultante **no sea menos favorable** que la protección de que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

Si un sistema nacional de seguridad social de los marinos cumple al menos estas dos condiciones básicas, el país está en condiciones de ratificar el MLC, 2006, por lo que se refiere a su obligación de proporcionar seguridad social a la gente de mar. Se prevé un margen de flexibilidad en el sentido de que esta obligación puede cumplirse:

- a) mediante diversos acuerdos bilaterales o multilaterales o sistemas basados en el pago de cotizaciones (**norma A4.5, párrafo 3**); y

### Norma A4.5 – Seguridad social

3. (...) Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.

- b) merced a la introducción de un grado de flexibilidad adicional en cuanto a la forma en que el país garantiza la protección. Por ejemplo, en el **párrafo 7 de la norma A4.5** se reconoce que la protección social se podría prever en leyes o reglamentos, en regímenes privados, en convenios colectivos o en mecanismos que combinen estos instrumentos.

### Norma A4.5 – Seguridad social

7. La protección en virtud del párrafo 1 de la regla 4.5 podrá estar contenida, cuando proceda, en una ley o reglamento, en regímenes privados o en convenios de negociación colectiva o en una combinación de éstos.

### Parte 3: Anexos y otros recursos de información sobre la seguridad social

Se incluyen en esta parte cinco anexos con información básica adicional y referencias y extractos de otras herramientas y recursos, como las disposiciones modelo para la legislación nacional.

- Anexo 1: Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006
- Anexo 2: Regla 4.5, norma A4.5 y pauta B4.5
- Anexo 3: Disposiciones modelo para la legislación nacional (Extractos del manual de la OIT titulado *Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional*)
- Anexo 4: Addéndum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado del convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social (Informe PTMC/2004/4)
- Anexo 5: Cuadro de ratificaciones de los convenios de la OIT sobre seguridad social

## Anexo 1

### Nota Explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006

1. El objeto de la presente nota explicativa, que no forma parte del Convenio sobre el trabajo marítimo, es servir de guía respecto del Convenio en general.
2. El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.
3. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).
4. En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.
5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:  
Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques  
Título 2: Condiciones de empleo  
Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda  
Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social  
Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación
6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
  - a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
  - b) permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y
  - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).
8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).
9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, b)) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, a)). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.
10. Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A). Sin embargo, se exige a los Miembros, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga. Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios inter-nacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

## Anexo 2

### Regla 4.5, norma A4.5 y pauta B4.5

#### Regla 4.5 – Seguridad social

*Finalidad: Asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social*

1. Los Miembros deberán asegurar que toda la gente de mar y, en la medida en que lo prevea la legislación nacional, las personas a su cargo tengan acceso a una protección en materia de seguridad social de conformidad con el Código, sin que ello menoscabe cualquier condición más favorable a que se hace referencia en el párrafo 8 del artículo 19 de la Constitución.
2. Los Miembros se comprometen a adoptar medidas, acordes con sus circunstancias nacionales, individualmente y por medio de una cooperación internacional, para lograr progresivamente una protección en materia de seguridad social completa para la gente de mar.
3. Los Miembros deberán asegurarse de que la gente de mar, sujeta a su legislación en materia de seguridad social, y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, las personas a su cargo tengan derecho a beneficiarse de una protección en materia de seguridad social no menos favorable que la que gozan los trabajadores en tierra.

#### Norma A4.5 – Seguridad social

1. Las ramas que habrán de considerarse para lograr progresivamente una cobertura completa en materia de seguridad social de conformidad con la regla 4.5 son: la atención médica, las prestaciones de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones por lesiones profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez, y las prestaciones de supervivencia, que complementen la protección proporcionada de conformidad con las reglas 4.1, sobre atención médica, y 4.2, sobre la responsabilidad del armador, y con otros títulos del presente Convenio.
2. En el momento de la ratificación, la protección que ha de proporcionar cada Miembro de conformidad con el párrafo 1 de la regla 4.5 deberá incluir por lo menos tres de las nueve ramas enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma.
3. Los Miembros deberán adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio. Esta responsabilidad podría cumplirse, por ejemplo, mediante la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales o de sistemas basados en cotizaciones. La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio.
4. No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo al párrafo 3 de la presente norma, los Miembros podrán determinar, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que esté sujeta la gente de mar.
5. Las responsabilidades de los Miembros respecto de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón deberá incluir las previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y en las disposiciones conexas del Código, así como las inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional.
6. Los Miembros deberán tomar en consideración las distintas maneras en que, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, se proporcionarán a la gente de mar prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma.
7. La protección en virtud del párrafo 1 de la regla 4.5 podrá estar contenida, cuando proceda, en una ley o reglamento, en regímenes privados o en convenios de negociación colectiva o en una combinación de éstos.
8. En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales, los Miembros deberán cooperar, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales o mediante otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, adquiridos o en curso de adquisición de toda la gente de mar, independientemente de su lugar de residencia.
9. Los Miembros deberán establecer procedimientos justos y eficaces para la resolución de conflictos.

10. En el momento de la ratificación, todo Miembro deberá especificar en qué ramas se brinda protección de conformidad con el párrafo 2 de la presente norma. Ulteriormente deberá notificar al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo cuándo proporciona protección en materia de seguridad social respecto de una o más ramas adicionales de las enumeradas en el párrafo 1 de la presente norma. El Director General deberá conservar un registro de esta información y deberá ponerlo a disposición de todas las partes interesadas.
11. Las memorias presentadas a la Oficina Internacional del Trabajo en virtud del artículo 22 de la Constitución también deberán incluir información acerca de las medidas adoptadas de conformidad con el párrafo 2 de la regla 4.5 para hacer extensiva la protección a otras ramas.

#### **Pauta B4.5 – Seguridad social**

1. La protección que se ha de brindar en el momento de la ratificación de conformidad con el párrafo 2 de la norma A4.5 debería incluir al menos las ramas de atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales.
2. En las circunstancias mencionadas en el párrafo 6 de la norma A4.5, pueden proporcionarse prestaciones comparables a través de seguros, acuerdos bilaterales y multilaterales u otros medios eficaces, teniendo en cuenta las disposiciones de los convenios de negociación colectiva pertinentes. En los casos en que se adopten esas medidas, debería informarse a la gente de mar cubierta por tales medidas por qué medios se proporcionará protección de las distintas ramas de la seguridad social.
3. En los casos en que la gente de mar esté sujeta a más de una legislación nacional sobre seguridad social, los Miembros interesados deberían cooperar para determinar por mutuo acuerdo cuál legislación se ha de aplicar, teniendo en cuenta factores tales como el tipo y el nivel de protección previstos por las legislaciones respectivas que sean más favorables a la gente de mar interesada, así como las preferencias de la gente de mar.
4. Los procedimientos que se han de establecer en virtud del párrafo 9 de la norma A4.5 deberían estar diseñados para abarcar todos los conflictos relacionados con las quejas de la gente de mar interesada, independientemente de la manera en que se proporcione esa cobertura.
5. Todo Miembro cuyo pabellón enarbole el buque a bordo del cual presta servicio la gente de mar (nacionales, extranjeros o ambas categorías) debería proporcionar a la misma la protección en materia de seguridad social prevista en el Convenio, según proceda. Dicho Estado debería examinar periódicamente las ramas contempladas en el párrafo 1 de la norma A4.5 con miras a identificar toda rama adicional que redunde en beneficio de la gente de mar.
6. En el acuerdo de empleo de la gente de mar deberían indicarse los medios por los cuales el armador proporcionará a la gente de mar protección en las distintas ramas de la seguridad social, así como cualquier otra información pertinente a disposición del armador, por ejemplo las deducciones reglamentarias de los salarios de la gente de mar y las contribuciones de los armadores que puedan deducirse de conformidad con los requisitos establecidos por órganos autorizados identificados en aplicación de los regímenes de seguridad social nacionales pertinentes.
7. Al ejercer efectivamente su jurisdicción sobre las cuestiones sociales, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque debería comprobar que se cumplen las responsabilidades de los armadores en lo que atañe a la protección en materia de seguridad social, con inclusión del pago de las cotizaciones a los regímenes de seguridad social.

## Anexo 3

### Disposiciones modelo para la legislación nacional

#### Extractos<sup>21</sup> del manual de la OIT titulado *Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional*

#### Introducción

El presente manual contiene un modelo de disposiciones legales para la puesta en práctica del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006)<sup>22</sup>. El modelo sigue rigurosamente las disposiciones del Convenio. Dicho esto, no constituye una propuesta de ley nacional (aunque con algunos ajustes se podría utilizar como tal); más bien, se ha concebido como herramienta auxiliar, en su totalidad o en parte, para los legisladores nacionales y asesores legislativos en su labor de redacción de los textos jurídicos necesarios para aplicar el MLC, 2006.

Cabría señalar que en el párrafo 5 del artículo IV del MLC, 2006, se establece que:

5. *Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.*

El modelo que hoy se propone ha sido preparado con el fin de aportar orientaciones para la redacción de disposiciones nacionales de aplicación del MLC, 2006, las cuales **podrían** incluirse en la legislación. Corresponderá a cada país decidir si una determinada disposición debería incorporarse a una ley dada (por ejemplo, una ley del Parlamento o Congreso) o a un reglamento u otro texto legislativo complementario, tales como las ordenanzas o las directivas marítimas. Otra opción – en el caso de materias para las que el MLC, 2006, no requiere específicamente una legislación – consiste en que un país puede decidir que ciertas cuestiones tal vez se aborden con mayor eficacia en otros instrumentos legales, como los convenios colectivos, o incluso por medio de instrucciones administrativas cuando las disposiciones del MLC, 2006, se refieren esencialmente a medidas que los gobiernos pueden tomar directamente. En algunos casos, un país puede decidir que no es necesario adoptar nuevas medidas legales habida cuenta de que, por ejemplo, los derechos de la gente de mar en virtud del Convenio ya están debidamente amparados por la legislación general aplicada en los tribunales. **Las disposiciones modelo abarcan todos los temas tratados en el MLC, 2006, pero este enfoque sólo tiene por objeto contribuir a asegurar la aplicación íntegra del Convenio y no debería entenderse necesariamente como una recomendación en el sentido de que la adopción de una ley única sería la forma más adecuada de regular un tema en particular, sobre todo si se tiene en cuenta que la situación de cada país será diferente en función de su sistema jurídico y otros factores.** Asimismo, habrá que tener en cuenta la terminología jurídica utilizada, que también difiere de país a país, así como la situación jurídica de los acuerdos internacionales (tratados o convenios) como el MLC, 2006, en virtud de la Constitución del país de que se trate.

Además, en algunos casos un país ya podría disponer de una legislación importante en vigor – por ejemplo, en el marco de una ley general sobre el transporte marítimo – y haber incorporado a la misma diversas normas de trabajo marítimo sobre temas como la edad mínima, la seguridad social y la seguridad y salud en el trabajo, y contar con mecanismos de cumplimiento de los convenios marítimos internacionales, por ejemplo a través de la inspección y certificación de buques; ello podría ser el resultado de la ratificación de los convenios adoptados anteriormente por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) o de otros convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI). En tales circunstancias, quizás sea necesario introducir simplemente algunos ajustes legales mínimos para actualizar las disposiciones o colmar sus lagunas. Una situación diametralmente distinta es la de los países cuya legislación marítima pudiera ser escasa o inexistente. En estos casos, podría ser preferible adoptar una sola ley u otro instrumento. De cualquier modo, siempre habría que llevar a cabo una revisión legislativa nacional (para detectar posibles carencias) a fin de determinar cuál es el enfoque más adecuado. También cabría mencionar el formulario de la OIT para la redacción de las memorias que se han de presentar en virtud de lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la OIT<sup>23</sup>, formulario en el que se indica qué documentos se deberían someter a los órganos de control normativo de la OIT después de la ratificación.

[...]

#### Cómo utilizar este manual

La organización del manual es la siguiente: en las **páginas de la izquierda** (páginas pares) se presentan los comentarios, en los que se explica el propósito del texto propuesto sobre cada tema y se indican determinados puntos a los que

<sup>21</sup> Algunos aspectos formales de los extractos se han modificado para su inclusión en el presente manual sobre seguridad social.

<sup>22</sup> El texto del Convenio se encuentra en la dirección <http://www.ilo.org/mlc>.

<sup>23</sup> El formulario se encuentra en la dirección [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_145296/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_145296/lang--en/index.htm).

habría que prestar atención especial. En las **páginas de enfrente, a la derecha** (páginas impares) se presentan las disposiciones modelo que los redactores legislativos podrían adaptar para ajustarlas a las circunstancias nacionales. Las **notas de pie de página** no están destinadas a figurar en la legislación nacional: su inclusión sólo obedece a la necesidad de señalar cuáles son los requisitos específicos del MLC, 2006, a que se refieren las disposiciones. Sin embargo, la información contenida en las notas de pie de página también podrá ser útil para los gobiernos en el momento de redactar la parte I de sus propias declaraciones de conformidad laboral marítima (véase el MLC, 2006, Anexo A5-II), que se llevarán a bordo de los buques comprendidos en la categoría que se ha de certificar. También pueden ser útiles para cumplimentar las memorias que los gobiernos deben presentar a la OIT en virtud del artículo 22 de su Constitución (véase el **Anexo** de este manual).

El texto de las disposiciones modelo que está **en negrita** procede de las partes obligatorias del MLC, 2006, es decir, el Reglamento y la Parte A del Código (las normas). El tipo de letra corriente indica que el texto no procede del Convenio, pero se propone por considerarse obviamente necesario o útil para permitir la correcta aplicación del Convenio. El texto *en cursiva* está tomado del Código, Parte B, es decir, de las pautas del MLC, 2006, a las que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo VI del Convenio, se debe dar debida consideración a la hora de elaborar las disposiciones nacionales de aplicación de las disposiciones obligatorias del Convenio. El texto entre corchetes [...] indica los cambios o adiciones que hay que introducir para adecuarlo a la terminología, a las situaciones o a las decisiones de cada país (por ejemplo, las decisiones en cuanto al período que se considerará como «noche» con respecto a la gente de mar menor de 18 años) o a la designación exacta de una autoridad competente o ministerio. También se han colocado entre corchetes [ ] los textos que tal vez no sean aplicables a un país en particular debido, por ejemplo, a su situación nacional.

En varias secciones se hace referencia a un «**apéndice**». En las presentes disposiciones modelo se proponen nueve apéndices (I a IX)<sup>24</sup> que se enumeran al final del manual. No se ha desarrollado el contenido de estos apéndices. Su objetivo es servir como propuesta legislativa ante la posible necesidad de contar con disposiciones o medidas complementarias que se formularán ulteriormente previa celebración de consultas en cada país o por medio de otros procedimientos, quizás en otras normativas o leyes nacionales. En algunos casos se podrán incluir otros datos nacionales específicos.

[...]

#### **Regla 4.5; y norma A4.5 y pauta B4.5 del Código**

##### **Comentario**

##### **Seguridad social**

*Finalidad: Asegurar que se adopten medidas que den acceso a la gente de mar a una protección en materia de seguridad social*

La mayoría de las obligaciones previstas en la regla 4.5 del MLC, 2006, que tratan de la seguridad social, y las disposiciones correspondientes del Código, están destinadas a los países en que la gente de mar tiene su residencia habitual. Hay además algunas obligaciones específicas que atañen a los Estados del pabellón, las cuales confirman en lo esencial las obligaciones complementarias en virtud de las reglas 4.1 y 4.2 y las demás disposiciones del MLC, 2006, en materia de protección social. Otra obligación de carácter más general se aplica a todos los países: cooperar para conseguir que los marinos no se queden sin protección de seguridad social cuando trabajen fuera de su país de residencia. Tanto la forma jurídica como el sistema de aplicación de estos requisitos son flexibles y pueden revestir la forma de leyes o reglamentos, regímenes privados, convenios colectivos o una combinación de estos instrumentos. También pueden conllevar la concertación de acuerdos bilaterales o multilaterales para asegurar el mantenimiento de la cobertura de los sistemas, tanto contributivos como no contributivos, o materializarse en disposiciones adoptadas en el marco de organizaciones regionales de integración económica. Los detalles de la cobertura en cuestión figurarán por lo general en las leyes o reglamentos nacionales relativas a las prestaciones de la seguridad social de que se trate. Sin embargo, algunas disposiciones tienen que incluirse también en alguno de los formatos mencionados antes, con el fin de clarificar el derecho general a la protección que ofrece el país de residencia. Los principales requisitos son:

- La ratificación del MLC, 2006, no debe implicar una baja del nivel de protección de la seguridad social ya existente en el país que se trate.
- El nivel de las obligaciones relativas a la protección de la seguridad social en cualquier país dependerá de sus circunstancias nacionales y de la disponibilidad de medios de cooperación internacional.
- Cada país debe adoptar medidas para lograr progresivamente una seguridad social cada vez más completa para la gente de mar.

<sup>24</sup> Con respecto a la seguridad social, en las disposiciones modelo para la legislación nacional se propone sólo un apéndice (el Apéndice VI).

- Como mínimo, hay que tomar medidas, con arreglo a las circunstancias nacionales, para asegurar que toda la gente de mar (y las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional) que reside habitualmente en el territorio de un país tenga derecho a una protección de la seguridad social en las ramas de seguridad social (un mínimo de tres) que el país en cuestión haya notificado al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, las cuales se elegirán entre las siguientes nueve ramas: asistencia médica, prestaciones monetarias de enfermedad, prestaciones de desempleo, prestaciones de vejez, prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional, prestaciones familiares, prestaciones de maternidad, prestaciones de invalidez y prestaciones de sobrevivientes.
- La protección de la seguridad social debe ser no menos favorable que la protección que se brinda a los trabajadores en tierra residentes en el territorio del país.
- También se debe estudiar la manera de proporcionar a la gente de mar, en conformidad con la legislación y la práctica nacionales, prestaciones comparables en los casos en que no exista una cobertura suficiente en las ramas mencionadas.
- Los países deben cooperar entre sí para asegurar el mantenimiento de derechos adquiridos de la seguridad social o los derechos en el curso de adquisición.

#### Sección 4.5 Seguridad social

1. La gente de mar y las **personas a su cargo**<sup>25</sup> están amparadas por el régimen de seguridad social [establecido en el Apéndice VI del presente / de la presente [insértese aquí la denominación del instrumento]] de acuerdo con lo indicado en los párrafos siguientes; **esta cobertura se extenderá e incrementará progresivamente de tiempo en tiempo por decisión de la autoridad competente, hasta que se alcance la protección integral de la seguridad social**<sup>26</sup>.
2. **Este régimen se compone de [tres, o más según se especifica más adelante] de las siguientes ramas de protección de la seguridad social, que complementan la protección prevista en** [las secciones 4.1 y 4.2 de las disposiciones modelo para la legislación nacional]:
  - a) atención médica;
  - b) prestaciones monetarias de enfermedad;
  - c) prestaciones de desempleo;
  - d) prestaciones de vejez;
  - e) prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional;
  - f) prestaciones familiares;
  - g) prestaciones de maternidad;
  - h) prestaciones de invalidez;
  - i) prestaciones de sobrevivientes<sup>27</sup>.
3. A contar de la fecha de entrada en vigor del/de la presente [denominación del instrumento]:
  - a) **todos los marinos que residen habitualmente en** [insértese aquí el nombre del país] **disfrutarán de la protección establecida** [en el apéndice VI] **con respecto a las ramas de la seguridad social mencionadas en el párrafo 2, en los apartados** [insértense aquí a), b), c), ... en función de las ramas que haya indicado el país en el momento de la entrada en vigor del instrumento<sup>28</sup>];
  - b) [el apartado a) regirá también para los marinos que son nacionales de [insértese aquí el nombre del país]<sup>29</sup>];

<sup>25</sup> Se remite al párrafo 1 de la regla 4.5. En el párrafo 1 de esta sección 4.5 se describe la cobertura *plena* de la seguridad social para la gente de mar, que se alcanzará de forma progresiva *cuando y en la medida que lo permitan las circunstancias nacionales*. La cobertura *real* (más limitada) en el momento de la entrada en vigor del nuevo instrumento nacional se especificará en el párrafo 2 de la sección 4.5 (en el apartado f) del párrafo 3 se podrá indicar cual será la extensión de la cobertura para las *personas a cargo*), o podrá ser determinada por la autoridad competente en función de las circunstancias nacionales.

<sup>26</sup> Véase la regla 4.5, párr. 2.

<sup>27</sup> Véase el párrafo 1 de la norma A4.5.

<sup>28</sup> En el momento de la ratificación, la protección que se ha de brindar debe incluir al menos tres de las nueve ramas. En el párrafo 1 de la pauta B4.5 se recomienda que estas tres ramas sean la atención médica, las prestaciones monetarias de enfermedad y las prestaciones en caso de accidente del trabajo y de enfermedad profesional. En la lista de ramas deberían incluirse también las demás ramas de protección de la seguridad social aplicables a otros trabajadores (distintos de la gente de mar) que tienen residencia habitual en el país; véanse el párrafo 3 de la regla 4.5 y el párrafo 3 de la norma A4.5.

<sup>29</sup> Véase el párrafo 5 de la pauta B4.5.

- c) [el apartado a) regirá también para los marinos que son nacionales de los países designados por la autoridad competente o tienen residencia habitual en ellos<sup>30</sup>; *estos marinos recibirán orientación en cuanto a los medios a través de los cuales se les proporcionará la protección de la seguridad social correspondiente a las diversas ramas*<sup>31</sup>;
- d) los marinos también disfrutarán de cualesquiera prestaciones de seguridad social que **sean inherentes a las obligaciones generales de** [insértese aquí el nombre del país] **en virtud del derecho internacional**, según lo determine la autoridad competente<sup>32</sup>;
- e) los marinos señalados en [los apartados a) a c) que anteceden] disfrutarán también de **cualesquiera condiciones más favorables** a las que los marinos en su situación tenían derecho en virtud de la legislación de [insértese aquí el nombre del país] antes de la entrada en vigor del /de la presente [denominación del instrumento]<sup>33</sup>;
- f) las **personas a cargo** de los marinos a que se refiere el presente párrafo también serán cubiertos por la protección de la seguridad social de que disfrutaban los marinos, **en la medida prevista en la legislación de** [insértese aquí el nombre del país] según lo determine la autoridad competente<sup>34</sup>.
4. Con el fin de **alcanzar progresivamente la protección integral de la seguridad social para todos los marinos**<sup>35</sup> bajo la jurisdicción de [insértese aquí el nombre del país], la autoridad competente **examinará** periódicamente<sup>36</sup> la protección de la seguridad social a disposición de la gente de mar de conformidad con el párrafo 3, teniendo en cuenta toda mejora ulterior **en las circunstancias nacionales**, así como las perspectivas de aprovechar, cuando sea posible y adecuado, **los acuerdos bilaterales o multilaterales, los sistemas basados en las cotizaciones**<sup>37</sup>, *los seguros u otros medios eficaces*<sup>38</sup> para incrementar o extender la protección **o para ofrecer a la gente de mar prestaciones comparables cuando ésta carezca de una cobertura suficiente**<sup>39</sup>.
5. **La autoridad competente prestará su cooperación, a través de acuerdos bilaterales o multilaterales u otros acuerdos, para garantizar la conservación de los derechos en materia de seguridad social, otorgados mediante regímenes contributivos o no contributivos, que se hayan adquirido o estén en curso de adquisición por toda la gente de mar, independientemente del país de residencia**<sup>40</sup>. *En los casos en que la gente de mar esté sujeta a más de una legislación nacional relativa a la seguridad social, la autoridad competente prestará su cooperación con el fin de determinar de mutuo acuerdo qué legislación se aplicará, teniendo en cuenta factores como el tipo y el nivel de la protección que, en virtud de las legislaciones respectivas, sean más favorables para la gente de mar interesada, y las preferencias de la gente de mar*<sup>41</sup>.
6. **La autoridad competente deberá establecer procedimientos equitativos y eficaces para la resolución de controversias**<sup>42</sup>, que cubran todos los conflictos *relativos a las reclamaciones de la gente de mar interesada, independientemente de la forma en que se materialice dicha cobertura*<sup>43</sup>.

## Apéndice VI Régimen de seguridad social

Por lo que se refiere a las responsabilidades del Estado del pabellón, en las disposiciones modelo para la legislación nacional se incluye la siguiente cláusula que regula los acuerdos de empleo de la gente de mar previstos en la norma A2.1.

### Sección 2.1 Acuerdos de empleo de la gente de mar

6. En todos los casos, en los acuerdos de empleo de la gente de mar deberán figurar las materias siguientes:

[...]

- h) **las prestaciones de salud y de protección de la seguridad social que el armador debe proporcionar a la gente de mar, con inclusión de la información relativa a toda cotización obligatoria a la seguridad social;**

<sup>30</sup> Véanse la norma A4.5, párrafo 6, y la pauta B4.5, párrafos 2 y 5.

<sup>31</sup> Véase la pauta B4.5, párrafo 2.

<sup>32</sup> Véase la norma A4.5, párrafo 5.

<sup>33</sup> Véase la regla 4.5, párrafo 1.

<sup>34</sup> Véase la regla 4.5, párrafo 1.

<sup>35</sup> Véase la regla 4.5, párrafo 2.

<sup>36</sup> Véase la pauta B4.5, párrafo 5.

<sup>37</sup> Véase la norma A4.5, párrafo 3.

<sup>38</sup> Véase la pauta B4.5, párrafo 2.

<sup>39</sup> Véase la norma A4.5, párrafo 6.

<sup>40</sup> Véase la norma A4.5, párrafo 8.

<sup>41</sup> Véase la pauta B4.5, párrafo 3.

<sup>42</sup> Véase la norma A4.5, párrafo 9.

<sup>43</sup> Véase la pauta B4.5, párrafo 4.

## Anexo 4

### Addéndum a la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado del convenio sobre el trabajo marítimo, relativo a la regla 4.5: Seguridad social

1. El presente addéndum, relativo a la *regla 4.5 – Seguridad social* del proyecto recomendado de convenio sobre el trabajo marítimo, debería leerse conjuntamente con el comentario 34 de la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado<sup>44</sup>. Cabe recordar que en la última reunión que se celebró en Nantes el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre las normas relativas al trabajo marítimo no se logró llegar a un acuerdo sobre algunas disposiciones específicas que abordan esta cuestión. A sugerencia de la Mesa del Grupo de Trabajo de Alto Nivel, en abril del presente año, la Oficina celebró consultas con expertos que son representantes de los gobiernos, de los armadores y de la gente de mar y ha insertado en el proyecto recomendado disposiciones que cuentan con un alto grado de acuerdo tripartito.
2. Las disposiciones se encuentran en la *sección* propuesta titulada «Seguridad social», recomendada por los expertos, quienes señalaron que la expresión «protección social» normalmente se utilizaba con un sentido mucho más amplio. Para describir la protección prevista en la regla 4.5, se recomienda utilizar la expresión «seguridad social», en lugar de «protección en materia de seguridad social». Conviene señalar al mismo tiempo que algunos gobiernos consideran también que otras disposiciones del Título 4 del convenio están relacionadas con aspectos de la seguridad social. Obviamente, los términos utilizados en el convenio no afectarían la terminología utilizada en los países ratificantes.
3. En la regla propuesta se aclara que las obligaciones de los Miembros ratificantes se refieren a las cuestiones o ramas indicadas en el Código con respecto a la gente de mar y a las personas a su cargo que están sujetos a su legislación en materia de seguridad social. También se recuerda a los Miembros la obligación primordial en virtud de la Constitución de la OIT de que la adopción y la ratificación de convenios internacionales del trabajo no debe afectar a otras disposiciones que garantizan condiciones más favorables para los trabajadores (*párrafo 1*). En el *párrafo 2* se manifiesta el deseo de lograr progresivamente una protección global en materia de seguridad social para la gente de mar (y, en la medida en que esté previsto en la legislación nacional, para las personas a su cargo), la cual (*párrafo 3*) en todo caso debería tener derecho a una protección no menos favorable que la de los trabajadores en tierra.
4. A pesar de las dificultades que se plantearon anteriormente con respecto a este tema, entre los expertos consultados hubo un alto grado de acuerdo. Esto se debió en gran medida al hecho de que empezaron su labor adoptando una matriz en la que se indicaban las ramas de protección que debían incluirse, y en la que se identificaban las entidades que deberían ser responsables de proporcionar los distintos tipos de cobertura. Las ramas, que se enumeran en la *norma A4.5, párrafo 1*, son las nueve ramas que constituyen el objeto del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), en la medida en que complementan la protección a más corto plazo ofrecida por los armadores que ya se ha previsto en las reglas 4.1 y 4.2 del Convenio sobre el trabajo marítimo (y en otras disposiciones del Convenio, tales como las relativas al acuerdo de empleo, la repatriación y la indemnización por naufragio). Así, la protección del Título 4 empezaría con la protección a corto plazo – que proporcionan los armadores y que está reglamentada por los Estados de abanderamiento – relacionada con la atención médica y los pagos por enfermedad. Esta protección continuaría, cuando proceda, a mediano plazo, de conformidad con disposiciones tales como el párrafo 3 de la norma A4.2 sobre los pagos por enfermedad. Esta protección básica incluiría la responsabilidad por las enfermedades y lesiones profesionales a corto plazo, y también a largo plazo en el sentido de que el armador deberá contraer seguros en casos de muerte o de discapacidad a largo plazo de conformidad con el párrafo 1, *b*) de la norma A4.2. Si bien este párrafo se indica entre corchetes [ ] debido a que su formulación precisa es objeto de controversia, en términos generales, se considera que, en sustancia, esta disposición es una parte esencial de la protección que se ha de proporcionar en virtud del convenio.
5. En el momento de la ratificación, se exigiría a los Miembros que proporcionen protección al menos en tres de las ramas (*párrafo 2*). Este requisito procede del Convenio núm. 102 y no debería ser oneroso, en particular porque en el *párrafo 1* de la *pauta B4.5* se recomienda que esas ramas sean las siguientes, a saber, atención médica, prestaciones de enfermedad y prestaciones por lesiones profesionales, que los armadores ya proporcionan, como se indica más arriba.
6. En el *párrafo 3* de la *norma A4.5* se hace referencia a la obligación del Estado en el que la gente de mar tenga su residencia habitual de adoptar medidas para proporcionar una «protección complementaria» (a la que ya proporcionan los armadores) en las ramas seleccionadas. Si bien ésta debe ser por lo menos equivalente a la protección de que

<sup>44</sup> Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo, Informe I (1A), Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), OIT, Ginebra, 2006, páginas 50-53.

gozan los trabajadores en tierra en el país de que se trate, puede proporcionarse mediante varios mecanismos tales como acuerdos internacionales o sistemas basados en cotizaciones. En este último caso, el Estado de abanderamiento debería asumir la responsabilidad de garantizar que se paguen las cotizaciones (*párrafo 7 de la pauta B4.5*).

7. En el *párrafo 4* de la norma se hace referencia a las obligaciones del Estado de abanderamiento por lo que se refiere a garantizar las cuestiones previstas en las reglas 4.1 y 4.2 y a las responsabilidades inherentes a sus obligaciones generales en virtud de la legislación internacional, que incluiría en particular la obligación de ejercer su jurisdicción y control respecto de cuestiones sociales (véase el comentario 1 de la Lista de comentarios sobre el proyecto recomendado). Los expertos de la gente de mar que asistieron a la reunión mencionados en el *párrafo 1 supra* consideraban que este *párrafo* no abarcaba de manera adecuada las responsabilidades del Estado de abanderamiento en materia de seguridad social. Un experto gubernamental también consideraba que podía desarrollarse ese *párrafo*. El *párrafo 4* de la norma era complementado por el *párrafo 5* de la *pauta B4.5*, que fue propuesto por los expertos de la gente de mar, pero no fue objeto de acuerdo. En la pauta propuesta se recomienda que cada Estado de abanderamiento debería «tratar de adoptar medidas para aplicar este principio de acuerdo con sus circunstancias nacionales» a fin de garantizar que toda la gente de mar que preste servicios en sus buques pueda beneficiarse de protección en las mismas ramas de la seguridad social que la gente de mar residente y asegurada en su territorio.
8. En el *párrafo 5* de la norma se aborda la importante cuestión de la manera en que han de aplicarse las obligaciones de los Miembros hacia la gente de mar en materia de seguridad social a largo plazo (que no están en 4.1 y 4.2) cuando no existe una protección por parte de las entidades que normalmente son responsables de proporcionarla. Puede ocurrir que el Estado en el que la gente de mar tenga su residencia habitual no haya ratificado el convenio o que no pueda proporcionar protección en la rama de que se trata. Esto constituye una importante laguna de la cobertura en materia de seguridad social de la gente de mar que puede socavar la idea de establecer reglas uniformes. En esos casos, el país de residencia y/o el Estado de abanderamiento, debe «considerar» las distintas maneras en que se han de proporcionar prestaciones comparables acordes con la legislación y la práctica nacionales. En el *párrafo 2* de la *pauta B4.5* se proponen métodos para proporcionar prestaciones comparables. Esta disposición significa que los Miembros deberían considerar seriamente maneras de proporcionar prestaciones comparables a aquellas que no existen y tratar de proporcionarlas en la medida de lo posible y de conformidad con su legislación y práctica nacionales.
9. También se da una flexibilidad considerable en cuanto a los medios por los cuales los Miembros han de aplicar sus obligaciones en materia de seguridad social, en términos generales. En particular, el *párrafo 6* de la norma les permitiría tener en cuenta los convenios colectivos e incluso los regímenes privados. En la medida en que cumplan sus obligaciones mediante acuerdos o regímenes apropiados, no se exigiría la adopción de medidas legislativas u otro tipo de medidas estatales.
10. El *párrafo 7* de la norma trata sobre la cuestión (tratada, por ejemplo, en el Convenio núm. 102) del mantenimiento «ininterrumpido» de los derechos en materia de seguridad social de la gente de mar, que a todo lo largo de su carrera profesional a menudo deberá prestar servicios a muchos armadores en buques de muchas banderas distintas.
11. El *párrafo 8* de la norma, que trata sobre procedimientos justos y eficaces para la solución de conflictos, se complementa con los *párrafos 3 y 4* de la *pauta B4.5*, en los cuales se recalca que los procedimientos elaborados por cada Miembro (con respecto a la protección en materia de seguridad social por la cual es responsable) deberían permitir abordar todos los conflictos relativos a la cobertura de que se trata, independientemente del mecanismo por el cual se da esa cobertura (privado o público).
12. Los *párrafos 9 y 10* de la norma son disposiciones habituales en los convenios internacionales del trabajo.
13. La cuestión del conflicto de leyes se aborda en el *párrafo 3* de la *pauta B4.5*, que exige a los Miembros cuya legislación podría aplicarse, que cooperen para determinar qué legislación debería aplicarse, teniendo en cuenta, en el momento de elegir la legislación que se ha de aplicar, cuál de ellas da el tipo y el nivel de protección más favorable, y dando también un lugar importante a la preferencia de la gente de mar.
14. El *párrafo 6* de la *pauta B4.5* aborda el trato que se ha de dar en el acuerdo de empleo de la gente de mar a los aspectos relativos a la seguridad social. Por esta razón, sería necesario coordinarlo con las disposiciones del Título 2 del proyecto recomendado de convenio, a saber, con el *párrafo 4, h* de la norma A2.1, que está relacionado con el mismo tema (véase el comentario 20, punto 7, y la disposición pertinente entre corchetes [ ]). El *párrafo 6* representa el mayor consenso que podría alcanzarse respecto de una propuesta inicial presentada por los expertos de la gente de mar, que los expertos de los armadores consideraban demasiado engorrosa desde el punto de vista administrativo.

[...]

## Anexo 5

Cuadro de ratificaciones del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102)

País	Año de ratificación	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Atención médica	Prestaciones de enfermedad	Prestaciones de desempleo	Prestaciones de vejez	Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales	Prestaciones familiares	Prestaciones de maternidad	Prestaciones de invalidez	Prestaciones de sobrevivientes
Albania	2006	x	x	x	x	x		x	X	X
Alemania	1958	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Austria	1969	x		x	x		x	x		
Barbados	1972		x		x	x			X	X
Bélgica	1959	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Bolivia, Estado Plurinacional de	1977	x	x		x	x	x	x	X	X
Bosnia y Herzegovina	1993*	x	x	x	x	x		x		X
Brasil	2009	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Bulgaria	2008	x	x		x	x	x	x		X
Congo, República Democrática del	1987				x		x		X	X
Costa Rica	1972	x			x	x	x	x	X	X
Croacia	1991	x	x	x	x	x		x		X
Chipre	1991		x	x	x	x			X	X
Dinamarca	1955	x		x	x	x			X	
Ecuador	1974		x		x	x			X	X
Eslovaquia	1993	x	x		x		x	x	X	X
Eslovenia	1992	x	x	x	x	x		x		X
España	1988	x	x	x		x				
Francia	1974	x		x	x	x	x	x	X	
Grecia	1955	x	x	x	x	x		x	X	X
Irlanda	1968		x	x						X
Islandia	1961				x		x		X	
Israel	1955				x	x				X
Italia	1956				x		x	x		
Jamahiriya Árabe Libia	1975	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Japón	1976		x	x	x	x				
Luxemburgo	1964	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Macedonia, ex República Yugoslava de	1991	x	x	x	x	x		x		X
Mauritania	1968				x	x	x		X	X
México	1961	x	x		x	x		x	X	X
Montenegro	2006	x	x	x	x	x		x		X
Níger	1966				x	x	x	x		
Noruega	1954	x	x	x	x	x	x			

País	Año de ratificación	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
		Atención médica	Prestaciones de enfermedad	Prestaciones de desempleo	Prestaciones de vejez	Accidentes del trabajo y enfermedades profesionales	Prestaciones familiares	Prestaciones de maternidad	Prestaciones de invalidez	Prestaciones de sobrevivientes
Países Bajos	1962	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Perú	1961	x	x		x			x	X	
Polonia	2003	x			x		x	x		X
Portugal	1994	x	x	x	x	x	x	x	X	X
Reino Unido	1954	x	x	x	x		x			X
República Checa	1993	x	x		x		x	x	X	X
Rumania	2009	x	x		x		x	x		
Senegal	1962					x	x	x		
Serbia	2000	x	x	x	x	x		x		X
Suecia	1953	x	x	x		x	x	x		
Suiza	1977				x	x	x		X	X
Turquía	1975	x	x		x	x		x	X	X
Uruguay	2010	x		x			x	x		
Venezuela, República Bolivariana de	1982	x	x		x	x		x	X	X
<b>Número total de ratificaciones</b>	<b>47</b>									

\* Declaración voluntaria con arreglo al artículo 3, párrafo 1, del Convenio núm. 102 (excepciones temporales de las condiciones en cuanto al ámbito de aplicación).

Fuente: Base de datos ILOLEX.

Si desea consultar la lista exhaustiva de los niveles de ratificación de los demás convenios de seguridad social (es decir, los Convenios núms. 118, 121, 128, 130, 157, 168 y 183), así como de los convenios que se aplican específicamente a la gente de mar (es decir, los Convenios núms. 8, 55, 56, 70, 71 y 165), sírvase visitar la siguiente dirección de Internet: [www.ilo.org/normes](http://www.ilo.org/normes).



