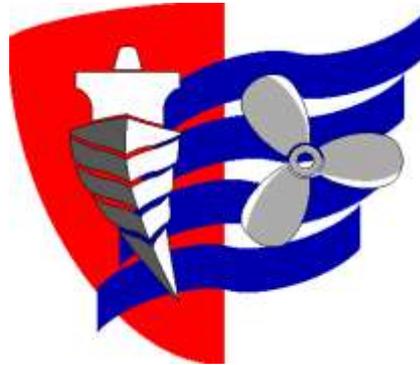


ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA



Trabajo Fin de Grado

**PROTECCIÓN SOCIAL DE LA
GENTE DE MAR
EN ESPAÑA Y BÉLGICA**

**Social Protection of seafarers
In Spain and Belgium**

Para acceder al Título de Grado en
**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Autor: Abdelmounim Nadif El Aroubi
Directores: D. Alberto Villa Berasategui
D. Andrés Ortega Piris

Diciembre - 2024

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA

UNIVERSIDAD DE CANTABRIA

Trabajo Fin de Grado

**PROTECCIÓN SOCIAL DE LA
GENTE DE MAR
EN ESPAÑA Y BÉLGICA**

**Social Protection of seafarers
In Spain and Belgium**

Para acceder al Título de Grado en
**INGENIERÍA NÁUTICA Y TRANSPORTE
MARÍTIMO**

Diciembre - 2024

ÍNDICE

PRIMERA PARTE

1.	INTRODUCCIÓN	11
	DESARROLLO:	15
2.	LEGISLACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. PROTECCIÓN SOCIAL Y EL DERECHO MARÍTIMO.....	15
2.1	ANTECEDENTES.....	15
2.2	ACUERDO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO DE LA OIT	17
3.	CONVENIOS SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO Y NACIMIENTO DEL CONVENIO MLC 2006.....	18
3.1	CONVENIO MLC, 2006	18
3.2	OBLIGACIONES GENERALES	22
3.3	DEFINICIÓN Y AMBITO DE APLICACIÓN	22
3.3.1	DEFINICIÓN DE MLC.....	22
3.3.2	ALCANCE DEL MLC 2006.....	23
3.3.3	OBJETIVOS PRINCIPALES DEL MLC, 2006	24
3.3.4	RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE APLICACIÓN Y CONTROL DE LA APLICACIÓN	25
4.	DERECHOS DE EMPLEO Y PRINCIPIOS SOCIALES DE LA GENTE DE MAR	27
4.1	SALARIOS	28
4.2	TRABAJO Y DERECHO AL DESCANSO	29
4.3	ATENCIÓN SANITARIA.....	30
4.4	PREVENCIÓN DE ACCIDENTES A BORDO	30
4.5	EDAD MINIMA.....	31
4.6	CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN.....	32
4.7	CONDICIONES DE EMPLEO	32
5.	RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN ESPAÑA.....	34
5.1	ANTECEDENTES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA	34
5.2	INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA	35
5.3	COMPETENCIAS DEL ISM.....	36
5.3.1	GESTIÓN.....	36
5.3.2	SANIDAD MARÍTIMA.....	37
5.3.3	ACCIONES SOCIALES.....	37
5.3.4	FORMACIÓN.....	39
5.3.5	OTRAS COMPETENCIAS	40
5.4	ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL	42
5.4.1	ESTRUCTURA INTERNA ISM	43
6.	RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DE MAR, (RETM) 43	
6.1	CAMPO DE APLICACIÓN.....	45

6.1.1	TRABAJADORES POR CUENTA AJENA.....	47
6.1.2	TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA	49
6.1.3	ASIMILADOS A PERSONAS TRABAJADORAS POR CUENTA AJENA.....	51
6.2	DELIMITACIÓN DEL CONCEPTO EMPRESARIO MARÍTIMO.....	52
6.3	GRUPOS DE TRABAJADORES A EFECTOS DE COTIZACIÓN	53
6.4	COTIZACIONES.....	54
6.4.1	BASES PARA LA COTIZACIÓN.....	54
6.4.2	RESPONSABLES DE COTIZACIÓN.....	56
6.4.3	VENTAJAS DE COTIZACIÓN.....	57
6.4.3.1	LOS COEFICIENTES CORRECTORES.....	59
6.5	JUBILACIÓN DE LA GENTE DE MAR	61
6.5.1	EDAD DE JUBILACIÓN	61
6.5.2	FACTORES REDUCTORES DE LA EDAD DE JUBILACIÓN	63
6.5.3	DETERMINACIÓN DE LOS DISTINTOS PERIODOS DE COTIZACIÓN	67
6.5.4	REDUCCIÓN DE LA PENSIÓN POR JUBILACIÓN ANTICIPADA.....	70
	TERCERA PARTE	71
7.1	ANTECEDENTES ONSS Y RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR	71
7.2	OFICINA NACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL (ONSS).....	73
7.3	COMPETENCIAS DE LA ONSS.....	74
7.4	INSTITUCIONES SUBORDINADAS DE LA ONSS	74
7.4.1	ESTRUCTURA DEL ONSS	75
7.5	GESTIÓN FINANCIERA GLOBAL DE LA ONSS	76
8.	RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR BÉLGA	78
8.1	POOL DE LOS MARINOS MERCANTES (<i>BELGISCHE POOL DER ZEEVARENDEN</i>)	79
8.2	CAMPO DE APLICACIÓN.....	80
8.3	ESTRUCTURA DEL POOL DE MARINOS.....	81
8.4	VENTAJAS ESPECIALES DEL POOL DE LA GENTE DE MAR.....	81
8.5	RECONOCIMIENTO MÉDICO.....	82
9.	CAAMI DE LOS MARINOS MERCANTES	83
9.1	EL CONSEJO MÉDICO DE ACCIDENTES LABORALES DE MARINOS DEL CAMMI.....	84
9.2	PRESTACIONES.....	85
9.3	FINANCIACIÓN.....	86
9.4	COTIZACIONES.....	87
10.	PENSIÓN Y EDAD DE JUBILACIÓN EN BÉLGICA	88
10.1	ANTECEDENTES.....	88
10.2	PENSIÓN DE JUBILACIÓN	89

10.3	ÁMBITO DE APLICACIÓN	90
10.3.1	PENSIÓN DE JUBILACIÓN MÍNIMA	91
10.3.2	PENSIÓN DE JUBILACIÓN MÁXIMA	91
10.4	AÑO COTIZADO A EFECTOS DE LA PENSIÓN.....	92
10.5	EDAD LEGAL DE JUBILACIÓN	92
10.6	JUBILACIÓN ANTICIPADA	93
11.	CONCLUSIONES	94
	Bibliografía.....	107
	ANEXO V.....	110

ÍNDICE DE TABLAS:

Tabla 1.	Reducción de la cuota de cotización según los grupos de cotización.....	63
Tabla 2.	Factores reductores según la tipología de la embarcación.....	67
Tabla 3.	Tipo de embarcaciones y sus coeficientes reductores.....	69
Tabla 4.	Cálculo de los días de cotización según el factor reductor.....	72
Tabla 5.	Coeficientes reductores según los años cotizados.....	73
Tabla 6.	Comparación entre el régimen español y belga.....	100

INDICE DE MAPAS CONCENPTUALES

Estructura del sistema nacional de seguridad social.....	43
Estructura interna ISM.....	44
Estructura del ONSS.....	76
Estructura del <i>POOL des Marins</i>	82

Resumen

Las condiciones de trabajo y de vida del marino son de especial importancia, dado que están expuestos a múltiples riesgos específicos de su profesión ya que viven en un lugar cuyo carácter es similar al de una industria como son los buques. Por todas estas circunstancias que afectan al marino en su profesión, ha sido necesario establecer un marco legal para proteger a los marinos en este sentido, con el fin de reducir y cubrir todas estas dificultades a las que se enfrenta el marino. Por ello se estableció la legislación internacional que concede los mínimos derechos y protege a la gente de mar de todo el mundo, llamada Convenio MLC 2006 (*Maritime labour Convention*).

Entre otros acuerdos sobre el trabajo marítimo que establece la OIT (*Organización Internacional del Trabajo*) se adoptó este convenio MLC 2006 que establece las condiciones mínimas para el trabajo decente y abarca casi todos los aspectos del trabajo, desde las condiciones mínimas requeridas para el trabajo a bordo de un buque, en particular, la edad mínima, el certificado médico, la formación y la cualificación hasta las disposiciones sobre las condiciones de empleo, como la duración del trabajo y descanso, los salarios, el derecho a las vacaciones, la repatriación, la vivienda, la alimentación, el servicio de fonda, etc.

Por consiguiente, una de las importantes soluciones que han llevado a cabo los países desarrollados para aliviar los problemas a las que se enfrenta el marino es la determinación de un régimen en materia de Seguridad Social especial llamado Régimen Especial del Mar. En el presente trabajo vamos a conocer de cerca dicho régimen especial y las ventajas que proporciona este régimen con respecto al régimen general en cuanto a prestaciones y pensión de jubilación, jubilación anticipada, cotizaciones, asistencia sanitaria, etc.

El régimen especial del mar en España se representa por la entidad competente llamada ISM (*Instituto Social de la Marina*) para conocer mejor sus preeminencias vamos a comparar las particularidades de dicho régimen

especial del mar en España con el de otro país importante de Unión Europea como lo es Bélgica.

Palabras clave

Protección

Entidades

Jubilación

Marinos

Trabajo

Convenciones

Abstract

The working and living conditions of seafarers are of special importance, given that they are exposed to multiple risks specific to their profession since they live in a place whose character is similar to that of an industry such as ships. Due to all these circumstances that affect seafarers in their profession, it has been necessary to establish a legal framework to protect seafarers in this sense, in order to reduce and cover all these difficulties that seafarers face. For this reason, international legislation was established that grants the minimum rights and protects seafarers around the world, called the MLC 2006 Convention (Maritime Labour Convention).

Among other agreements on maritime labour established by the ILO (International Labour Organization), this MLC 2006 convention was adopted, which establishes the minimum conditions for decent work and covers almost all aspects of work, from the minimum conditions required for work to board a ship, in particular the minimum age, medical certificate, training and qualification to provisions on conditions of employment, such as duration of work and rest, wages, the right to leave, repatriation, housing, food, catering, etc.

Consequently, one of the important solutions that developed countries have carried out to alleviate the problems faced by seafarers is the determination of a special Social Security regime called the Special Regime for the Sea. In this work we will learn more about this special regime and the advantages that this regime provides with respect to the general regime in terms of benefits and retirement pension, early retirement, contributions, health care, etc.

The special regime of the sea in Spain is represented by the competent entity called ISM (Social Institute of the Navy). To better understand its preeminences, we will compare the particularities of said special regime of the sea in Spain with that of another important country in the European Union, such as Belgium.

Keywords

Protection

Entities

Retirement

Seafarers

Job

Conventions

ACRÓNIMOS:

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante

EEE: Espacio Económico Europeo

ISM: Instituto Social de La Marina

LGSS: Ley General de Seguridad Social

MARPOL: Maritime Pollution

MISM: Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones

MLC: Maritime Labour Convention

OIT: Organización Internacional del Trabajo

OMI/IMO: Organización Marítima Internacional/ International Maritime Organization

SOLAS: Safety of Life at Sea
STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TGSS: Tesorería General de la Seguridad Social
RETA: Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos
RETM: Régimen Especial de los Trabajadores del Mar
REM: Régimen Especial del Mar
RESS: Régimen Especial de Seguridad Social
RGSS: Régimen General de Seguridad Social
ONSS: La Oficina Nacional de Seguridad Social
“Office Nacional de Sécurité Social”
CAAMI: Caisse Auxiliare d’Assurance (HZIV)
CSPM: Fondo de Socorro y Previsión para la Gente de Mar
“Caisse Social de Protection de Marins”
ONP: La Oficina Nacional de Pensiones “Office Nacional de Pensi6n”
GFM: “Global Financial Managment”

Glosario

- a) la expresi6n **autoridad competente** designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicaci6n de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposici6n de que se trate, (Enciclopedia, 2017);

- b) la expresi6n **arqueo bruto** es el volumen total de todos los espacios cerrados desde el plan de la bodega hasta la cubierta, sin tener en cuenta los tanques de lastre, 6ste designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medici6n de arqueo adoptado por la Organizaci6n Marítima Internacional, (Enciclopedia, 2017);

- c) los términos **gente de mar o marino** designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio, (Enciclopedia, 2017);
- d) la expresión **acuerdo de empleo de la gente de mar** abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento, (Enciclopedia, 2017).
- e) la expresión **servicio de contratación y colocación** de la gente de mar designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores, (Enciclopedia, 2017);
- f) 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 rijan reglamentaciones portuarias, (Enciclopedia, 2017);
- g) el término **armador** designa al propietario de un buque o a 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 ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador, (Enciclopedia, 2017);
- h) **el término remuneración a la parte:** Es la unidad de retribución que sirve para graduar la retribución de los trabajadores. Su valor depende del “monte mayor”, de los gastos que se deduzcan de éste, del número de trabajadores y de las partes asignadas a cada uno (Reglamentación del Trabajo de 28 de octubre de 1946), (Enciclopedia, 2017);

- i) el término **coeficiente corrector**, es una reducción de la cuota de cotización que se aplica para determinados profesionales del Régimen Especial del Mar, (Enciclopedia, 2017).

- j) el término **factor reductor** de edad, es un coeficiente que se aplica en particular a los trabajadores de REM para beneficiarse de la jubilación anticipada, (Enciclopedia, 2017);

- k) el término **coeficiente reductor** es un porcentaje que se reduce de la prestación económica por jubilación por cada año que el empleado le falte para cumplir la edad ordinaria de jubilación a los efectos de la jubilación anticipada, (Enciclopedia, 2017).

PRIMERA PARTE

1. INTRODUCCIÓN

Hoy en día se estima que el 90 por ciento del comercio mundial se refiere al transporte marítimo y fluvial, que depende de la gente de mar en relación a la explotación de buques, por lo tanto, la gente de mar es esencial para el comercio y el sistema económico mundial por la contribución que aportan a dicho comercio internacional.

Cabe destacar que el transporte marítimo es el primer sector verdaderamente globalizado. Esto significa que, gran parte de la gente de mar es de diferentes nacionalidades y trabaja en buques registrados en otros países, y pertenecientes a un armador que a veces no tiene ni la nacionalidad del buque ni la de uno de los marinos a bordo. Para ello, fue de suma importancia establecer una legislación común para todos los países que otorga los mínimos derechos al marino

Además, la gente de mar trabaja y habita en el buque que es un lugar de ambiente duro, además éstos se enfrentan a peligros que dan lugar a accidentes comprometidos comparados con los de otras profesiones, lo que hace que el trabajo marítimo sea particular. La mayoría de la gente de mar que dedica su profesión al sector marítimo, son marineros y oficiales que tienen relación directa con el mar y, por otro lado, está el sector de construcción naval, conformado por consignatarios, armadores, entre otros. Todos ellos junto con las entidades competentes en protección social de la gente de mar comparten la misma ansiedad por mejorar estas cuestiones vitales relativas a las condiciones de empleo y sostener la vida humana en la mar.

En primer lugar, vamos a explicar en qué consiste la protección social de la gente de mar, a través del Convenio MLC 2006 y de los acuerdos sobre el trabajo que se refieren a la gente de mar implantados por la Organización Internacional de Trabajo, OIT, y posteriormente vamos a centrarse en aquellas normas que buscan favorecer el bienestar social de la gente de mar y minimizar los daños a los que se pueden enfrentar.

Uno de los aspectos importantes que trata el Convenio MLC son los accidentes marítimos y las enfermedades profesionales ya que plantean el principal problema para la gente de mar. En este estudio hemos tratado de desarrollar como la Convención MLC 2006 determina y recoge estos problemas con el fin de dar recomendaciones, tratar de limitarlos y averiguar qué soluciones plantea el MLC para minimizar las dificultades a la que se enfrenta la gente de mar con el fin de lograr unos estándares calidad de vida y trabajo en el mar.

En este sentido, el convenio MLC 2006 sobre la protección social de la gente de mar, se establece una serie de normas dirigidas principalmente a los marinos y oficiales que llevan a cabo su profesión en el sector marítimo-pesquero. Algunas de las más importantes son, la edad mínima permitida para trabajar a bordo, los años necesarios para jubilarse y la edad requerida para hacerlo. Así mismo se establecen las horas y el periodo máximo de trabajo

diario y semanal, la obligación de posesión un certificado médico, las buenas condiciones de vida a bordo, el servicio de fonda para la tripulación, etc. Los cuales trataremos de exponer con más detalle en el presente estudio.

Para profundizar más en la situación de trabajo de los marinos en España y a nivel internacional y analizar cuáles son las medidas que toman los diferentes países para mejorar su protección social, trataremos de investigar sobre la protección social para la gente de mar en España y compararla con la legislación en cuanto a protección social de la gente de mar de otro país de la UE que en este caso hemos elegido la de Bélgica.

Actualmente están incluidos en el convenio MLC 2006 noventa y siete países entre ellos España y Bélgica que a nivel nacional ambos países están sometidos a la ratificación de este Convenio sobre el trabajo marítimo, por lo que disponen de la misma legislación respecto al amparo de las condiciones favorables del trabajo marítimo, pero se puede contemplar que existen reglamentos específicos de cada país, donde las normas, las condiciones y los requisitos aplicables varían de un país a otro.

Por ello, como estudiante de Ingeniería náutica creo que es interesante conocer el marco legal que constituyen las entidades marítimas en cuanto a la protección social de la gente de mar y conocer el sistema de protección social que se nos proporciona como empleados marinos. En este sentido, podemos distinguir varias instituciones que junto con las entidades marítimas colaboran en la protección social del marino y que prestan varios servicios (la atención sanitaria, la formación marítima, las prestaciones, la repatriación, y otros servicios) que recaen expresamente en las instituciones de protección social, las agencias de colocación, los cuerpos de rescate, salvamento marítimo y otros, pero en este trabajo nos enfocaremos en la institución más destacada en cuanto a protección social que es el Instituto Social de la Marina, ISM.

En adición, se pretende mediante este trabajo localizar las diferencias y similitudes y desarrollar los papeles que ejercen cada uno de los organismos

competentes de España (ISM) y Bélgica (Pool des Marins) en cuanto a la protección social y determinar la labor que desempeñan, asimismo, comparar la legislación marítima que establecen a nivel comunitario. Una vez localizadas las instituciones competentes de España y Bélgica y estudiado cuál es el régimen especial del mar en cada caso y amañerarse de la legislación nacional sobre la protección social de la gente de mar en España y desarrollar cuál es esa legislación en el caso de Bélgica, pasaremos a comparar las normas y directivas entre los dos países con el objetivo de conocer las funciones del instituto social de la Marina y su análogo en Bélgica *Pool des Marins*, los servicios que abordan en la gestión del régimen especial de seguridad social y, las prestaciones que proporciona cada uno de ellos. Así, se podrá conocer en detalle los servicios de protección social que se prestan a la gente de mar para cada uno de estos países.

Finalmente, vamos a sintetizar cuáles son los beneficios que conceden estas instituciones comunitarias en cada caso y qué requisitos y condiciones se necesitan para acceder a este tipo privilegios en cada uno de los países.

1.1 OBJETIVOS:

-Manifiestar el impacto de la legislación internacional y nacional en cuanto a protección social para los trabajadores de mar.

- Distinguir las condiciones de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y en artefactos navales.

-Identificar los problemas que afectan a la gente de mar en la actualidad.

-Señalar las soluciones adopta la Convención MLC 2006 y las autoridades marítimas nacionales para minimizar el problema de reclutamiento, especialmente para alumnos graduados en estudios marítimos

- Diferenciar qué medidas existen para reducir los accidentes marítimos y las enfermedades profesionales, así como para favorecer el bien estar social

- Puntualizar qué derechos y requisitos mínimos se necesitan para trabajar en el sector marítimo (derecho a las vacaciones, repatriación, los descansos, etc.).

- Ubicar las funciones, el campo de aplicación y los servicios que presta el instituto social la marina y su homólogo de Bélgica.

- Precisar qué requisitos se necesitan para acceder a ciertas prestaciones tales como la prestación por jubilación, por enfermedades, accidentes o incapacidades, y los servicios que se les atribuyen en el marco de la protección social.

- Comparar las particularidades en cuanto a servicios y prestaciones en el marco de la protección social marítima entre de las entidades competentes de los dos países.

DESARROLLO:

2. LEGISLACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL. PROTECCIÓN SOCIAL Y EL DERECHO MARÍTIMO

2.1 ANTECEDENTES

En la segunda mitad del siglo XVII y las dos primeras décadas del siglo XIX, un período que, desde el punto de vista marítimo, se caracterizó por la aparición de los primeros barcos de vapor, las relaciones sociales entre la gente de mar y los armadores se regían principalmente por códigos o leyes

que todavía estaban totalmente influenciados por las antiguas costumbres medievales y la legislación vigente durante el último siglo del antiguo régimen.

En el período posterior al de la propia revolución industrial clásica, durante la cual la navegación a vapor estaba a punto de sufrir un desarrollo acelerado, se adoptaron importantes iniciativas en relación con la institucionalización de un sistema de seguridad social, aunque rudimentario, así como un régimen penal y disciplinario en el que se hizo un esfuerzo para adaptarse a diversas situaciones que regía el sector marítimo de la época, (S.Bologna, 2019).

Consecutivamente en el período postindustrial se produjo una reducción aún mayor de las tripulaciones cuyas funciones sufrirán cambios fundamentales debido a una mayor automatización de los buques y su versatilidad.

Más tarde al final de la primera guerra mundial vio el surgimiento de una gran tendencia internacional hacia el establecimiento de normas mínimas en las leyes internas de todos los países. Los resultados de los esfuerzos enérgicos adoptados por la Organización Internacional del Trabajo no hubo mucho tiempo en llegar a varios países. (S.Bologna, 2019).

A continuación, se llevaron a cabo una revisión completa de la legislación social marítima y una modernización del derecho penal y disciplinario aplicable a bordo de los buques mercantes.

Cabe destacar que la historia de la protección social de la gente de mar, comenzando por la historia del derecho social marítimo tuvo su mayor trascendencia a principios del siglo XX, periodo en el cual se han provocado numerosos cambios y mejoras en cuanto a protección social de la gente mar. Estos cambios fueron íntimamente ligados a la situación particular en la que vivía y trabajaba la comunidad restringida a bordo de los buques. Las normas relativas a la protección social de la gente de mar han estado inevitablemente influenciadas por los factores jurídicos y económicos que han caracterizado el derecho marítimo, un derecho que tradicionalmente se ha considerado como el conjunto de normas que rigen el comercio marítimo.

Posteriormente al final de la segunda guerra mundial se produjo una mejora en el sistema de protección social de la gente de mar, que parece haber alcanzado su punto crítico durante la Convención sobre Normas Mínimas que se observó en los buques mercantes (núm. 147, 1976), (S.Bologna, 2019).

2.2 ACUERDO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO DE LA OIT

Actualmente, las condiciones de trabajo de la gente de mar son más seguras y menos severas en comparación que cuando la OIT inició sus actividades en 1919. Algunos de los progresos se realizaron claramente tras los profundos cambios tecnológicos que se han producido en el sector marítimo y la legislación laboral marítima que los acompaña, (S.Bologna, 2019).

Por otro lado, algunos de los cambios tecnológicos a bordo de los buques modernos han difuminado las distinciones tradicionales, como la migración del sistema de maquinaria convencional al sistema de maquinaria automatizada, que se tradujo en una reducción de la mano de obra de la máquina y la creación de la necesidad de personal multiusos, (S.Bologna, 2019).

Dicha industria que anteriormente se ha basado en la mano de obra se ha vuelto cada vez más dependiente de las nuevas tecnologías. Por ejemplo, las bolsas de mercancías que requerían una gran mano de obra para la manipulación y el almacenamiento, ahora se cargan con contenedores manipulados por grúas, lo que ha reducido significativamente el tiempo de procesamiento de muchos buques en el puerto, lo que resulta menores tiempos de escala, (S.Bologna, 2019).

En cuanto al reclutamiento de la gente de mar, el alto costo de los accidentes marítimos en términos humanos, económicos y ambientales, y el alto porcentaje del factor humano en estos accidentes, la superioridad de la demanda sobre la oferta, han implicado que los armadores realicen selecciones exhaustivas de las tripulaciones que necesitan.

Con respecto a los derechos de la gente de mar, persisten graves problemas en relación con la contratación de la gente de mar, en particular en los países en vías de desarrollo, donde estas personas son víctimas de reclutadores impenetrables, puesto que se embarcan con poca o ninguna comprensión de los términos y condiciones de su servicio, o no se garantiza su derecho a la protección en virtud del derecho internacional, (S.Bologna, 2019).

En respuesta a las anteriores dificultades, se han elaborado numerosos convenios y recomendaciones de la OIT para proteger los derechos de la gente de mar. Algunos de estos instrumentos son derechos fundamentales, que son aplicados a trabajadores de la mayoría de los sectores.

3. CONVENIOS SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO Y NACIMIENTO DEL CONVENIO MLC 2006

3.1 CONVENIO MLC, 2006

Las normas internacionales del trabajo del sector marítimo son instrumentos jurídicos desarrollados por la OIT. Su objetivo principal es definir principios y derechos mínimos en las diferentes áreas profesionales, estamos hablando de convenios y protocolos los cuales son tratados internacionales jurídicamente vinculantes, que pueden ser ratificados por los estados miembros, así como recomendaciones que sirven como principios rectores que no están vinculados, (OIT, 2013)

A menudo, un convenio establece los principios fundamentales que deben aplicar los estados que lo han ratificado, mientras las recomendaciones correspondientes complementan el convenio proponiendo principios rectores más precisos sobre la forma en que podría aplicarse dicho convenio. No obstante, hay recomendaciones independientes, es decir que no están relacionadas con ninguna convención, (OIT, 2013).

Las normas internacionales del trabajo son elaboradas por representantes de los gobiernos contratantes y trabajadores. Estas normas son adoptadas en la Conferencia de la Organización Internacional del trabajo. Una vez adoptadas las normas, los Estados Miembros de la OIT deben presentarlas, de conformidad con el artículo 19, apartado 6 de la Constitución de la OIT en un plazo de 12 meses a la autoridad nacional pertinente, en principio al Parlamento, (OIT, 2013).

En el caso de los convenios, esto significa que serán examinados para su ratificación. Aquellos países que han ratificado un convenio se comprometen a aplicarlo en la legislación, así como en la práctica, además de informar sobre su aplicación, ya que se pueden iniciar procedimientos de reclamación contra un estado que no haya cumplido con las disposiciones de un convenio que ha ratificado, (OIT, 2013).

En la nonagésima cuarta Conferencia de la Organización Internacional del Trabajo, OIT convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y reunida en dicha ciudad el 7 de febrero de 2006, a través de la cual se acomete elaborar un instrumento único y coherente que reúna a ser posible todas las normas actualizadas contenidas en los convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, (NORMLEX, 1970) Asimismo recoger en lo posible todos los principios fundamentales que figuran en otros convenios internacionales del trabajo, nos referimos concretamente a:

- El Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29);
- El Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87);
- El Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98);
- El Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100);
- El Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105);
- El Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111);
- El Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y

- El Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182).

Acentuando que a través de la presente conferencia de la Organización se tuvo como precepto fundamental iniciar y promover unas condiciones de trabajo decentes, y en consideración a otros reglamentos y derechos, se han vinculado para elaborar este instrumento único que reúne una serie de normas, derechos y propuestas anteriormente acordados. Se alude concretamente a:

1- La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, que tiene una importancia estratégica como base para la acción y cooperación en el sector marítimo en los planos nacional, regional y mundial, y que es necesario mantener la integridad de su contenido;

Y establece un marco jurídico general en el cual deben regirse todas las actividades que se realicen en los mares y océanos, (NORMLEX, 1970).

2- Del mismo modo, la misma Convención de Naciones Unidas en su artículo 94 sobre el Derecho del Mar, 1982, define los deberes y obligaciones de los Estados de pabellón en relación, entre otras cuestiones, con las condiciones de trabajo, la dotación y las cuestiones sociales en los buques que enarbolan su pabellón

3- Teniendo presente también lo que quede establecido en la Declaración de la OIT respectiva a los principios y derechos fundamentales en el trabajo de 1998.

4- Que la gente de mar está defendida por las disposiciones de otros instrumentos de la OIT y tiene otras jurisdicciones reconocidas como derechos y libertades fundamentales que afectan todas las personas, (NORMLEX, 1970).

5- Considerando que las actividades del sector marítimo se difunden a nivel mundial y que, por ello, la gente de mar necesita una protección especial y que afecte a todos los países miembros por igual;

6- Teniendo presente también las disposiciones establecidas en los convenios internacionales en sus versiones enmendadas (NORMLEX, 1970);

7- Teniendo en cuenta el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS, 1974, referente a la seguridad de los buques, la protección de las personas y la calidad de la gestión de los buques.

8- Considerando el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972.

9- El Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW, 1978, que estipula los requisitos sobre formación y competencias de la gente de mar, (NORMLEX, 1970).

Teniendo entendido que según el artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, que de ninguna manera podrá considerarse que la admisión de un convenio o de una recomendación por la Conferencia, o la ratificación de un convenio por cualquier Miembro, acortará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo que favorece a los trabajadores condiciones más benéficas y apropiadas que las previstas en el convenio o la recomendación, (Trabajo, 2016) .

Estimar que este nuevo instrumento se enuncie de tal manera que tenga la mayor aceptación posible entre los gobiernos, los armadores y la gente de mar comprometidos con los principios del trabajo decente, que facilite una aplicación y un control de la aplicación efectivos de sus disposiciones y que pueda actualizarse fácilmente, (Trabajo, 2016);

Una vez consideradas diversas proposiciones relativas adoptadas para la elaboración de dicho instrumento y recubiertas en contenido y forma para dar un convenio internacional, a fecha del veintitrés de febrero de dos mil seis, se adoptó el convenio sobre el trabajo marítimo, MLC 2006, (Trabajo, 2016)

3.2 OBLIGACIONES GENERALES

1. Los convenios serán examinados y controlados para su ratificación, aquellos países que han ratificado un convenio se comprometen a aplicarlo tanto en la legislación como en la práctica y darles pleno efecto a sus disposiciones de la manera prevista en el artículo VI para garantizar el derecho a toda la gente de mar a un empleo decente. Además de informar sobre su aplicación pudiendo iniciar procedimientos de reclamación contra un estado que no haya cumplido con las disposiciones de un convenio que haya ratificado, (Trabajo, 2016).
2. Los Miembros deberán cooperar entre sí para garantizar la aplicación y el control de la aplicación para concluir una práctica efectiva del presente Convenio, (Trabajo, 2016)

3.3 DEFINICIÓN Y AMBITO DE APLICACIÓN

3.3.1 DEFINICIÓN DE MLC

El convenio sobre el trabajo marítimo es un acuerdo adoptado por la Organización Internacional del trabajo en virtud del artículo 19 que establece la OIT que a doce meses después de que se registrara se propuso a su ratificación al menos un tercio de la flota mercante mundial, (Trabajo, 2016)

Este convenio es un instrumento jurídico universal para la regulación internacional del trabajo en el sector marítimo, reúne un amplio conjunto de normas mundiales basadas en las ya contenidas en los instrumentos de trabajo marítimo, convenios y recomendaciones, adoptados por la OIT de 1920 a 1996. Incluye todos los instrumentos existentes (normas internacionales del trabajo) relativos al trabajo marítimo, y logró consolidar en un texto único una cantidad importante de instrumentos existentes enmendados, relativos al Trabajo a bordo de los buques. La finalidad de éste

es asegurar las condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo de los buques para la gente de mar, (Trabajo, 2016)

3.3.2 ALCANCE DEL MLC 2006

Este convenio estipula en sus derechos diversas normas para favorecer condiciones de trabajo dignas y crea condiciones de competencia leal para los armadores. Es aplicable a nivel mundial, fácilmente comprensible y actualizado y aplicado de manera uniforme, y se convertirá en el cuarto pilar global del régimen regulatorio marítimo internacional junto con los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional de la OMI concretamente refiriéndose al SOLAS, STCW y MARPOL, (BOE, 2015)

De conformidad a lo dispuesto en el presente convenio, con respecto a su aplicación cuando la autoridad competente considere en el momento actual no es razonable o inviable aplicar determinados elementos específicos del Código a que se refiere el artículo 6, apartado 1 del presente convenio a el buque o los determinados tipos de buques de bandera del miembro de que se trate, las disposiciones pertinentes al código no serán aplicables a menos que existen diferentes consideraciones del tema en cuestión en la legislación nacional, convenios colectivos u otras medidas. Esta posibilidad solo puede apelar a negociarse con las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes, y solo puede utilizarse para buques con un arqueo bruto inferior a 200 toneladas y que no realicen viajes internacionales, (BOE, 2015)

Cualquier disposición o propuesta adoptada por un miembro a los efectos del párrafo 3, 5 o el párrafo 6 del artículo (I) del presente Convenio se notificará al director de la Oficina Internacional del Trabajo, quien informará a los miembros de la Organización (OIT), (BOE, 2015)

De conformidad al presente Convenio MLC, salvo que en prescripciones delimitadas se especifique lo contrario, el convenio MLC 2006 precisa ser aplicado en el siguiente ámbito (BOE, 2015);

1. A menos que se disponga expresamente lo contrario, el presente Convenio se aplica a toda la gente de mar;
2. Excepto que haya disposición expresa en contrario, el presente Convenio se aplica a todos los buques de propiedad pública o privada que se destinen habitualmente a actividades comerciales, (BOE, 2015) es decir todos los buques están cubiertos, con la excepción de:
 - Los buques que operan exclusivamente en aguas interiores, en aguas protegidas o en zonas donde se apliquen reglamentos portuarios ;
 - Buques pesqueros o actividades similares ;
 - Buques de construcción tradicionales como veleros;
 - Buques de guerra y otras unidades auxiliares navales, (BOE, 2015)

3.3.3 OBJETIVOS PRINCIPALES DEL MLC, 2006

1. Establecer en sus artículos y reglamentos un conjunto sólido de principios y derechos;
 - Determina los requisitos mínimos para los marinos que trabajan en buques mercantes ;
 - Determina las condiciones mínimas que benefician al marino, alojamiento, descansos, alimentación, protección de la salud, atención médica, bienestar y protección de la seguridad social ;
 - Garantiza la plena protección de los derechos de la gente de mar en todo el mundo, (BOE, 2015).

2. Permitir a través del Código que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos;

- Promueve la observancia por parte de los armadores y dar a los gobiernos contratantes suficiente margen para cumplir sus requisitos, (BOE, 2015);

3. Asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada;

- Para crear unas condiciones equitativas para todos, para los gobiernos, y los armadores los cuales deben estar provistos a proporcionar a la gente de mar unas condiciones de vida y de trabajo dignas ;
- Y fortalece los mecanismos de sumisión, incluidos los procedimientos de reclamación de la gente de mar, la vigilancia de sus buques, los estados de pabellón y el control del estado de los puertos, (BOE, 2015).

3.3.4 RESPONSABILIDADES EN MATERIA DE APLICACIÓN Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

De acuerdo con lo dispuesto en el Artículo V de este Convenio cada Estado Miembro deberá:

1. Aplicar y supervisar la ejecución de las medidas legislativas o de otra índole que se adopten para cumplir las obligaciones derivadas del presente Convenio para aquellos buques y gente de mar que se encuentren dentro de su jurisdicción (BOE, 2015).
2. Ejercer ciertamente su jurisdicción y control sobre los buques que están adscritos a su Estado de abanderamiento e instituirá un sistema para

asegurar el cumplimiento de los requisitos del presente Acuerdo, que incluye la realización de inspecciones periódicas, la presentación de informes, la adopción de medidas de supervisión y el recurso a las instrucciones judiciales previstos por la legislación aplicable, (BOE, 2015).

3. Garantizar que los buques que enarboles su pabellón nacional poseen certificados de trabajo marítimo y declaraciones de acuerdo con la legislación laboral marítima de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, (BOE, 2015).
4. Cuando cualquier buque al que se aplique el presente Convenio se encuentre en uno de los puertos del Estado miembro excepto el de su Estado de pabellón, podrá ser inspeccionado de acuerdo con los periodos de inspección del MLC o si las autoridades competentes lo estimen preciso, de conformidad con el derecho internacional para precisar si el buque cumple los requisitos contemplados en este Convenio, (BOE, 2015).
5. Ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre las agencias de servicios de contratación y colocación de gente de mar ubicadas en su territorio, (BOE, 2015).
6. Prohibir las violaciones de los requisitos de este Acuerdo y aplicar sanciones de acuerdo con las disposiciones del derecho internacional, o tomará las medidas correctoras apropiadas para detener tales infracciones, (BOE, 2015).
7. Desempeñar sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio de manera que se garantice que los buques de países que no han ratificado este Convenio sean más preferenciales o que reciban un trato más propicio que aquellos otros de países que sí lo han ratificado, (BOE, 2015).

4. DERECHOS DE EMPLEO Y PRINCIPIOS SOCIALES DE LA GENTE DE MAR

A los efectos del Artículo III del presente Convenio cada Estado miembro comprobará que su legislación prevé el respeto de los derechos fundamentales dentro del ámbito de aplicación de este Convenio:

1. Libertad de asociación y libertad sindical y reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva;
2. Abolir todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
3. Prohibir efectivamente el trabajo infantil, y
4. Eliminar la discriminación en el empleo y la ocupación.

(Martínez, 2024)

Cada Estado Miembro garantizará que, dentro de su jurisdicción, de conformidad con los requisitos del presente Convenio, se ejerzan plenamente los derechos laborales y los derechos sociales de la gente de mar. A menos que la Convención disponga expresamente lo contrario, este comportamiento puede alcanzarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, las prácticas rutinarias u otras medidas, (Martínez, 2024)

Asimismo, de conformidad con el Artículo IV del presente convenio toda gente de mar tiene derecho a:

1. Derecho a un lugar de trabajo seguro de conformidad con las normas de seguridad;
2. a unas condiciones de empleo equitativas;
3. a disfrutar de unas condiciones de vida y de trabajo dignas a bordo;
4. a una protección de la salud, tratamiento médico, medidas de bienestar y otras formas de protección social, (Martínez, 2024)

4.1 SALARIOS

A los efectos de las disposiciones de empleo provistas en este Convenio la finalidad este apartado es garantizar que la gente de mar reciba un sueldo a cambio de sus servicios y deberá ser otorgada de forma periódica, regular y completa.

1. Cada Estado miembro exigirá el pago de dicho sueldo a los trabajadores en buques que enarboles su pabellón a intervalos que no excedan de un mes de acuerdo con los convenios colectivos aplicables, (Lavelle, 2013);
2. La gente de mar debe disponer de cuentas mensuales de los pagos debidos y las sumas abonadas, incluidos los salarios, los pagos suplementarios y realizar la transferencia efectuando el cambio de moneda a la moneda de uso según el cambio acordado, (Lavelle, 2013);
3. Cada Estado miembro demandará al propietario del buque que adopte medidas, de conformidad a las disposiciones citadas de esta norma, para que la gente de mar pueda transferir la totalidad o parte de sus ingresos a sus familias, a las personas de las cuales ejerce el cargo de sustentador, (Lavelle, 2013).

Y todos los costos de comisión o similares por los servicios mencionados deben ser razonables, y, el tipo de cambio efectuado debe cumplir con las regulaciones nacionales, del mercado y debe ser favorable para a la gente de mar, (Lavelle, 2013).

4.2 TRABAJO Y DERECHO AL DESCANSO

Las horas de trabajo y descanso están reguladas para evitar la fatiga y garantizar la seguridad del funcionamiento del buque.

El estándar de tiempo de trabajo para la gente de mar es de ocho horas, que normalmente se rebaja sin día libre a la semana, pero se recupera dos días de descanso como vacaciones. La forma en que se aplica esta norma puede variar en función del convenio colectivo o del contrato de compromiso, (Martínez, 2024).

El estado del pabellón puede decidir basar los límites en el número máximo de horas trabajadas o en el número mínimo de horas de descanso.

En todo buque se realiza un control de las horas trabajadas por cada empleado y las compensaciones de descanso que se recogen en un informe periódico a través del primer oficial y son firmados por los trabajadores y enviados al armador para no cometer infracciones de las disposiciones referentes a las horas máximas de trabajo pertenecientes al reglamento STCW, (Martínez, 2024).

El número máximo de horas trabajadas y el número mínimo de horas de descanso prescritas por la legislación nacional y los convenios colectivos aplicables están determinadas según lo que se dispone en el reglamento STCW :

- No se debe trabajar más de 14 horas por período de 24 horas.
- No se debe trabajar más de 72 horas por período de 7 días, (Martínez, 2024).

Horas mínimas de descanso :

- Se debe tener al menos 10 horas de descanso por período de 24 horas.
- Se debe tener al menos 77 horas de descanso por período de 7 días.

Las horas de descanso se pueden dividir hasta dos períodos, uno de los cuales dura al menos seis horas, (Martínez, 2024).

4.3 ATENCIÓN SANITARIA

Por otro lado, de acuerdo con la norma A4.1 del MLC 2006, "*cualquier embarcación con 100 o más personas a bordo y que normalmente realice viajes internacionales de más de tres días debe tener un médico cualificado a bordo*". La legislación nacional también determinará qué otros buques deben tener un médico a bordo según los factores como la duración, la naturaleza y las condiciones de viaje y el número de personas a bordo, (Mantojou, 2021).

Los buques que no tengan un médico a bordo deben tener al menos un oficial o marinero capacitado en primeros auxilios a cargo de la atención médica y de la medicación como parte de sus deberes, (Mantojou, 2021).

Además de promover medidas relacionadas con la protección de la salud y la atención médica a bordo, el MLC 2006, también obliga, en virtud de la Regla 4.2, al Estado de abanderamiento a garantizar que la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques tenga "*el derecho a la asistencia médica y al apoyo material por parte del armador para hacer frente a las consecuencias financieras de la enfermedad, accidentes o muertes que ocurran durante su servicio como parte de un contrato marítimo a través de un seguro de empleo,* (Lavelle, 2013)"

4.4 PREVENCIÓN DE ACCIDENTES A BORDO

- Hay que asegurar que el lugar de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques contribuya a su salud y la seguridad en el trabajo.
- Todo marinero tiene derecho a vivir y trabajar en un entorno seguro y saludable, promoviendo la salud y la seguridad.

Las leyes estatales del país de bandera regulan la salud y la seguridad a bordo, teniendo en cuenta las normas internacionales, (BOE, 2015).

Se trata de planificar a bordo las siguientes medidas:

- Un programa de salud, incluida la evaluación y capacitación en riesgos;
- precauciones para prevenir accidentes, lesiones y enfermedades en el lugar de trabajo, incluidos los efectos de la manipulación química y el uso de equipos y maquinaria a bordo de buques usando en todo momento los equipos de protección pertinentes;
- la participación de los representantes de la gente de mar en los programas y proporcionar sesiones formativas para mejorar la salud y la seguridad en el trabajo y reducir los accidentes;
- inspección, notificación y corrección de situaciones peligrosas e investigación de accidentes en el lugar de trabajo a bordo, (BOE, 2015).

4.5 EDAD MINIMA

1. Se deberá prohibir que las personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o que trabajen a bordo, (Lavelle, 2013).
2. Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. A efectos de la norma A1.1, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada, (Lavelle, 2013).

4.6 CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

La finalidad de la presente regla 1.4 es asegurar que los marinos tengan acceso a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar.

1. Toda la gente de mar tendrá acceso, sin costo alguno, a un sistema eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad que le permita encontrar empleo a bordo de un buque (Martínez, 2024).

2. Los servicios de contratación y colocación de gente de mar que operen en el territorio de un Miembro deberán estar en conformidad con las normas establecidas en el Código, (Martínez, 2024).

Por lo que se refiere a la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón, los Miembros deberán exigir que los armadores que recurran a servicios de contratación y colocación de gente de mar basados en países o territorios en los que no se aplique el presente Convenio se aseguren de que esos servicios estén en conformidad con los requisitos establecidos en el Código, (Martínez, 2024).

4.7 CONDICIONES DE EMPLEO

La finalidad de la presente regla 2.1 es asegurar a la gente de mar acuerdos de empleo justos.

- Las condiciones de empleo de la gente de mar deben quedar claramente definidas o mencionadas en un acuerdo escrito legalmente exigible, y estar en conformidad con las normas establecidas en el Código, (Lavelle, 2013).

- La aceptación de los acuerdos de empleo por la gente de mar debe hacerse en condiciones que garanticen que ésta tenga la oportunidad de examinar las condiciones previstas en los acuerdos, pedir asesoramiento sobre las mismas y aceptarlas libremente antes de firmarlas, (Lavelle, 2013).
- En la medida en que ello sea compatible con la legislación y la práctica nacionales del Miembro, se entenderá que los acuerdos de empleo de la gente de mar incluyan los convenios colectivos aplicables, (Lavelle, 2013).
- Así mismo, toda la gente de mar y sus dependientes tienen derecho a la protección de la seguridad social, siempre que así lo disponga la legislación nacional, (Chang & Muneeb, 2023).

En algunos países, la seguridad social es proporcionada por el Estado a través de las cotizaciones a la seguridad social o del pago de impuestos. En otros, depende de todos asumir un seguro o provisiones personales a través de un plan privado, En cualquier caso, las disposiciones no pueden ser menos favorables que para un trabajador del régimen general de dicho estado, (Chang & Muneeb, 2023).

El Convenio sobre el trabajo marítimo fomenta una mejor cobertura social para la gente de mar. Los Estados que firmen la Convención deben proporcionar protección en al menos tres ámbitos. Los tres recomendados son: atención médica, beneficios sociales y prestaciones por enfermedad en caso de accidente o enfermedad profesional, (Chang & Muneeb, 2023)

El contrato de compromiso debe indicar claramente los términos bajo los cuales la protección de las diversas ramas de la seguridad social le será proporcionada por el armador, todas las deducciones obligatorias de su salario y todas las contribuciones que el armador debe pagar en su nombre, (Exarchopolous, 2018).

El armador deberá estar obligado a conceder a la gente de mar, cuya condición requiera atención médica mientras esté a bordo o que, debido a su condición sea desembarcado en ruta hacia el territorio de un Estado distinto del Miembro competente, una atención médica y alojamiento, (Exarchopolous, 2018).

SEGUNDA PARTE

5. RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR EN ESPAÑA

5.1 ANTECEDENTES DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El origen del Instituto Social de la Marina o ISM se localiza en la Caja Central de Crédito Marítimo, fundada en 1919 por el Real Decreto de 10 de octubre de 1919. El objetivo de esta entidad era fomentar el crédito popular mediante la concesión de créditos directos, (Baudor, 2000).

A continuación, con iniciativa del Ministerio de la Marina Mercante y de acuerdo con el Consejo de ministros, se estableció el Real Decreto del 3 de febrero de 1926, con el que el ISM se le ha asignado las funciones de inspección, el seguro de accidentes de mar y las dotaciones de los buques mercantes. Además, con la Real Orden del 30 de octubre de 1927, se le otorgó el ejercicio de la acción social marítima, constituyendo un órgano de enlace del Ministerio de la Marina con el del Trabajo (Baudor, 2000).

El proceso histórico de la cuestión social marítima ha ido configurando al Instituto Social de la Marina como un organismo unitario integrador de las competencias sociales que demandaba el sector marítimo y pesquero, cumpliendo la finalidad esencial de su ley fundacional de “*atender con la máxima solicitud a los trabajadores de la mar*” (Baudor, 2000).

Posteriormente con el RD 1 36/1978 del 16 de noviembre, establece en su disposición adicional 3.1, que el Instituto Social de la Marina continúe con

sus funciones y servicios encomendados, sin perjuicio de la reestructuración que asimismo prevé dicho precepto (Baudor, 2000).

A continuación el Instituto Social de la Marina (ISM) acomoda a su organización las nuevas funciones de gestión de la Seguridad Social y su naturaleza de dependencia orgánica, competencias y recursos económicos en orden a la protección y mejora de la calidad de vida de los trabajadores de mar (Baudor, 2000).

5.2 INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El Instituto Social de la Marina es una entidad de derecho público con personalidad jurídica propia, de ámbito nacional que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social e influye tanto a la marina mercante como a la flota pesquera. Su finalidad principal es la asistencia a los trabajadores de mar tanto por cuenta ajena como autónomos, ya sea en España como en el extranjero, responsabilizándose de la mejora de su situación profesional y económico-social y actuando como entidad gestora del régimen especial de la seguridad social de los trabajadores de mar, (Marítima, s.f.).

De igual modo, realiza funciones recaudatorias de las aportaciones del sector marítimo-pesquero, en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS).

También desarrolla la formación y promoción profesional de los trabajadores de mar ajustándose a las directrices de la Subsecretaría de Pesca y Dirección General de la Marina Mercante, (Marítima, s.f.).

5.3 COMPETENCIAS DEL ISM

Entre otras funciones del ISM podemos separarlas en las siguientes categorías: gestión, sanidad marítima, acciones sociales y formación, realización de estudios y cooperación con otros programas sociales, (BOE, 2015).

5.3.1 GESTIÓN

- El instituto social de la marina lleva a cabo la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores de Mar en concreto la administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones de este régimen especial, tales como las pensiones de jubilación, las prestaciones por viudedad, orfandad, incapacidad permanente, etc. (BOE, 2015).

- También se ocupa de la administración de la afiliación, altas y bajas de los trabajadores acogidos a dicho régimen especial, así como la inscripción de empresas, buques y centros de trabajo. Igualmente se encarga de la recaudación y control de las cotizaciones, en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS) y de acuerdo con los convenios internacionales suscritos en España y la normativa española vigente, (BOE, 2015).

- La gestión de las prestaciones por desempleo de los trabajadores incluidos en el régimen especial, así como la administración de las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos cuando estos últimos tengan cubiertas las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina, según lo establecido en la Disposición adicional tercera del Real Decreto 625/1985, de 2 de abril, (BOE, 2015).

- Igualmente, el Instituto Social de la Marina tiene a su cargo las oficinas de colocación dentro del sector marítimo-pesquero, (BOE, 2015).
- La gestión de los buques sanitarios y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa, (BOE, 2015).
- La gestión de los centros asistenciales en el extranjero, constituidos como servicios de la Administración General del Estado en el exterior, (BOE, 2015).

5.3.2 SANIDAD MARÍTIMA

La prestación de servicios de asistencia sanitaria de los trabajadores de mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional y en el extranjero empleando sus propios medios, tales como el Centro Radio-Médico, Banco de Datos (con historiales clínicos de los tripulantes españoles), Centros en el extranjero, Buques Sanitarios, así como la realización de inspecciones y el control de los botiquines a bordo y de las condiciones higiénicas de los barcos y otros que puedan implantarse, o acordando la evacuación y repatriación de los trabajadores enfermos o accidentados, (Marítima, s.f.).

5.3.3 ACCIONES SOCIALES

En cuanto a las funciones en relación a las acciones sociales que se llevan a cabo por el Instituto Social de la Marina podemos localizar las siguientes:

Atención especial a los trabajadores de mar y sus beneficiarios en situaciones de abandono en puertos, naufragios, apresamientos, pérdidas de equipaje y otros hechos análogos. Igualmente, se les otorga especial atención a los trabajadores de mar enrolados en buques extranjeros, tanto después de su

contratación como durante la realización de su trabajo y posterior repatriación, con observancia a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo OIT, (Estado A. E., 2015).

Del mismo modo el instituto social de la marina lleva a cabo la gestión y el reconocimiento de las prestaciones asistenciales de atención a situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar y la proporción de los servicios que garanticen su asistencia en casos de abandono en puertos nacionales o extranjeros, (Estado A. E., 2015).

Además de ello, tiene atribuidas una serie de funciones respecto a dichos trabajadores y sus familias, que pueden resumirse en la promoción humana, cultural, profesional y económica del sector, (Estado A. E., 2015).

Atiende a los hijos de estos trabajadores, de modo especial a los huérfanos de accidentes de trabajo, el Instituto sostiene, igualmente, colegios e internados, para niños y niñas, donde cursan estudios y formación Profesional, así como Escuelas de Orientación Marítima. En vacaciones se organizan colonias infantiles, para completar la labor educativa, (Estado A. E., 2015).

Presta atención especialmente importante debida a las mujeres de los trabajadores de mar, dadas las prolongadas ausencias del hogar de éstos, a través de una asistencia social especialmente dirigida a las familias, la organización de cursos de formación de la mujer y mediante el establecimiento de otra red de guarderías infantiles, (Estado A. E., 2015).

Para llevar a cabo el cumplimiento de las mencionadas funciones, el Instituto del ISM ha instalado a lo largo del litoral español y en determinados puertos extranjeros una red de Casas del Mar en las que se ubican servicios tales como clínicas, según los casos, hospederías para marinos transeúntes, escuelas, residencias, aulas y bibliotecas para alumnos de formación náutico-pesquera, en cuyos centros se proporciona la formación y la promoción profesional de los trabajadores del mar, (Estado A. E., 2015).

Por último, es de destacar la función realizada por el Instituto Social de la Marina en materia a la promoción de viviendas con destino a los trabajadores de su colectivo, (Estado A. E., 2015).

5.3.4 FORMACIÓN

Además del servicio sanitario para los trabajadores de mar, cabe destacar la educación, la realización de cursos de supervivencia y la formación sanitaria en los centros nacionales de formación marítima concretamente en las escuelas de formación náutico-pesquera y en las aulas móviles o en las ubicadas en las oficinas provinciales y locales de la entidad, (Carril Vázquez, 2019).

Por otro lado se ocupa de facilitar la información sanitaria y delegar la distribución de la guía sanitaria a bordo, asimismo se ocupa de la realización de los reconocimientos médicos marítimos previos al embarque según la normativa española, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de las condiciones higiénicas de las embarcaciones, y otras funciones de medicina preventiva y educación sanitaria que le puedan ser autorizadas en el marco de los convenios y acuerdos de cooperación internacional, (Carril Vázquez, 2019).

La formación y promoción profesional de los trabajadores de mar mediante la impartición de cursos de las correspondientes especialidades, estando en continua mejora para cubrir las necesidades formativas del sector marítimo-pesquero, así como atender a su bienestar a bordo o en puertos nacionales y extranjeros y al de sus familias, en cumplimiento de la Recomendación 138 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), (Carril Vázquez, 2019).

5.3.5 OTRAS COMPETENCIAS

En cumplimiento del Convenio número 9 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el instituto del ISM trata de promover en colaboración con el Instituto de Empleo (Servicio Público de Empleo Estatal) las acciones que competen a éste, en cuanto a lo que se refiere a los trabajadores de mar, tanto en la gestión de las prestaciones de desempleo como en lo relativo a la colocación de la gente de mar (Estado A. E., 2018).

En lo que respecta a la realización de estudios, se ocupa de informar o proponer proyectos de normas o programas y participar en la elaboración de convenios internacionales que afecten al sector marítimo-pesquero, (Estado A. E., 2018).

La cooperación con las cofradías de pescadores en la prestación de servicios a los trabajadores de mar y sus beneficiarios en el ámbito de las competencias del Instituto Social de la Marina, (Estado A. E., 2018).

La participación, fomento y desarrollo de programas y proyectos que tengan como objetivo la adaptabilidad de los trabajadores del mar, fomentando la diversificación laboral de sus capacidades, (Estado A. E., 2018).

La edición y distribución de publicaciones unitarias y periódicas especializadas con destino a los trabajadores y empresas del sector marítimo-pesquero, (Estado A. E., 2018).

La cooperación con organismos internacionales con competencias en materias relacionadas con la Seguridad Social de los trabajadores de mar o con la problemática del sector marítimo-pesquero en colaboración con el Ministerio de Trabajo e Inmigración, así como la participación en la negociación y elaboración de los instrumentos internacionales que se relacionen con los trabajadores de dicho sector, (Estado A. E., 2018).

La coordinación y realización de programas y actividades específicos dirigidos a potenciar e incrementar la seguridad marítima y la seguridad del trabajo en el mar, así como la colaboración con otros organismos de la administración con competencias en el sector marítimo-pesquero en esta materia de seguridad en el trabajo, (Estado A. E., 2018).

La realización de cuantas otras funciones que le sean atribuidas legal o reglamentariamente.

5.4 ESTRUCTURA DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL

Elaboración propia a través de (BOE, 2015)



5.4.1 ESTRUCTURA INTERNA ISM



Elaboración propia a través de (BOE, 2015)

6. RÉGIMEN ESPECIAL DE LOS TRABAJADORES DE MAR, (RETM)

Las condiciones de trabajo marítimo-pesqueras están caracterizadas por una serie de aspectos que presentan ciertas particularidades respecto a los trabajadores pertenecientes al régimen general, concretamente aquellos como, el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de mortalidad y siniestralidad, así como el carácter estacional y meteorológico del trabajo y el carácter hostil e imprevisible del medio donde se desarrolla la actividad, etc., (Carril Vázquez, 2019).

En consideración al mencionado carácter especial de la actividad marítimo-pesquera, se han establecido medidas especiales otorgando una serie de prestaciones y beneficios al mencionado régimen, en orden a la adecuada aplicación de los beneficios de la Seguridad Social donde se configura un marco laboral en el que, junto a las prestaciones de la Seguridad Social, se

hace necesario la definición y puesta en marcha de programas específicos para el sector marítimo-pesquero, en el recuadro de un modelo de protección calificado por su carácter específico e integral.

Esta protección social e integral de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, es prestada por el instituto social de la marina, quedando así, el ISM como la única entidad gestora de la de Seguridad Social que tiene asignada la labor de la gestión del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (RETM), (Carril Vázquez, 2019).

Así, la Ley 193/1963, del 28 de diciembre, sobre las Bases de la Seguridad Social, en el número 11 de su base tercera previó que el régimen especial de los trabajadores de mar ha de ser regulado específicamente, (Carril Vázquez, 2019).

Más tarde, en el Decreto 907/1966, del 21 de abril, en su artículo 10.2, se anunció que el régimen de los trabajadores de mar como uno de los regímenes especiales de la Seguridad Social, donde se debían regirse las leyes específicas que se dictaran al efecto, (Carril Vázquez, 2019).

Procediendo con la Ley 116/1969, del 30 de diciembre, y posteriormente con el Decreto 2864/1974, del 30 de agosto, se aprobó la regulación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, con la finalidad fundamental de conseguir para las personas trabajadoras de mar un grado de protección social similar al de las personas trabajadoras de otros sectores cuyas profesiones se llevan a cabo en unas condiciones especiales, (Carril Vázquez, 2019).

En la actualidad, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores de mar está regulado por la ley 47/2015 de octubre, la cual regula la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero. El Régimen Especial de los Trabajadores de Mar (RETM) también está regulado por las disposiciones de desarrollo y la normativa general de aplicación en el sistema de la Seguridad Social, (Carril Vázquez, 2019).

Además, la Ley 47/2015, del 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, tiene un papel importante dado que es la que protege los derechos de estos profesionales y la que ha delimitado el campo de aplicación del Régimen Especial de los Trabajadores de Mar.

Asimismo, es la que regula los servicios de protección social y formación marítima, y reúne todos los aspectos sociales que afectan al sector, y promueve la labor asistencial y social que ofrece el Instituto Social de la Marina, (Carril Vázquez, 2019).

De este modo el Instituto Social de la Marina es el organismo que lleva a cabo dos funciones, por un lado, es el organismo que se ocupa de la protección social integral, así como la problemática social de las personas que trabajan en el sector marítimo-pesquero y por otro lado, opera como entidad gestora del régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores de mar, (Carril Vázquez, 2019).

Asimismo, el Instituto del ISM se atribuye como la entidad gestora de derecho público, que tiene como propósito la asistencia a los trabajadores de mar tanto en España como en el extranjero, favoreciendo su progreso en el ámbito humano, profesional y económico-social además de las atribuciones de la gestión del régimen especial (Carril Vázquez, 2019).

6.1 CAMPO DE APLICACIÓN

Este Régimen especial engloba tanto a los trabajadores por cuenta ajena y asimilados como a los trabajadores por cuenta propia que realicen o ejerzan su actividad marítimo-pesquera a bordo de buques o embarcaciones, figurando en la actuación de la embarcación como oficiales, técnicos o tripulantes de la marina mercante, o a bordo de embarcaciones de pesca

marítima en cualquiera de sus modalidades, tráfico interior de puertos, embarcaciones deportivas y de recreo, (Estado A. E., 2015).

Asimismo, las personas dedicadas a la extracción de productos del mar, las dedicadas a la acuicultura marítima o marítimo-terrestre, buceadores extractores de recursos marinos o aquellos con titulación profesional en las actividades portuarias y estibadores portuarios, (Estado A. E., 2015).

El campo de aplicación del Régimen Especial del Mar, que según el artículo 7.1 de la Ley 47/2015, del 21 de octubre también engloba aquellas personas trabajadoras residentes en el territorio español que realicen labores marítimo-pesqueras a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un estado miembro de la Unión Europea (UE) u otro país con el que España tenga firmado un acuerdo bilateral o multilateral de seguridad social en el que se recoja el principio de territorialidad y sean dichas actividades remuneradas por una empresa o persona que tenga su sede o domicilio en España, (Estado A. E., 2015).

Del mismo modo, según el artículo 7.2 de la Ley 47/2015 quedarán comprendidas en el Régimen Especial del Mar aquellas personas residentes en sociedades mixtas y que ejerzan sus actividades en empresas inscritas en el registro oficial, (Estado A. E., 2015).

En constancia con la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de los empleados del sector marítimo-pesquero, el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, divide los profesionales en tres categorías: los trabajadores por cuenta ajena, los empleados por cuenta propia y los asimilados a personas trabajadoras por cuenta ajena, (Estado A. E., 2015).

6.1.1 TRABAJADORES POR CUENTA AJENA

Son aquellas personas trabajadoras que practican su actividad marítimo-pesquera a bordo de embarcaciones, buques o plataformas, conformando en el papel de éstos como tripulantes oficiales, técnicos o marineros pertenecientes a las siguientes categorías:

- Aquellos marinos que ejerzan su actividad a bordo de embarcaciones o buques mercantes configurando en la actuación de éstos como profesionales de la marina mercante.
- Aquellos empleados que realizan actividades de pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.
- Los profesionales que ejercen las labores de tráfico interior de puertos.
- Las personas que se dedican a las actividades deportivas y de recreo.
- Aquellas personas trabajadoras enroladas como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.
- Las personas trabajadoras que se dedican a la Estiba portuaria, (Autónomo, 2017).

Se hace la condición que a efectos del encuadramiento en este régimen especial solo se considerará como estibadores portuarios, con independencia de la naturaleza especial o común de su relación laboral, a quienes desarrollen directamente las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros medios de transporte, que integran el servicio portuario de manipulación de mercancías relacionadas en el artículo 130 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, e independientemente del carácter estatal o autonómico del puerto, (Autónomo, 2017).

Asimismo, con la finalidad de la inclusión en el mencionado régimen especial de las personas trabajadoras en empresas de estiba portuaria, que desarrollen las actividades señaladas en el párrafo anterior como una empresa o su personal. Deberán ser titulares de la correspondiente licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías o licencia de auto-prestación, asimismo, deberán ser titulares de la mencionada licencia las entidades de puesta a disposición de personas trabajadoras a dichas empresas, (Autónomo, 2017).

- Aquellas personas trabajadoras que ejercen la labor de prácticos de puerto.
- Las personas que realizan aquellas actividades de carácter administrativo, técnico y subalterno en empresas marítimo-pesqueras y de estiba portuaria, en ámbitos portuarios. Asimismo, estarán incluidas las personas trabajadoras que desarrollen dichas actividades en el servicio de las cooperativas del mar y de las organizaciones sindicales del sector marítimo-pesquero y las asociaciones de armadores, así como el servicio de las cofradías de pescadores y sus federaciones.
- Las personas que ejercen sus labores en las plataformas fijas o artefactos navales o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marinos, sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.

Quedando expresamente excluidas aquellas instalaciones tales como los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento (Autónomo, 2017).

- Personas trabajadoras que dedican su actividad laboral a la extracción de productos del mar.
- Aquellas personas que dedican su actividad laboral a la acuicultura desarrollada en la zona marítima y marítimo-terrestre, entre los cuales,

la acuicultura en arena y en lámina de agua, tales como, bancos cultivados, parques de cultivos, bateas y jaulas. Quedan expresamente excluidas las personas que trabajan por cuenta ajena y que presten sus servicios para empresas dedicadas a la acuicultura en la zona terrestre, como criaderos, granjas marinas y centros de investigación de cultivos marinos. Asimismo, se excluye las personas trabajadoras dedicadas a la acuicultura en agua dulce.

- Aquellas personas trabajadoras que se dedican al buceo para la extracción de recursos marinos.
- Aquellos otros buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación.

No se comprenden en Régimen Especial de los Trabajadores de Mar aquellos buceadores con titulaciones deportivas-recreativas.

- Aquellas personas trabajadoras que realizan la profesión de Rederos y rederas, (Autónomo, 2017).

A efectos del encuadramiento en este régimen, están incluidos cualquier otro colectivo de personas trabajadoras que desarrolle una actividad marítimo-pesquera y cuya inclusión en este régimen sea determinada por Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, (Autónomo, 2017).

6.1.2 TRABAJADORES POR CUENTA PROPIA

Están incluidos en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, los trabajadores por cuenta propia o autónomos, quienes dispongan de la titulación y certificación de permiso para ejercer sus actividades en cada caso y las realicen de forma habitual, personal y directa, en el ámbito marítimo-pesquero al igual que los trabajadores por cuenta ajena pero en este caso fuera de la dirección y organización de otra persona y a título lucrativo de alguna de las siguientes actividades que se citan a continuación (Prats, 2016).

Los trabajadores de mar por cuenta propia son aquellas personas que desarrollen sus actividades del ámbito marítimo-pesquero a bordo de las embarcaciones o buques que se relacionan a continuación, figurando tales personas trabajadoras como armadores, oficiales, técnicos, marineros o tripulantes:

- Los trabajadores de la marina mercante.
- Los trabajadores de pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.
- Los trabajadores en embarcaciones de tráfico interior de puertos.
- Los trabajadores en embarcaciones deportivas y de recreo.
- Prácticos de puerto.
- Buceadores extractores de recursos marinos.
- Buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación. Quedan excluidos los buceadores con titulaciones deportivas-recreativas.
- Rederos y rederas.
- Acuicultura desarrollada en zona marítima o marítimo-terrestre.
- Los mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos (Autónomo, 2017).

A efectos de la inclusión en este régimen especial quedan igualmente incluidos los familiares colaboradores de la persona trabajadora por cuenta propia que también tendrán consideración, y estarán incluidas como personas trabajadoras por cuenta propia en el régimen especial, el cónyuge y los parientes por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, de cualquiera de las personas trabajadoras por cuenta propia a que se refiere el artículo 10 de la Ley 47/2015, y que trabajen con ellas en sus explotaciones de forma habitual y realizando idéntica actividad que el titular de la explotación

para ser considerados en los grupos segundo y tercero de la cotización a que se refiere este artículo, y que convivan con el ostentador de la familia y dependan económicamente de él, salvo que se demuestre su condición de asalariados, (Autónomo, 2017).

6.1.3 ASIMILADOS A PERSONAS TRABAJADORAS POR CUENTA AJENA

En este colectivo están comprendidas aquellas personas que ejerzan funciones de dirección o gerencia, y que conlleven el desempeño de cargos de consejeros y administradores contemplados en sociedades mercantiles capitalistas o socios de sociedades de capital y quienes presten servicio en dichas sociedades a título lucrativo y de forma habitual, personal y directa (Prats, 2016).

Para ser considerados deberán ser retribuidos por ello o por su condición de personas trabajadoras por cuenta de la mencionada sociedad, desarrollando un trabajo por cuenta propia y comprendidos en el Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos, (RETA), siempre que no posean el control de dichas sociedades mercantiles y que dichas sociedades operen de acuerdo con el apartado 1 de la Disposición adicional vigésimo séptima del texto refundido en el artículo 305.2 b y 306.2 de la Ley General de Seguridad Social, LGSS (Prats, 2016).

Asimismo, y a efectos de la inclusión de las personas asimiladas a trabajadores por cuenta ajena en el mencionado RETA, quedarían excluidos de la protección por desempleo y Fondo de Garantía Salarial (FGS) (Prats, 2016).

De la misma manera, se asimilarán a los prácticos de puerto las personas que desarrollen su actividad por cuenta ajena y que, para la realización de su

actividad de practica, se constituyan en empresas titulares de licencia del servicio portuario de practica en un puerto, con excepción del derecho a las prestaciones por desempleo y Fondo de Garantía Salarial. Respecto a los prácticos de puerto incluidos en dichas empresas tendrán la consideración de empresario a efectos de la inclusión en este régimen especial,(Prats, 2016).

6.2 DELIMITACIÓN DEL CONCEPTO EMPRESARIO MARÍTIMO

A efectos de la inclusión en este Régimen Especial Del Mar, y según el Artículo 10.3 del Real Decreto 84/1996, se consideran empresarios marítimos a aquellas personas que desarrollan las actividades que se citan a continuación:

- El naviero, armador o propietario de embarcaciones o instalaciones marítimo-pesqueras.
- Las empresas que presten servicio básico de carga estiba, desestiba, descarga y transbordo de mercancías.
- Las corporaciones de prácticos de puertos o aquellas otras entidades que las sustituyan.
- Las empresas consignatarias de buques, las agencias de embarque marítimo y cuantas otras personas físicas o jurídicas con domicilio y que contraten a trabajadores residentes en España para prestar servicio a un buque de pabellón extranjero, (Baudor, 2000).

Cualquier otra persona física o jurídica, pública o privada que contrate trabajadores que estén incluidos en campo de aplicación de este régimen especial, (Baudor, 2000).

6.3 GRUPOS DE TRABAJADORES A EFECTOS DE COTIZACIÓN

En primer lugar, las personas trabajadoras comprendidas en este régimen especial de la seguridad social se clasificarán, a efectos de cotización en tres grupos:

a) En el primer grupo:

1.º Todos aquellos trabajadores por cuenta ajena o asimilados retribuidos a salario que profesen alguna de las actividades mencionadas de acuerdo con artículo 3 de la Ley 47/2015 (*véanse trabajadores por cuenta ajena y asimilados en la página número: 49 y 53*), (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

2.º Los trabajadores por cuenta propia que realicen alguna de las actividades especificadas según el artículo 4 de la Ley 47/2015 (*véanse trabajadores por cuenta propia en la página número: 52*, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

3.º Aquellos empleados por cuenta ajena o asimilados y en su caso los trabajadores por cuenta propia o armadores, que perciban una remuneración a la parte y que realicen su actividad pesquera a bordo de embarcaciones de más de 150 toneladas de registro bruto (TRB), (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

b) En el segundo grupo: se distinguen dos categorías:

1.º Grupo segundo A: En este grupo se encuentran los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que efectúen su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 TRB, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

2.º Grupo segundo B: En esta categoría de la misma forma que el grupo segundo A se encuentran los mismos trabajadores, pero con la diferencia en que practiquen su actividad pesquera a bordo de embarcaciones

comprendidas entre 10,01 y 50 TRB, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

c) **En el tercer grupo** que a su vez se comprenden dos categorías:

En la primera parte se encuentran solo los trabajadores por cuenta ajena remunerados a la parte, que desempeñen su actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no superen las 10 TRB, enroladas en las mismas como técnicos o tripulantes, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

En la segunda parte se localizan únicamente los trabajadores por cuenta propia que engloba varias actividades, concretamente distinguimos los mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos, los buceadores extractores de recursos marinos, rederos y rederas que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no excedan 10 TRB, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

Por último, para estar comprendido en el grupos segundo o tercero como persona trabajadora por cuenta propia, los ingresos obtenidos de tales actividades deberán componer su medio fundamental de vida, incluyendo en dicho cálculo de ingresos correspondientes a otros trabajos no concretamente marítimo-pesqueros con carácter temporal o permanente y que no sean comprendidas en cualquier otro de los regímenes del sistema de la Seguridad Social.

6.4 COTIZACIONES

6.4.1 BASES PARA LA COTIZACIÓN

Las cotizaciones se refieren a cotizar en la Seguridad Social es decir pagar un importe a la seguridad social que normalmente es una reducción del salario para cubrir una serie de contingencias comunes y propias, como accidentes de trabajo, enfermedades, etc. A su vez es la base para obtener las

prestaciones por desempleo y jubilación, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

En el RESS de los Trabajadores del Mar, el nacimiento, la duración y la extinción de la obligación de cotizar, las operaciones de liquidación de la misma, el período, la forma, el lugar y el plazo para su presentación, así como su comprobación y control, se regirán por lo dispuesto con carácter general en el texto refundido de la LGSS y en su normativa de desarrollo se establecerán las peculiaridades de estas bases de cotización a los efectos de este régimen especial en los términos establecidos en el artículo 9 de la normativa reguladora de la Ley 47/2015, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Acorde a la normativa reguladora de la Ley señalada en el apartado precedente por la que se establece las bases de la cotización para todas las situaciones protegidas y contingencias en este régimen especial, dicha cotización se efectuará teniendo como base las remuneraciones efectivamente percibidas, computadas de acuerdo con las reglas establecidas para la cotización al RESS y con sujeción a los límites absolutos, mínimo y máximo, y a los relativos de las bases mínimas y máximas aplicables a cada grupo de las categorías profesionales, con las particularidades que se señalan a continuación:

a) Con efecto a lo que se refiere al artículo 9 de esta Ley, para la determinación de las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por este régimen especial, respecto a las personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero de los grupos de cotización, se considerarán retribuciones efectivamente percibidas las determinadas anualmente por Orden del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (MISSM), a propuesta del ISM, incluidas las organizaciones sindicales y empresariales representativas, las Cofradías de pescadores y las organizaciones de productores pesqueros (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018) .

Siguiendo el procedimiento que establece el MISSM, esta determinación se efectuará por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales

sobre la base de los valores medios de las remuneraciones percibidas el año anterior a la determinación de la base de cotización, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

b) Conforme a lo dispuesto en el apartado anterior respecto a las personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero a los que se refiere el artículo 10 del presente reglamento de RESS, las bases de cotización que se determinan serán únicas con la condición de que dichas bases no podrán ser inferiores a las bases mínimas establecidas en cada ejercicio para las distintas categorías profesionales en el RESS, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Por último, conforme a lo dispuesto en el artículo 9 de esta Ley los empresarios del RESS de los Trabajadores del Mar deberán comunicar a la TGSS en cada periodo de liquidación, el importe de los conceptos retributivos abonados a sus personas trabajadoras, que sean incluidas o no en la base de cotización a la Seguridad Social y aunque resulten de aplicación bases únicas, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

6.4.2 RESPONSABLES DE COTIZACIÓN

En este RETM están sometidos a la obligación de cotizar las siguientes categorías:

Primero, los trabajadores por cuenta ajena que se encuentren contenidos en el campo de aplicación de este régimen.

Por otro lado, los empresarios y los trabajadores por cuenta propia que por su actividad están igualmente incluidos en este régimen especial, (BOE, 2015)

Respecto a los trabajadores por cuenta ajena, los empresarios son los que se responsabilizan del cumplimiento de la obligación de cotizar y del ingreso de las cotizaciones, (BOE, 2015).

Con relación a las corporaciones de prácticos de puertos o cualquier otra entidad que la sustituya son los que se hacen responsables de la cotización de los prácticos de puertos incluidos en ellas y del resto de personal a su servicio.

Igualmente, en caso de los trabajadores por cuenta propia son comprometidos ellos mismos de las aportaciones que integran la cuota que deben ingresar a su exclusivo cargo, (BOE, 2015).

6.4.3 VENTAJAS DE COTIZACIÓN

De acuerdo con artículo 78 de la Ley 19/1994 y en su disposición adicional 12ª, la gente de mar es beneficiada de varias ventajas por cotizar en la Seguridad Social, estas son algunas de las más importantes:

Los trabajadores de mar cotizan por contingencias comunes, contingencias profesionales, protección por interrupción o cese de actividad autónoma y formación profesional, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Conforme a las precedentes consideraciones, hay que tener en cuenta que los trabajadores por cuenta propia por tener cumplidos 65 o más años de edad deben cotizar únicamente por incapacidad temporal y por contingencias profesionales, y acreditar determinados años de cotización efectiva a la Seguridad Social, el tipo de cotización que les corresponde por incapacidad temporal es del 2,80%, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018)

Otras ventajas que podemos destacar, primero respecto a los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se establece una bonificación importante de hasta del 90 por ciento de la cuota empresarial a la Seguridad Social, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

No obstante, conforme a la recomendación 2003/361/CE publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea el 6 de mayo de 2003 sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas, cuando se trate de buques adscritos a servicios regulares de pasajeros entre puertos de la UE, esta bonificación es exclusivamente aplicable a los tripulantes que sean nacionales de algún Estado miembro de la UE o de alguno de los Estados de la zona de EEE, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

En los mismos términos que establece el RETA, existen algunas particularidades respecto a los trabajadores por cuenta propia incluidos en el grupo primero de cotización, pudiendo beneficiarse de las siguientes bonificaciones:

- 1) Una bonificación por conciliación de la vida profesional y familiar vinculada a la contratación;
- 2) Para favorecer la conciliación no vinculada a la contratación;
- 3) A las personas trabajadoras por cuenta propia que se reincorporen al trabajo habiendo cesado su actividad por maternidad, adopción, acogimiento y tutela;
- 4) Por nuevas altas de trabajadores autónomos o personas con discapacidad, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Asimismo, de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 2015/ 47, los grupos segundo y tercero de cotización pertenecientes a las categorías profesionales incluidas en campo de aplicación de este régimen especial son beneficiarios de una bonificación con respecto a la cuota de cotización a la Seguridad Social, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

A su vez, de acuerdo con la Ley 20/2017, artículo 35 y posterior redacción de la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del Trabajo Autónomo, los familiares de los trabajadores por cuenta propia, el cónyuge, pareja de hecho y familiares por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, pueden beneficiarse de la bonificación establecida por nuevas altas

de familiares colaboradores en el régimen especial de trabajadores del mar, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Por último, en cuanto a los trabajadores ya sean por cuenta propia o ajena con 65 años o más, se debe tener en cuenta que están exentos de la cotización en los mismos términos que los establecidos en el RGSS y en el RETA, respectivamente, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

6.4.3.1 LOS COEFICIENTES CORRECTORES

Los coeficientes correctores son unos parámetros que sirven para reducir el importe de la cotización a la Seguridad Social para las categorías profesionales comprendidas en el campo de aplicación de este régimen especial por lo que la cuota a ingresar es menor acorde con lo establecido en el artículo 11 de la Ley 2015/47, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Nota: art. 11 coeficientes correctores y art. 10 clasificación de las personas trabajadoras a efectos de cotización

Estos coeficientes correctores se aplican a las empresas y personas trabajadoras que resulten incluidas en los grupos segundo y tercero a efectos de cotización, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

(véanse la clasificación de las personas trabajadoras a efectos de cotización en la página: 54)

Una vez determinadas las bases de cotización por contingencias comunes respecto a las empresas y personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero de los grupos de cotización, conforme a lo dispuesto en los párrafos anteriores sobre la cotización, a las cantidades resultantes se les aplicará una bonificación que se realiza mediante unos porcentajes llamados coeficientes correctores que se enumeran a continuación:

a) **Al grupo II** de cotización, le serán de aplicación unos coeficientes correctores de $2/3$ y de $1/2$, según se encuentren incluidos en el grupo II-A o II- B respectivamente, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

b) **Al grupo III** de cotización, le será de aplicación un coeficiente corrector de $1/3$.

c) **Al grupo I** por tanto no le serán de aplicación los coeficientes correctores de la cotización, dado que sus bases de cotización son determinadas por el Régimen General, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Los coeficientes correctores se aplicarán a la base de cotización en los siguientes casos: por contingencias comunes, desempleo y por una interrupción de actividad, su aplicación será incompatible con cualquier otra reducción o bonificación en la cotización, salvo que expresamente se concluye lo contrario, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Es importante tener en cuenta que las bases reguladoras de las prestaciones económicas que se ocasionen por las personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero se calcularán sobre la totalidad de la base de cotización, (Iberley, Cotización a la seguridad social, REM, 2018).

Tabla 1. Reducción de la cuota de cotización según los grupos de cotización:

Grupos de cotización	Reducción de la cuota de cotización
Grupo II-A	Base de cotización - $2/3$
Grupo II-B	Base de cotización - $1/2$
Grupo III	Base de cotización - $1/3$
Grupo I	Sin reducción

Elaboración propia a través de Iberly.es/régimen-especial-del-mar

6.5 JUBILACIÓN DE LA GENTE DE MAR

6.5.1 EDAD DE JUBILACIÓN

Según lo establecido en Real Decreto 1647/1997 en su artículo 4.4 y en el artículo 30 de la Ley 47/2015, la prestación económica por jubilación en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (RETM) será única para cada beneficiario y consistirá en una pensión de jubilación que se efectuará en los mismos términos y disposiciones, cuantía y forma que la instituida en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del RESS de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos (RETA) y en el que se determina la edad de jubilación de los trabajadores incluidos en este régimen, (BOE, 2015).

La edad para acceder a esta prestación es la misma que la establecida en régimen general, pero dadas las especiales características del trabajo en lo que se refiere a las actividades profesionales de naturaleza excepcional, como las que desarrollan los marinos mercantes o los pescadores de altura dicha edad podrá ser rebajada mediante la aplicación de los factores reductores como particularidad existente en este régimen especial, (BOE, 2015).

Como se ha procedido en el apartado anterior este régimen especial tiene previsto lo que se denomina jubilación temprana sin penalización mediante la aplicación de una serie de coeficientes reductores de la edad de retiro que se debe a las condiciones especiales de las actividades profesionales que desempeñan los trabajadores de mar. Con esto presente, la edad de retiro se reduce considerablemente, aunque hay que tener en cuenta que por ley no se puede acceder a la pensión de jubilación antes de los 52 años. Es importante tener en cuenta cuando se procede acceder a la pensión de jubilación es necesario estar dado de alta en la seguridad social para la aplicación de dicho factor reductor, (BOE, 2015).

Con lo que se refiere a la jubilación anticipada y de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la edad de jubilación, el RESS de los Trabajadores del Mar, establece los mencionados coeficientes que hacen posible reducir la edad de jubilación en hasta 10 años como máximo, respecto a la edad de jubilación que les corresponda en caso general, a los 66 años de edad, (BOE, 2015).

A efectos de incrementar el porcentaje de jubilación del trabajador por años de cotización, el periodo de tiempo que resulte rebajada la edad de jubilación por aplicación de estos coeficientes reductores se considera como cotizado únicamente para determinar el porcentaje aplicable para la base reguladora con el propósito de calcular el importe de la pensión, pero con la condición de que dicho porcentaje no puede ser superior al que se habría aplicado de haber continuado trabajando hasta la edad ordinaria de jubilación que en cada caso hubiera correspondido a la persona trabajadora, (BOE, 2015).

Base reguladora: Se calcula igual que en el Régimen General. No obstante, a los trabajadores por cuenta propia RETA, no se les integran las cotizaciones que aparezcan en el período a tener en cuenta para el cálculo de la base reguladora, (BOE, 2015).

Porcentaje: El período de tiempo en que resulte rebajada la edad de jubilación del trabajador, se computará como cotizado a efectos de incrementar el porcentaje de la pensión por años de cotización.

Hay que tener en cuenta que tanto la reducción de la edad como el cómputo de ese período a efectos del porcentaje serán de aplicación, aunque la pensión se efectúa en cualquier otro Régimen de la Seguridad Social, (BOE, 2015).

6.5.2 FACTORES REDUCTORES DE LA EDAD DE JUBILACIÓN

Los mencionados factores reductores están instituidos en el Real Decreto 1311/2007, del 5 de octubre, por el que igualmente, se establecen nuevos criterios para reglamentar la pensión de jubilación del RESS de los Trabajadores del Mar. Sea cual sea la modificación, supresión o aplicación de nuevos factores reductores de la edad de jubilación deberá concordar con el procedimiento establecido en el Real Decreto 1698/2011, del 18 de noviembre, por el que se regulariza el régimen jurídico y con el procedimiento general para establecer factores reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, (BOE, 2015).

En lo que respecta a los factores reductores varían según la clase de embarcación, los tipos de navegación y la naturaleza del trabajo. Así, las mayores reducciones que se atribuyen son los que se realizan a bordo de los buques mercantes, se pueden clasificar según la actividad que ejerce el trabajador o según el tipo de embarcación quedando estipulados según la actividad del trabajador de la siguiente manera:

- Trabajadores a bordo de buques de Marina Mercante: 0,40 a 0,20.
- Trabajadores a bordo de embarcaciones de pesca. 0,40 a 0,15
- Estibadores portuarios: 0,30.
- Mariscadores, percebeiros y recogedores de algas: 0,10, (BOE, 2015).

Esto significa que a la edad de jubilación mínima por ley hay que restar lo que corresponda con el coeficiente reductor estipulado. Es decir, reducir el porcentaje del factor reductor aplicado a los años cotizados de modo que un marino mercante con 30 años cotizados verá reducida su edad de jubilación entre 6 y 10 años, un trabajador en el sector pesquero con los mismos años cotizados podrá jubilarse de 4 a 10 años antes y un recogedor de algas verá reducida su edad de jubilación en 3 años, (BOE, 2015).

Concretamente los factores reductores para los trabajadores de la marina mercante y de pesca por las características especiales que presentan sus actividades, se estipulan en función del tipo de buque en el que el trabajador haya prestado sus servicios, en función de la zona de navegación en la que opere el buque, así como el tonelaje de la embarcación, quedando estos factores dispuestos según la clase de la embarcación de la siguiente forma:

- Para buques mercantes en general (petroleros, gaseros, quimiqueros, buques Supply...) les corresponde un factor reductor de 0,40, (BOE, 2015).
- Buques de carga, remolcadores de altura, embarcaciones y buques de salvamento, plataformas petrolíferas y de gas, buques de investigación oceanográfica y pesquera y lucha contra la contaminación: 0,35.
- Buques mixtos de carga y pasaje: 0,30.
- Buques de pasaje de más de 1.500 GT de arqueo bruto y embarcaciones de tráfico interior de puertos, excepto embarcaciones menores de pasaje de tráfico interior de puertos: 0,25.
- Buques de pasaje de hasta 1.500 GT de arqueo bruto y embarcaciones menores de tráfico interior de puertos: 0,20, (BOE, 2015).

Tabla 2. Factores reductores según la tipología de la embarcación:

Buques de la Marina Mercante	Factor reductor
Buque mercantes (Petroleros, gaseros, quimiqueros, etc)	0,40
Buques de carga, pesqueros remolcadores de altura, embarcaciones y salvamento	0,35
Buques de carga mixtos	0,30
Buques de pasaje de más de 1500 GT	0,25
Buques de pasaje hasta 1500 GT	0,20

Fuente: elaboración propia a través de mites.gob.es-Trabajadores-de-mar

Respecto al sector pesquero dado que se realizan en diversos entornos y a bordo de distintos tipos de embarcaciones son de aplicación los siguientes factores reductores clasificados según el registro bruto de la embarcación:

- Bacaladeros y parejas de bacaladeros, congeladores y balleneros: 0,40.
- Arrastreros de más de 250 toneladas de registro bruto (TRB): 0,35.
- Embarcaciones pesqueras de más de 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,30.
- Embarcaciones pesqueras de más de 10 y hasta 150 toneladas de registro bruto (TRB), no incluidas en los grupos anteriores: 0,25.
- Embarcaciones pesqueras de hasta 10 toneladas de registro bruto (TRB): 0,15.

- Para embarcaciones distintas de congeladores, bacaladeros y parejas de bacaladeros, balleneros y arrastreros, durante los períodos de embarque hasta el año 1959, inclusive, en embarcaciones de más de 80 toneladas de registro bruto (TRB) o entre los años 1960 y 1965, ambos inclusive, en embarcaciones de más de 100 TRB, el factor reductor aplicable es de 0,30.
- A los estibadores portuarios se les aplica un factor reductor del 0,30.
- Para los trabajos correspondientes a las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas se aplica un factor reductor del 0,10, (BOE, 2015).

Existe una particularidad en este régimen especial, como derecho transitorio, instituye que los trabajadores que hubiesen estado en alta en el Montepío Marítimo Nacional, Mutualidad Nacional de Previsión de los Pescadores y Caja de Previsión de los Estibadores Portuarios, en la fecha de entrada en vigor del REM el 1 de agosto 1970 o con anterioridad, conforme a las normas vigentes en dicha fecha, dichos trabajadores tienen el derecho a obtener la pensión de jubilación, a partir de los 56 años, asimismo, podrán causar derecho a la pensión de jubilación los estibadores portuarios a partir de los 60 años, (Estado A. E., 2015)

Tabla 3. Tipo de embarcaciones y sus coeficientes reductores:

Tipos de embarcaciones pesqueras	Factor reductor
Bacaladeros	0,40
Arrastreros de más de 250 toneladas	0,35
Embarcaciones de más de 150 toneladas	0,30
Embarcaciones de más de 10 y hasta 150 toneladas	0,25
Embarcaciones de hasta 10 toneladas	0,15
Estibadores portuarios	0,30
Actividades de marisqueos	0,10

Fuente: elaboración propia a través de Boe/Régimen-especial-del-mar

6.5.3 DETERMINACIÓN DE LOS DISTINTOS PERIODOS DE COTIZACIÓN

En relación a la determinación de los distintos periodos cotizados según la actividad que se realice se procede a la separación de éstos por sus factores reductores. Hay que tener en cuenta que en este caso se usa el término factor reductor como símbolo para facilitar la diferenciación entre los periodos desarrollados en las distintas actividades profesionales incluidas en este régimen especial, dado que cada actividad se le asigna un determinado factor reductor, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

Estos periodos que se desarrollan en distintas actividades son aquellos periodos efectivamente realizados en cada una de las actividades,

igualmente, se entenderán incluidos dentro del tiempo efectivamente realizado los períodos de desembarco debidos a enfermedad o accidente, igualmente se incluyen las vacaciones, permisos u otras licencias retribuidas que procedan de conformidad con lo establecido en la legislación laboral aplicable, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

Igualmente se incluyen para el cálculo de los años cotizados a efectos de la contemplación de esta ley de la jubilación de los trabajadores de mar, los servicios en buques de bandera extranjera donde exista convenio en materia de seguridad social, dado que se equipara a estos efectos totalmente el tiempo de servicio en buques españoles y extranjeros, siempre que se den las condiciones definidas en el Convenio sobre la Seguridad Social en vigor desde el 1 de diciembre de 1974, (Baudor, 2000)

De acuerdo con lo señalado anteriormente los documentos que se tienen en cuenta son aquellos que acrediten los periodos cotizados de la vida laboral reflejados en el Fichero General de Afiliación, como principio general se aplica en todo el Sistema de Seguridad Social. Estos periodos cotizados incluyen los periodos de vacaciones, bajas por enfermedad o licencias retribuidas ya que en ellos se mantiene la relación laboral con la empresa. Asimismo, son igualmente válidos aquellos documentos que, por vía judicial, se puedan reconocer otros periodos de actividades en los que el empresario incumplió sus obligaciones de afiliación y alta del trabajador, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

Igualmente, da derecho a efectos de la determinación de los periodos cotizados la libreta de navegación. No obstante, no se tiene en cuenta como documento demostrativo principal, solamente podrá ser requerido para confirmar los periodos embarcados en buques extranjeros y que estos periodos reúnan los requisitos que exige la legislación para ser considerado a efectos de aplicación de los factores reductores de la edad de jubilación. En caso contrario la libreta de navegación subsistirá como documento probatorio secundario, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

Asimismo, son documentos secundarios los historiales de navegación del personal titulado, los roles y en su defecto, las certificaciones de la autoridad marítima competente cuando proceda. En el caso de los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas, pueden justificar sus periodos mediante el permiso expedido por la Comunidad Autónoma correspondiente. Permaneciendo los periodos de vida laboral, los documentos de afiliación, altas, bajas y cotización, las principales fuentes de información tal y como se ha recogido la normativa aplicable desde 1970, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

El cálculo de los distintos periodos cotizados se efectúa sumando para cada trabajador los períodos de su vida laboral que dan derecho a la aplicación de los factores reductores de edad, agrupándolos por actividades de igual factor reductor. El total de días acreditados en cada grupo de idéntico factor reductor se debe dividir entre 365. Las fracciones resultantes para un año natural que superen de 100 días en cada grupo se consideran como año completo al que se aplica dicho factor, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016);

Por lo contrario, las fracciones resultantes inferiores a 100 días en un determinado grupo se añaden al período de tiempo acreditado en el grupo de factor inmediatamente inferior y, de no existir éste, se desprecian.

Tabla 4. Cálculo de los días de cotización según el factor reductor:

1) Días cotizados de igual FR
2) Dividir dichos días entre 365
3) Si el resultado > 100 días, se considera un año cotizado con el mismo FR
4) Si el resultado < 100 días, se añade al periodo de menor FR

Elaboración propia a través de (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016)

La suma de los productos parciales obtenidos multiplicando los años de trabajo por el factor respectivo de cada grupo, con el tope máximo de 10 unidades ya que el límite máximo de reducción es de 10 años, es el número de años o fracción de año en que ha de ser reducida la edad de jubilación reglamentaria para dar lugar a la edad de jubilación anticipada, (Iberley, Cotización en el Régimen Especial del Mar, 2016).

6.5.4 REDUCCIÓN DE LA PENSIÓN POR JUBILACIÓN ANTICIPADA

Jubilación anticipada por tener la condición mutualista

Se contempla en iguales términos que los establecidos en el régimen general si bien las referencias a la fecha de efectos del Régimen General del 1 de enero 1967 se concebirán hechas al 1 de agosto de 1970, fecha de entrada en vigor del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (RETM), (Baudor, 2000).

Cuando el trabajador acceda a la pensión de jubilación anticipada habiendo acreditado menos de 38 años cotizados y por cese actividad sin importar la causa de pérdida de la relación laboral previa, la cuantía de la pensión a

percibir se verá reducida entre el 6% y el 7% por cada año que en el momento del hecho causante le falte al trabajador para cumplir los 66 años de edad. Este porcentaje de disminución se denomina coeficiente reductor (Baudor, 2000).

Tabla 5. Coeficientes reductores según los años cotizados:

Años cotizados al cese de actividad	Coeficiente reductor
Menos de 38	7 por ciento
Entre 38 y 39	6,5 por ciento
Con 40 o más	6,0 por ciento

Fuente: elaboración propia a través de seg.social/Trabajadores-de-mar

Jubilación anticipada sin tener la condición de mutualista:

Este tipo de jubilación se otorga en los mismos términos y condiciones que en el régimen general. No obstante, en el régimen especial del mar únicamente podrán acceder a este tipo de jubilación los trabajadores por cuenta ajena, (Baudor, 2000)

TERCERA PARTE

7. OFICINA NACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL (ONSS)

7.1 ANTECEDENTES ONSS Y RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

Anteriormente a la segunda guerra mundial las entidades de seguridad social en Bélgica operaban por separado, posteriormente en el año 1945, todas las

organizaciones creadas por empleadores se incluyeron en un único grupo. Empezaron los primeros pasos de la cotización, y se han creado fondos de desempleo, fondos para las incapacidades, fondos de prestaciones familiares y de vacaciones a través de los cuales se efectúa el pago de las prestaciones sociales. La misión de recaudar a través de las cotizaciones para reunir estos fondos fue encomendada a una nueva institución: la Oficina Nacional de Seguridad Social (ONSS). Esta centralización fue, tanto técnica como administrativamente, una importante simplificación de la reforma inicial de 1944-1945, (Chaumette, Neptunus, 2015)

El sistema de seguridad social de la ONSS ha experimentado una evolución significativa esencialmente en el régimen especial del mar belga, que se considera un sistema complejo caracterizado por una protección social notablemente importante para la gente de mar asalariada y de las personas trabajadoras asimiladas y distinguido por una amplia extensión legal de la seguridad social marítima para profesionales autónomos y trabajadores por cuenta ajena pertenecientes al sector marítimo-pesquero, (Chaumette, Neptunus, 2015).

Desde el punto de vista institucional, esta extensión se ha producido a través de la unión de nuevas entidades marítimas y aseguradoras con las anteriores, lo que ha dotado al conjunto de una gran heterogeneidad, en la que sigue jugando un papel importante una mutualidad estructurada y politizada. En lo que se refiere a la financiación, los poderes públicos tienen una participación muy elevada en lo que respecta a la seguridad social marítima y la jubilación. Esta evolución se ha ido reforzando a través de sucesivas reformas fomentando la conciencia de mutualidades laborales especialmente de los regímenes especiales como el marítimo. (Chaumette, Neptunus, 2015).

Por último, hay que añadir que, a partir del año 1946, se crearon «fondos de garantía de subsistencia» en determinadas entidades. En Bélgica, estos

fondos estaban destinados principalmente para fomentar las prestaciones por desempleo, estos resultados se alcanzaron gracias al esfuerzo del conjunto de sindicatos de armadores y marinos.

Así mismos, se instauraron unos reglamentos complementarios establecidos por la ley de la seguridad social belga para completar la protección manifestada en el régimen especial del mar, (Chaumette, Neptunus, 2015).

7.2 OFICINA NACIONAL DE SEGURIDAD SOCIAL (ONSS)

Antes de centrarnos en el régimen especial belga es importante entender cómo funciona el sistema nacional de seguridad belga y cómo está estructurado. La Oficina Nacional de Seguridad Social (ONSS) es el organismo central, responsable de recaudar, gestionar y distribuir las cotizaciones sociales de los trabajadores por cuenta ajena de los regímenes generales, así como los especiales, (Dijckkai, 2022).

Además, desde la introducción del sistema de gestión financiera integral se encarga de la distribución de todos los recursos financieros del sistema de seguridad social entre las distintas entidades pertenecientes al conjunto de los órganos administrativos de la Gestión Financiera Global, que vamos a explicar posteriormente, (Dijckkai, 2022).

De acuerdo con el párrafo anterior, desde el 1 de enero de 1995, el subsidio estatal a la seguridad social se distribuye equitativamente entre todas las ramas a través de la ONSS. La Oficina Nacional de Seguridad también recauda las contribuciones de las autoridades públicas para la indemnización de los trabajadores por los gastos sufridos de la atención médica (Dijckkai, 2022).

7.3 COMPETENCIAS DE LA ONSS

La ONSS financia las prestaciones por desempleo y las pensiones de jubilación a través de las instituciones subordinadas según la categoría de empleados y si éstos están sometidos al régimen general o especial, de acuerdo con la especialidad de cada institución, (Dijckkai, 2022).

Entre las competencias de la ONSS distinguimos las siguientes:

- Recopilar y distribuir datos administrativos básicos para su posterior uso por las instituciones de seguridad social que están regidas por la ONSS.
- Recaudación y gestión de las cotizaciones sociales que se perciben de las empresas y de los empleados a través de las cuales se financia las distintas ramas de la ONSS de la seguridad social.
- Conceder las prestaciones por desempleo y las pensiones de jubilación a través de las entidades subordinadas, (Dijckkai, 2022).

7.4 INSTITUCIONES SUBORDINADAS DE LA ONSS

Se trata de los organismos cuya misión principal es recaudar las cotizaciones a la seguridad social de los empleadores y de los trabajadores. Destacamos las siguientes instituciones subordinada de la ONSS para el régimen especial del mar:

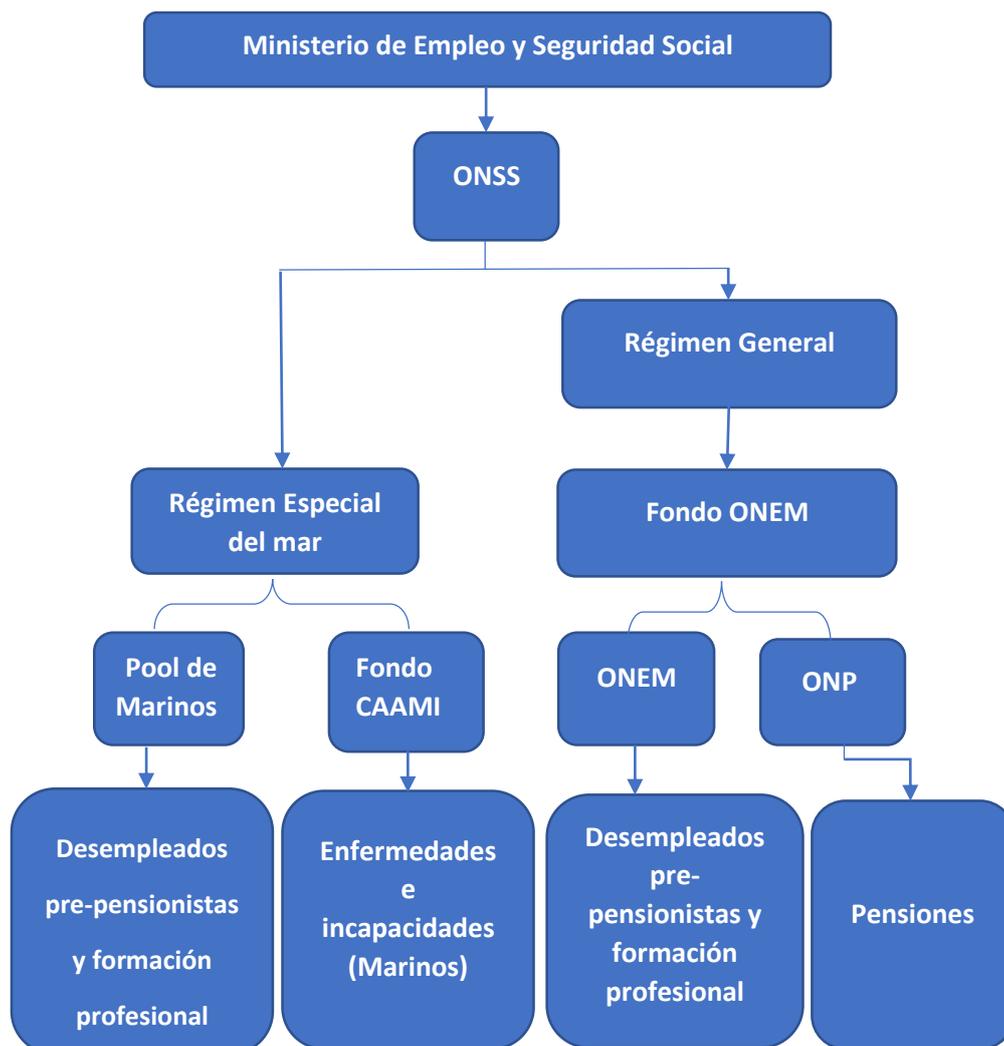
- El Pool de los marinos es la entidad del régimen especial del mar belga y lleva a cabo la gestión de las prestaciones por desempleo y las pensiones por jubilación.
- La entidad CAAMI (*Fondo de Socorro y Previsión para la gente de Mar*) es el recaudador de las contribuciones y fondo principal de la gente de mar. Actúa como organismo gestor de la asistencia sanitaria y de las indemnizaciones por incapacidad, (Social Security, 2020).

Concretamente entre sus principales funciones se destacan las siguientes:

- Servicio sanitario para los marinos ;
- Recaudación de las cotizaciones percibidas de las empresas y trabajadores ;
- Proporción de prestaciones e indemnizaciones por invalidez e incapacidad temporal, (Social Security, 2020).

Como continuación de las instituciones subordinadas de la ONSS, cabe destacar que existen dos instituciones que operan para los trabajadores del régimen general, la oficina nacional de empleo ONEM y la oficina nacional de pensiones ONP.

7.4.1 ESTRUCTURA DEL ONSS



Elaboración propia a través de, (Samyn, 2018)

7.5 GESTIÓN FINANCIERA GLOBAL DE LA ONSS

Anteriormente en 1994, las entidades se financiaban por separado lo que se llama la Financiación Sectorial. Además de sus propios recursos financieros, cada subdivisión recibía el producto de las contribuciones especialmente destinadas a ella. La mayoría de las entidades sus financiaciones estaban subvencionadas por del Estado, (Royen, 2017).

Posteriormente, se estableció la Gestión Financiera Global de la ONSS por la Ley del 30 de marzo de 1994 con el fin de satisfacer las necesidades de las distintas ramas de los regímenes especiales y del régimen general de la seguridad social. Las cotizaciones personales y empresariales a la seguridad social adeudadas por todas las ramas del régimen general y los regímenes especiales, se consolidaron a partir del 1 de enero de 1995 en una contribución global, (Royen, 2017).

La Ley del 30 de marzo de 1994 permitió pasar de “la financiación sectorial” de la seguridad social a la “financiación global”. La introducción de la “gestión financiera global” tenía por objeto garantizar una mejor gestión, asegurar la transparencia, la financiación eficaz y el rendimiento óptimo en la gestión de las corrientes financieras, (Royen, 2017).

La ONSS es responsable de la ejecución de la “*gestión financiera global*”, bajo la supervisión del Consejo de la Gestión de la Seguridad Social. A tal fin y de conformidad con el artículo 5.2 de la Ley del 27 de junio de 1969, la ONSS debe entre otras cosas:

- a) hacerse cargo del total de los ingresos sobre la base de las necesidades de tesorería general de la seguridad social que deban financiarse, (Royen, 2017);
- b) presentar al Gobierno, en lo que se refiere a la preparación del presupuesto y el control presupuestario, un informe sobre la evolución de los gastos e ingresos desde una perspectiva plurianual, sobre las opciones de políticas

prioritarias y sobre la forma de garantizar un equilibrio financiero sostenible de todos los regímenes, (Royen, 2017);

c) supervisar la evolución de todos los ingresos y gastos sobre la base de los datos facilitados por las instituciones subordinadas;

d) Aplicar una gestión común del fondo y gestionar los activos disponibles que pertenezcan a la gestión global, (Royen, 2017).

1. Entidades sujetas a la “*gestión financiera global, GFM*”:

La gestión financiera global se aplicó a las ramas tradicionales del régimen general y desde el 1 de julio de 1997 se adaptó también a los regímenes especiales entre ellos al de los trabajadores de mar, (Royen, 2017).

2. Distribución de los recursos de la “*gestión financiera global, GFM*”:

Los recursos financieros de la “*gestión financiera global*”, son distribuidos por la ONSS entre las entidades que pertenecen a dicha Gestión Global, previa deducción de los costes necesarios para cubrir los gastos administrativos, (Royen, 2017).

El objetivo principal de la ONSS es la ejecución del *Global Financial Management GFM*, esta disposición es garantizar la financiación de las instituciones subordinadas y la gestión de los fondos dentro de la seguridad social, en términos concretos, este sistema implica que la ONSS agrega las contribuciones sociales de los empleadores y trabajadores a través de dicho sistema GFM y las redistribuye entre las instituciones interesadas, (Royen, 2017).

Desde la entrada en vigor del Real Decreto del 1 de julio de 1997, sobre las medidas para el desarrollo de la gestión global de la seguridad social y de conformidad con el artículo 9 de la Ley del 26 de julio de 1996 relativa a la modernización de la seguridad social y a la garantía de la viabilidad de los regímenes legales de pensiones, pertenecen al *Global Financial Management* los dos recaudadores principales; la entidad CAAMI que a su vez financia al Pool de la gente de mar y, por otro lado, se encuentra el fondo de la ONEM que financia a la Oficina Nacional de Empleo y la Oficina Nacional de Pensiones (ONEM y ONP), (Royen, 2017).

8. RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR BÉLGA

El sistema de protección social belga combina las características del sistema Bismarck, que es una forma de solidaridad entre los trabajadores, y el sistema Beveridge, el cual mediante los impuestos establece la prestación de una cantidad global para cada ciudadano, (Service Public Federal, 2023).

La creación de un régimen especial para la gente de mar puede explicarse tanto por razones históricas como por las circunstancias particulares del ejercicio de la profesión del marino. La ley del 21 de julio de 1964, en virtud de la cual se creó la *Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins* (C.S.P.M.) de los marinos que navegan bajo pabellón belga, y mediante el Real Decreto de 19 de septiembre de 1965 relativo a la seguridad social de los marinos, actualmente vigente, confirman la existencia de un régimen específico para la gente de mar con su propia estructura administrativa y financiera, (Service Public Federal, 2023).

Esta estructura administrativa y financiera propia se consiguió gracias a que la recaudación y redistribución de las cotizaciones de la gente de mar y armadores a la seguridad social, empezó a garantizar el pago de las prestaciones del seguro de enfermedad e invalidez. Vista la necesidad de implantar un régimen especial de la gente de mar, en 1965, se fundó el “Le

Pool des Marins” como una entidad del régimen especial del mar que gestiona los servicios de prestaciones y empleo. (Service Public Federal, 2023).

El régimen especial del mar reúne las siguientes especialidades:

1. Prestaciones por desempleo
2. Pensiones por jubilación
3. Seguro para los accidentes y enfermedades laborales
4. Prestaciones familiares y por maternidad
5. Atención médica
6. Asistencia social

8.1 POOL DE LOS MARINOS MERCANTES (*BELGISCHE POOL DER ZEEVARENDEN*)

Es una entidad de derecho público y personalidad jurídica propia entre sus competencias se encuentran la gestión de las prestaciones. Se ocupa de la protección social integral, así como la problemática social de las personas que trabajan en el sector marítimo-pesquero y por otro lado, opera como entidad gestora del régimen especial de los trabajadores de mar, (Dijckkai, 2022).

El Pool de marina mercante se le atribuye principalmente la función de ser la oficina de empleo para la gente de mar y el registro de las personas que se van a contratar, concretamente hablamos de las siguientes funciones:

a) la concesión de las pensiones por jubilación y asignaciones por desempleo a la gente de mar que se vean privados del trabajo. Igualmente pueden beneficiarse aquellos otros que sigan cursos de formación, perfeccionamiento, reeducación o rehabilitación profesionales, (Dijckkai, 2022).

b) Según la ejecución del artículo 4 de la ley del 7 de febrero de 1965 relativa a la seguridad social de la gente de mar, modificada por la ley de 27 de marzo de 1971, el Pool de los Marineros se simplifica en la oficina donde el marino se

inscribe en el sistema del régimen especial del mar, mediante el establecimiento de la lista de personas dispuestas a ser contratadas en el sector marítimo-pesquero belga, como los miembros del personal de la navegación, funcionarios que operan durante de la presencia de los buques en el puerto, así como los trabajadores del sector pesquero, este procedimiento se llama registro en la Lista de Pool, (Dijckkai, 2022).

c) Otorgar subvenciones estatales en aplicación del artículo 13 de la citada ley de 27 de marzo de 1971 por la que se modifican las leyes relativas a las asignaciones familiares de los trabajadores de mar asalariados, (Dijckkai, 2022).

8.2 CAMPO DE APLICACIÓN

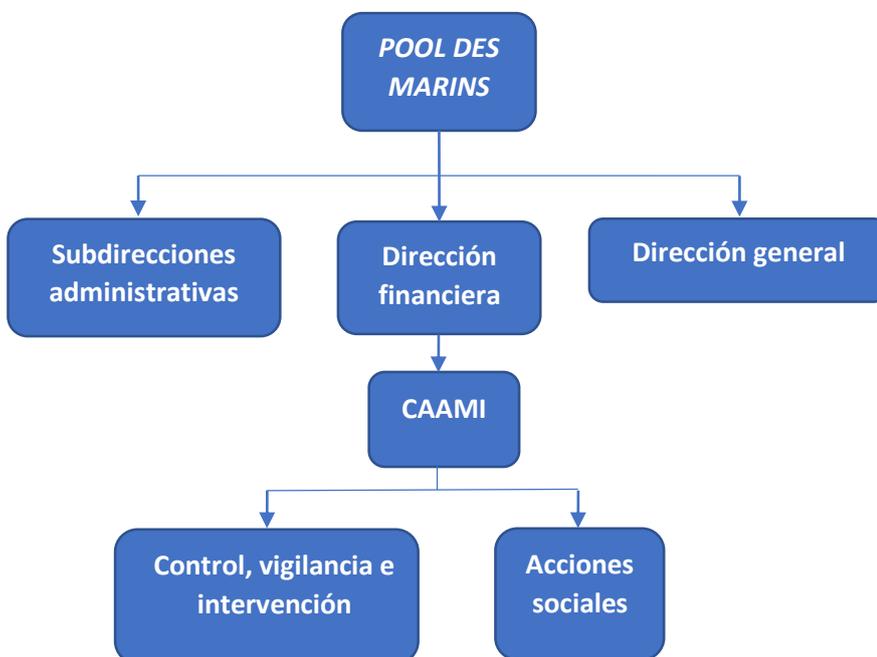
En Bélgica como campo de aplicación, están sujetos al REM, los armadores y la gente de mar vinculados por un contrato de trabajo y empleados a bordo de un buque que navega bajo el pabellón belga, concretamente los trabajadores en buques mercantes, buques pesqueros, guardacostas, salvamento marítimo, empleados en otros buques o artefactos navales con o sin propulsión y los estibadores portuarios, (Social Security, 2020).

A diferencia del régimen especial del mar en España, el campo de aplicación del régimen especial belga es más reducido dado que excluye las siguientes categorías de trabajadores, hablamos de los recogedores de algas, los rederos, mariscadores y percebeiros, (Social Security, 2020).

Debido a la presencia de acuerdos bilaterales en lo que respecta a los trabajadores de mar entre Bélgica y Países Bajos, el ámbito de aplicación se amplió en el 25 de marzo de 1991 de conformidad con el Reglamento (CEE) n° 1408/71 sobre los marinos registrados en el Pool de la gente mar y empleados a bordo de buques holandeses, (Social Security, 2020).

8.3 ESTRUCTURA DEL POOL DE MARINOS

Estructura organizativa del Pool de los marinos:



Elaboración propia a través de (Samyn, 2018)

8.4 VENTAJAS ESPECIALES DEL POOL DE LA GENTE DE MAR

Entre las ventajas principales del Pool de los marinos es la asignación de subsidios a los alumnos que cursan estudios o formación marítima a bordo de un buque;

Cabe señalar que el Pool belga ofrece especial apoyo a los alumnos que están cursando estudios marítimos se trata de subvenciones especiales durante su estancia en prácticas. Los alumnos de formación marítima reciben una asignación marítima a razón de 6 días compensables por semana, una vez aceptadas las condiciones de registro, (Royen, 2017).

La cuantía de esta prestación es la aplicable en la categoría B del Real Decreto del 9 de abril de 1965 sobre la Protección Social de los Marinos y la duración de la misma se extiende un período máximo de 150 días. La cuantía

de la asignación asciende a 47,16 € por día y se concede íntegramente si el alumno no es remunerado por la empresa y será parcial si la asignación de la empresa no supera dicho importe, (Royen, 2017).

Otra ventaja que podemos localizar, el Pool a través del registro en la “Lista de Pool” se utiliza para inscribir a la gente de mar desempleada en una lista de demandantes de empleo colaborando así con las agencias de reclutamiento para facilitar el acceso al empleo. Además de gestionar las vacantes locales en cuanto a puestos de marinos que realizan navegación costera, guardacostas, buques de salvamento marítimo, remolcadores y otros trabajadores y funcionarios del sector marítimo-pesquero, (Royen, 2017).

8.5 RECONOCIMIENTO MÉDICO

El reconocimiento médico es un requisito indispensable para embarcar como marino de acuerdo con las disposiciones establecidas en ambos países y de conformidad con el Convenio MLC 2006 de la OIT y a la regla I/9 del Convenio STCW. El reconocimiento médico en el caso de España es realizado completamente por el ISM mientras en Bélgica las pruebas médicas se realizan en los centros sanitario de marineros de la entidad CAAMI y el Pool de Marinos se encarga de la tramitación y recepción de los documentos necesarios. (Dijckkai, 2022).

La entidad CAAMI dispone de instalaciones sanitarias para realizar los seguimientos médicos en el caso de invalideces temporales de la gente de mar que operan como mutuas de la gente de mar y que está provistas también para generar altas y bajas médicas para decidir sobre la concesión de las prestaciones por incapacidad temporal, (Dijckkai, 2022).

Los requisitos para la tramitación del reconocimiento médico son similares en ambos países España y Bélgica que son la posesión de la libreta marítima y el certificado de formación básica en seguridad marítima o equivalente de acuerdo con la sección A-VI/1 del Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, (Convenio STCW).

9. CAAMI DE LOS MARINOS MERCANTES

La entidad CAAMI es una de la institución central pública de seguridad social está especializada en el régimen especial del mar que tiene su sede en Amberes.

Los principios de la entidad CAAMI vienen regulados de acuerdo con la ley de 21 de julio de 1964, que posteriormente fue enmendada con el Decreto ley del 7 de febrero de 1965 sobre la seguridad social de la gente de mar sobre la base de la cual se creó la mencionada entidad CAAMI, (Chaumette, 2004).

De este modo los cargos de recaudación y redistribución de las contribuciones de seguridad social, se confiaron a la citada entidad, garantizando la protección social de la gente mar en cuanto a enfermedades e incapacidades laborales, por las que se asignan prestaciones para cubrir los gastos hospitalarios y por incapacidad temporal, (Chaumette, 2004).

La entidad CAAMI es responsable de las siguientes funciones:

a) la recaudación y distribución de las cotizaciones de la seguridad social correspondientes al sector de la marina mercante, prevista por el decreto del 7 de febrero de 1965 relativo a la seguridad social de la gente de mar, (Chaumette, 2004).

b) la gestión del régimen de capitalización individual de los marineros, previsto por la ley del 28 de mayo de 1971 que lleva a la unificación y armonización de los regímenes de capitalización instituidos en el marco de las leyes relativas a la pensión de jubilación

c) la gestión del seguro obligatorio de enfermedad e invalidez de los marinos, previsto por el Real Decreto del 24 de octubre de 1966 por el que se modifican y coordinan los reglamentos relativos de protección y previsión a favor de la gente de mar, (Chaumette, 2004)

d) la administración del derecho a la prestación por incapacidad temporal e invalidez.

e) la supervisión y control de la seguridad e higiene a bordo de los buques durante su estancia en puerto, (Chaumette, 2004).

Además de sus funciones de prevención en el sector de los accidentes laborales, lleva a cabo una cobertura financiera con las entidades aseguradoras de la gente mar, actuando como fondo de garantía para las víctimas indemnizando así tanto a los trabajadores de mar como a sus independientes de acuerdo con lo previsto por la ley del Real Decreto del 24 de octubre de 1966, (Chaumette, 2004).

9.1 EL CONSEJO MÉDICO DE ACCIDENTES LABORALES DE LA ENTIDAD CAAMI

El Consejo Médico es una institución pública de la seguridad social con personalidad jurídica, que pertenece al CAAMI y que se encarga exclusivamente para administrar los seguros de enfermedades profesionales (incapacidad, invalidez, maternidad, etc.) de la gente de mar. Este Consejo también aplica la normativa jurídica en el ámbito de la protección marítima, (Office National de securite sociale, 2022).

El Consejo Médico de los Marineros fue creado por el Real Decreto N° 66, del 10 de noviembre de 1967, cuenta con la asistencia de varios consejos técnicos (médicos especializados y técnicos en protección marítima).

El servicio de indemnización del Consejo Médico de los marinos está compuesto por una comisión superior con sede en Bruselas y once comisiones regionales facultadas para examinar a los pacientes de la gente de mar, (Office National de securite sociale, 2022).

El Consejo Médico también opera como asegurador colaborando con la seguridad social para la indemnización de los daños resultantes de accidentes industriales que ocurran a los trabajadores del sector marítimo-pesquero, (Office National de securite sociale, 2022).

El Consejo Médico gestiona el seguro de indemnización, en lo que se refiere al régimen de los trabajadores de mar, y está compuesto por representantes de las organizaciones de los trabajadores de mar, de los empresarios y representantes de las aseguradoras competentes en materia de seguros de indemnización. Además de sus competencias consultivas, dispone de competencias financieras, presupuestarias y de contabilidad bien definidas. Dispone también de la facultad de la determinación a nivel normativo, la regulación relativa a los métodos de cálculo, en particular de las indemnizaciones y en lo que respecta a la incoación de las acciones judiciales, (Office National de securite sociale, 2022).

El Consejo Médico se puede resumir como la entidad mutualista de carácter público que representa a la entidad CAAMI en las distintas zonas geográficas del estado de Bélgica y que lleva a cabo el control técnico y médico, y ratifica el acuerdo celebrado entre la víctima y la mutualidad por el que se indemniza los accidentes de los trabajadores de mar, (Office National de securite sociale, 2022).

9.2 PRESTACIONES

Por lo que se refiere a las prestaciones por asistencia sanitaria, cabe destacar que existen extensiones en cuanto a las prestaciones médicas complementarias (Carballo, 2006). En el caso de enfermedades e invalidez, son aplicables los subsidios por incapacidad laboral primaria, subsidios por enfermedad, subvenciones por maternidad, etc.

El concepto de la remuneración por incapacidad laboral y el concepto de las prestaciones sobre la base de la retribución diaria uniforme fijada por el Real Decreto son elementos que caracterizan a este régimen especial del mar, (Carballo, 2006).

El Pool de los marinos mercantes, cuenta con características especiales relativas a las prestaciones por desempleo que les confiere un alto grado de

estabilidad laboral. En la práctica, la gente de mar que no ha sido contratada tiene derecho a otro tipo subsidios de inactividad temporal que se percibe entre dos campañas marítimas, asimismo se conceden cuando asisten a cursos de formación o de actualización de la titulación, (Carballo, 2006)

Por lo que se refiere a las prestaciones por accidentes de trabajo gestionadas por *el Consejo Médico* y en conjunción con las normas aplicables de los accidentes laborales para el cálculo de las prestaciones de la entidad CAAMI por las cuales se conceden prestaciones en forma de indemnizaciones a los trabajadores de mar. Se calcularán sobre la base de los ingresos medios diarios. La remuneración media incluye todas las cantidades o beneficios a los que el trabajador tiene derecho en virtud de su contrato de trabajo y por los que se deben cotizar a la seguridad social. (Álvarez & Hafner, 2014).

Cabe destacar que en el régimen especial del mar en Bélgica se establece una aportación del 3,5% sobre las indemnizaciones por discapacidad de carácter temporal o prolongado. La cuantía de esta prestación no puede situarse por debajo de un determinado umbral, que varía en función de si la persona interesada tiene o no una familia a cargo, (Álvarez & Hafner, 2014).

El subsidio de invalidez anterior (*indemnité d'invalidité/invaliditeitsuitkering*) asciende al 65 % de los ingresos cuando tiene a personas a su cargo. Si el asegurado no tiene personas a cargo, este importe se reduce al 55 %, (Álvarez & Hafner, 2014).

9.3 FINANCIACIÓN

La importante reforma relativa a la Ley general del fondo CAAMI del 24 octubre de 1966 introdujo un cambio bastante profundo en varios ámbitos entre ellos, en el campo de aplicación, ampliación del seguro de la gente de mar, en el cálculo de las prestaciones y en la estructura administrativa y financiera de la entidad, (Álvarez & Hafner, 2014).

Asimismo, según la mencionada reforma se produjeron las siguientes actualizaciones en lo que respecta a las contribuciones del Consejo médico. El Consejo Médico de Accidentes marítimos está cubierto principalmente por los recursos financieros que se le asignen en el marco de la Gestión Financiera Global de la seguridad social y que procedan de las cotizaciones de los trabajadores y de los empresarios, de las subvenciones estatales y de la financiación alternativa;

En segundo lugar, percibe otras contribuciones que provienen de:

- las primas provenientes de los propietarios y empleadores de la pesca marítima afiliados;
- las contribuciones que grava el importe de las primas percibidas por las aseguradoras públicas.
- las cantidades procedentes de otros sectores de la Seguridad Social que se destinen en virtud de la ley del 24 octubre de 1966 al seguro de indemnización de la entidad CAAMI.
- las deducciones del seguro obligatorio de salud por el que se deducen las cantidades necesarias para cubrir los gastos administrativos, (Álvarez & Hafner, 2014).

9.4 COTIZACIONES

El sistema belga establece una serie bonificaciones en cuanto a las cotizaciones que se contemplan en artículo 2 de la Ley de 12 de abril de 1965, enmendado por el artículo 23 de la Ley del 29 de junio de 1981 sobre la remuneración de los trabajadores de mar por el que se establecen los principios generales de la seguridad social de los trabajadores de mar. En primer lugar, establece que las cotizaciones a la seguridad social se calcularán sobre la base de la remuneración más todas las cantidades o beneficios a los que el trabajador tiene derecho en virtud de su contrato de trabajo, (Social, 2018).

En cuanto a las cotizaciones siguiendo el objetivo anterior, el armador tendrá que pagar las cotizaciones de la gente de mar limitadas al tope salarial tenido en cuenta para el cálculo de las pensiones de los trabajadores de mar asalariados. El tope salarial de la gente de mar es el salario estándar más todas las prestaciones causadas en otros regímenes, (Carballo, 2006).

Por consiguiente, según el mencionado artículo se establece una reducción de las cotizaciones patronales a la seguridad social que es aplicable a los armadores del sector de la marina mercante. Igualmente, estos empresarios no deben pagar al organismo recaudador de la seguridad social la parte de las cotizaciones a cargo del trabajador relativa a la parte del salario que exceda del tope aplicable, (Social Security, 2020).

Además, desde el 1 de enero de 1998 se aplica una normativa específica a los trabajadores de mar que inician su carrera profesional. Se trata de una reducción del 5% de las cotizaciones a la Seguridad Social a partir del cuarto año consecutivo de cobertura. (Social, 2018).

10. PENSIÓN Y EDAD DE JUBILACIÓN EN BÉLGICA

10.1 ANTECEDENTES

La pensión de jubilación era una preocupación ya que permitir que todos vivan dignamente durante la jubilación es una cuestión social que no puede reducirse a una falta de recursos financieros.

Este problema es parte del sistema de seguridad social que conocemos desde la posguerra; Se basó en un proyecto de sociedad unida en la que el Estado desempeñaba un papel de redistribuidor de la riqueza para reducir las desigualdades entre sus ciudadanos.

Anteriormente al 1924 se trataba de un seguro de vejez, basado en ahorros individuales, que era un sistema de pensiones de capitalización obligatorio

para los trabajadores, época en la que el Canciller Bismarck tuvo un papel importante ya que se le atribuye la autoría de los sistemas de pensiones y de reparto, también propuso unas estadísticas para fijar una edad a partir de la cual el número de jubilados no habría sido demasiado alto para limitar el coste de financiación necesario para el establecimiento de un plan de pensiones, dicha edad posteriormente fue reducida a 65 años, (Samyn, 2018)

Esta lucha tuvo como resultado que el sistema legal de pensiones de jubilación se financiara, al igual que otras prestaciones de la seguridad social, mediante cotizaciones sociales, (Samyn, 2018).

10.2 PENSIÓN DE JUBILACIÓN

Según El Real Decreto nº 50, del 24 de octubre de 1967 que constituye la base de la legislación relativa a las pensiones de los trabajadores de mar. Las pensiones de jubilación son aplicables a todos los trabajadores de mar asalariados que hayan estado empleados en Bélgica en virtud de un contrato de trabajo, (Service fédéral des Pensions, 2022).

Para tener derecho a la pensión de jubilación se establecen los siguientes requisitos:

- encontrarse en un plan de pensiones legal belga
- encontrarse trabajando en un país económico Europeo o en Suiza o en un país con el que Bélgica ha celebrado un acuerdo bilateral (*Service federal des pensions, 2022*).

Igualmente, en el caso de las carreras profesionales realizadas en el extranjero o durante períodos en varios regímenes de pensiones, los años cotizados y las prestaciones en el extranjero también se contemplan en el contexto de la adquisición de los derechos de pensión si Bélgica ha celebrado un acuerdo bilateral con este país, (Service fédéral des Pensions, 2022).

10.3 CÁLCULO DE LA PENSIÓN DE LOS TRABAJADORES DE MAR

La pensión se calcula sobre la base de la remuneración anual bruta, real más alta, se calcula en los mismos términos para cualquiera de los regímenes es más alta esta pensión cuanto más alto es el salario del interesado, (Vandenberghe, 2015).

Para los trabajadores autónomos y del régimen general se concede un determinado porcentaje entre el 60 y el 70% del salario del trabajador, y respecto a los trabajadores de mar y otras categorías de los regímenes especiales el porcentaje efectuado es entre el 60% y 75%, (Vandenberghe, 2015).

En definitiva, El importe de la pensión de los empleados se calcula sobre la base de tres parámetros:

- el alcance de los ingresos profesionales que ha recibido el trabajador por cada año de su carrera profesional;
- su situación familiar: individual (60%) con familia (75%).
- La duración de la carrera profesional

La fracción utilizada como base para el cálculo de la pensión para la gente de mar es igual a $1/40$ para los hombres y $1/38$ para las mujeres, siendo 40 y 38 los años cotizados para hombres y mujeres respectivamente, (Vandenberghe, 2015).

La suma de las fracciones de una carrera laboral no podrá exceder de la unidad: por ejemplo, un marinero que ha trabajado durante 20 años cotizados en el régimen especial y fue también trabajador cotizando en régimen general durante 10 años. Su carrera laboral se expresa como una fracción de $20/40$ más la fracción $10/50$, siendo 40 la edad a la que finalizó la primera carrera y 50 a la que finalizó la segunda, (Vandenberghe, 2015).

10.3.1 PENSIÓN DE JUBILACIÓN MÍNIMA

En el año 1955, el sistema del régimen especial del mar fue acompañado de una reforma institucional, enmendada en 1962 para garantizar ciertos mínimos de la pensión de jubilación; Esta reforma fue establecida por razones esencialmente financieras mediante la cual en la última etapa de la evolución de las pensiones, la pensión mínima de supervivencia se elevó al 60% del salario medio reforzando así la idea de una garantía más completa de las pensiones (Service fédéral des Pensions, 2022),

Asimismo, según la anterior reforma relativa a las mínimas pensiones aplicables a los trabajadores del mar, se establece una prestación mínima para una carrera laboral completa y se aplica una reducción proporcionalmente a dicha prestación si la duración de la mencionada carrera no es completa.

Existen dos categorías de prestaciones según si el interesado lo solicita de modo individual o que éste sea con familia a cargo.

Prestación para hogar: 18.989,48 € al año (o 1.582,46 € al mes),

Prestación individual: 15.196,38 € al año (o 1.266,37 € al mes).

, (Service fédéral des Pensions, 2022).

10.3.2 PENSIÓN DE JUBILACIÓN MÁXIMA

Las pensiones de jubilación están limitadas a un máximo el cual es aplicable para cualquiera de los regímenes:

El límite máximo absoluto el cual está fijado en el año 2023 para cualquiera de los regímenes en 4.375 euros al mes, teniendo en cuenta los parámetros anteriormente citados la duración de la carrera laboral y el alcance de los ingresos (*Service federal des pensions, 2022*). Cabe señalar que España se sitúa en un nivel intermedio a nivel europeo donde la pensión máxima alcanza los 3.157 euros mensuales.

Y en cuanto a la pensión mínima en España para los trabajadores de la marina mercante que han cotizado en la Seguridad Social, se considera una pensión de jubilación si se han jubilado entre 65 años o más de 11.552 euros, y si lo hacen entre los 60 y 64 años la prestación es de 10.808 euros y el importe con familia a cargo es de 14.466 euros. La pensión por viudedad y la pensión de invalidez para los trabajadores de la marina mercante se sitúa entre estos importes, 16.448 euros la pensión máxima y 10.996 euros la mínima.

10.4 AÑO COTIZADO A EFECTOS DE LA PENSION

Para el cálculo de la pensión sólo se tienen en cuenta los años naturales durante los cuales el marino ha prestado servicio durante un periodo mínimo de 185 días. De igual modo, cuando un marino que ha prestado servicio en un régimen distinto al de los marinos, debe justificar ese período mínimo por un año natural determinado, incluidas las asimilaciones y teniendo en cuenta también los períodos de trabajo que den lugar a la sujeción de un plan de pensiones distinto al de los marinos, la suma de 185 días será tenido en cuenta como año cotizado según el plan de pensiones de la gente de mar. (Social Security, 2020).

10.5 EDAD LEGAL DE JUBILACIÓN

En Bélgica, la edad legal de jubilación para el régimen general es a los 66 años en 2024, sin embargo, se prevé un aumento progresivo de la edad de jubilación debido a la adaptación de la edad de jubilación, aunque existen excepciones a las normas generales y a las distintas medidas transitorias para las personas próximas a la jubilación. Esta edad legal de jubilación se ha elevado gradualmente desde el año 2012 hasta el 2019 y se elevará a los 67 años en 2027, (Empleo & Europea, 2012).

Se puede destacar una particularidad respecto a la edad ordinaria de jubilación del régimen general en Bélgica es que en el régimen de los

autónomos las mujeres beneficiarias se pueden jubilar 2 años antes que los hombres, dicha edad de jubilación será generalmente a los 64 años para las mujeres y de 66 años para los hombres. En cambio, los trabajadores del sector público pertenecientes al régimen general, la edad de jubilación para los empleados asalariados se fija en 66 años tanto para hombres como para mujeres. Igualmente en de régimen especial de los trabajadores de mar la edad legal de jubilación está fijada a los 66 años, (Empleo & Europea, 2012).

10.6 JUBILACIÓN ANTICIPADA

En Bélgica en el caso del régimen general una carrera laboral completa equivale a 40 años pendiendo jubilarse a los 66 años y se puede otorgar una pensión de jubilación anticipada a los 60 años siempre que se tenga al menos 35 años de carrera profesional, (Toledano, 2020).

Bajo ciertas condiciones, una persona puede tener derecho a la jubilación antes de la edad ordinaria de jubilación. Las condiciones generales para la jubilación anticipada se aplican en los mismos términos que en el régimen general, sin embargo, los trabajadores del régimen especial como los marinos se benefician de unas disposiciones especiales en los que la edad de jubilación anticipada es relativamente inferior, ya que se pueden jubilar en hasta 12 años antes haciéndolo a la edad de los 54 años dependiendo de los años cotizados y el tipo de actividad. Cabe señalar que al igual que el REM español, el factor reductor que se efectúa en el régimen especial del mar de Bélgica para calcular la edad de la jubilación anticipada varía entre el 0,10 y el 0,40 según el periodo de cotización y la categoría profesional a la que pertenece el trabajador , (Toledano, 2020).

De acuerdo con el marco legal que se establece para este régimen especial, la edad ordinaria a la que se puede solicitar la pensión de jubilación es cuando haya cumplido la edad de los 66 años. No obstante, a elección y a petición del interesado, puede surtir efecto antes de esa edad: en este caso, se aplica un

coeficiente reductor por cada año de anticipación que reducirá un tanto por ciento del importe de la pensión a percibir;
este coeficiente reductor es de 7% para hombres y un 5% para mujeres beneficiarias, (Toledano, 2020).

(Ejemplo si una persona le corresponde 2000 euros mensuales se le resta 140 euros por cada año anticipado. Si lo solicita 5 años antes de la edad ordinaria de jubilación el importe de pensión quedará situado en los 1300 euros), (Toledano, 2020).

En resumen, en cuanto a la edad de jubilación anticipada en Bélgica para la gente de mar existe una diferencia importante con respecto al régimen general. Para un empleado del régimen especial del mar tiene derecho a acceder a una jubilación anticipada más ventajosa pudiendo solicitar como mínimo la jubilación a los 54 años de edad según los años cotizados y la profesión del marino. A diferencia de la edad de jubilación anticipada en España la cual está determinada a los 56 años, (Toledano, 2020).

11. CONCLUSIONES

Con el objetivo de realizar una comparación entre el régimen especial del mar español y belga, se expone el siguiente cuadro en el que se podrá identificar las diferencias y similitudes:

Tabla 6. Comparación entre el régimen español y belga:

Régimen especial del mar en España	Régimen especial del mar en Bélgica
Entidades competentes del REM	
<p style="text-align: center;">ISM, Instituto Social de la Marina Mercante</p> <p>Es una entidad de derecho público y personalidad jurídica propia; entre sus competencias se encuentran la gestión de las prestaciones, la asistencia sanitaria con sus propios medios, la información sanitaria y formación profesional.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Pool des Marins</i></p> <p>La institución homóloga al ISM en Bélgica es el Pool de marinos, entidad gestora del régimen especial de Seguridad Social. Se ocupa de la problemática social de las personas que trabajan en el sector marítimo-pesquero.</p>
Regímenes especiales	
REM, RETA y régimen de minería en ambos países	
Otras instituciones del régimen del mar	
<p>En España la institución competente en materia del régimen especial del mar es ISM, mientras en Bélgica existen dos entidades el Pool de los marinos que lleva a cabo la función administrativa del registro de la gente de mar, la formación profesional, la gestión de las prestaciones y, por otro lado, está la entidad CAAMI Fondo de los trabajadores de mar que se</p>	

caracteriza por ser la entidad de recaudación y asistencia sanitaria. Además colabora con mutuas que indemniza por los accidentes laborales, y realiza el seguimiento médico a través de las entidades representativas repartidas en las diferentes zonas geográficas llamadas Consejo Médico de Marinos.

Fondos de recaudación y financiación

En España las recaudaciones de ambos regímenes son destinadas a la Tesorería General de Seguridad Social como fondo único del sistema encargado de recaudar las cotizaciones sociales de los sujetos obligados a cotizar.

La diferencia respecto al ISM español es que el sistema de seguridad social para la gente de mar belga dispone de un fondo propio, CAAMI que es el recaudador de las cotizaciones para la gente de mar.

Principal característica de cada entidad ISM y Pool de Marinos

El ISM garantiza la salud y presta atención sanitaria a los trabajadores de mar:

- Gestiona las prestaciones por incapacidad, altas y bajas, colaboración con TGSS,
- Administración de las prestaciones por desempleo,
- Asistencia sanitaria con sus propios medios (centro radio-médico, buques sanitarios);
- La gestión del reconocimiento médico;

En el sistema del régimen especial del mar de Bélgica se pueden destacar varias similitudes, aunque existen algunas particularidades entre ellas:

El Pool de marinos tiene un papel más activo en cuanto a la búsqueda de empleo en comparación con el ISM ya que a través del registro en la "Lista de Pool" se utiliza para inscribir la gente de mar desempleada en una lista de demandantes de empleo, colaborando con las agencias de reclutamiento en cuanto a la

<p>- Y lleva a cabo numerosas funciones relacionadas con la gestión de prestaciones y asistencia sanitaria, repatriación, etc.</p>	<p>búsqueda de empleo y colocación, para facilitar el acceso al empleo. Además de gestionar las vacantes locales en cuanto a puestos de marinos que realizan navegación costera, guardacostas, buques de salvamento marítimo, remolcadores y otros trabajadores y funcionarios del sector marítimo- pesquero. Otra particularidad es, respecto a las pruebas del reconocimiento médico, los servicios de asistencia de sanitaria y las prestaciones por incapacidad temporal e invalidez lo realiza la entidad CAAMI así como decidir sobre las altas y bajas médicas.</p>
--	--

Campo de aplicación

<p>Este régimen engloba a los trabajadores por cuenta ajena, asimilados como a los trabajadores por cuenta propia que realizan actividades marítimo-pesqueras en buques y otro tipo de embarcaciones entre ellos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Técnicos, oficiales, o tripulantes de la marina mercante; -Los tripulantes de pesca marítima en cualquiera de sus modalidades; 	<p>El campo de aplicación del régimen especial belga contempla las mismas categorías que el REM español como:</p> <p>Los marinos y oficiales de la marina mercante,</p> <p>y trabajadores en buques, embarcaciones y artefactos navales con o sin propulsión (buques pesqueros, guardacostas salvamento marítimo, estibadores portuarios, etc. Sin embargo, las</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> -Los trabajadores en embarcaciones de tráfico interior de puertos; -Los trabajadores en embarcaciones deportivas y de recreo; -Prácticos de puerto; -Buceadores extractores de recursos marinos y los ejercen actividades industriales; -Técnicos, oficiales o tripulantes en plataformas o artefactos navales; -Rederos y rederas; -Acuicultura desarrollada en zona marítima o marítimo-terrestre; -Los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas; -Aquellas personas trabajadoras enroladas como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad; -Las personas trabajadoras que se dedican a la Estiba portuaria. 	<p>siguientes categorías no están incluidas a los efectos del campo de aplicación del REM belga, hablamos de los rederos y rederas y los mariscadores, percebeiros y recogedores de algas.</p>
Ventajas de cotización	
<p>Primero respecto a los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se establece:</p>	<p>En ambos países, la cotización es responsabilidad compartida entre empleadores y de los trabajadores.</p>

<ul style="list-style-type: none"> -Una bonificación importante de hasta el 90 por ciento en la cuota empresarial a la Seguridad Social; -Una bonificación por conciliación de la vida profesional y familiar vinculada a la contratación; -Una bonificación para favorecer la conciliación no vinculada a la contratación; -Por último, en cuanto a los trabajadores ya sean por cuenta propia o ajena con 65 años o más, se debe tener en cuenta que están exentos de la cotización. 	<p>En Bélgica el Estado contribuye en gran medida a la financiación;</p> <p>Se puede destacar que se establecen bonificaciones a las personas trabajadoras por cuenta propia que se reincorporen al trabajo habiendo cesado su actividad por maternidad o adopción.</p>
<p>Otras ventajas</p>	
<p>Cabe señalar que el Pool belga ofrece especial apoyo a los alumnos que están cursando estudios marítimos se trata de subvenciones especiales durante su estancia en prácticas.</p>	
<p>Edad de Jubilación</p>	
<p>La edad para acceder a esta prestación es la misma que la establecida en el Régimen General, a los 66 años, pero dadas las especiales características del trabajo en el ámbito marítimo dicha edad podrá ser rebajada mediante la aplicación de los factores reductores.</p>	<p>La edad de jubilación ordinaria para los trabajadores de mar es a los 66 años, además a petición del interesado podrá causar la jubilación anticipada con la aplicación de los factores reductores de edad,</p>

Jubilación anticipada

La jubilación anticipada para el REM se puede reducir en hasta 10 años como máximo respecto a la edad de jubilación que corresponda, es decir hasta a los 56 años, se calcula mediante la aplicación de la aplicación de los factores reductores de edad

La jubilación anticipada para REM puede surtir efecto entre los 66 y 54 dependiendo de los años cotizados. La edad mínima a la que puede tener efecto la jubilación anticipada es a los 54 años, 2 años de diferencia con respecto a la jubilación anticipada en España.

Pensión de jubilación

La pensión de jubilación se aplica en los mismos términos y disposiciones que el régimen general.
Si se accede a una jubilación anticipada, esta prestación resultará una breve reducción a través de un porcentaje de disminución entre 6% y el 7% por cada año que falte para alcanzar la edad de jubilación.

Al igual que el REM en España la cuantía de la pensión de jubilación depende de tres factores, el alcance de los ingresos profesionales, la situación familiar y el número de años cotizados. Con la diferencia respecto a los coeficientes reductores aplicados, estos coeficientes reductores son el 7% para hombres y un 5% para mujeres beneficiarias.

Estructura

Ambos sistemas de seguridad social comparten una estructura similar organizativa del régimen especial del mar. Sin embargo, en cuanto a la estructura del ISM recoge todos los servicios relacionados con la gente de mar desde las gestiones de prestaciones hasta las asistencias sanitarias.

Respecto al régimen especial del mar en Bélgica existe dos instituciones específicas:

-El CAAMI entidad central que se encarga de las recaudaciones y financiación, gestión de las prestaciones temporales y de invalidez y la asistencia sanitaria a través de sus entidades sanitarias representativas, Consejo Médico.

-El Pool de los marinos que se encarga exclusivamente de las gestiones administrativas de la gente de mar y las prestaciones por desempleo.

Asistencia sanitaria

En cuanto a la asistencia sanitaria el ISM concentra más medios para servicios sanitarios como: el Centro Radio-Médico, banco de datos con historiales clínicos de los tripulantes españoles, centros en el extranjero, buques sanitarios, igualmente realizan la inspección y el control de los botiquines y de las condiciones higiénicas abordo.

Las entidades belgas comparten funciones similares en cuanto a la asistencia sanitaria que el ISM, y dispone de instalaciones sanitarias llamadas Consejo Médico pertenecientes al CAAMI, se caracteriza por realizar el seguimiento médico de los trabajadores de mar en periodos de invalidez temporal colaborando con mutuas aseguradoras.

	Opera en las distintas zonas geográficas del estado de Bélgica y lleva a cabo el control técnico y médico, y ratifica el acuerdo celebrado entre la víctima y la mutualidad por el que se indemniza los accidentes de trabajo de los marinos
--	--

Reconocimiento médico

El reconocimiento médico es requisito indispensable para embarcar como marino de acuerdo con las disposiciones establecidas en ambos países de conformidad con el Convenio MLC 2006 de la OIT y a la regla I/9 del Convenio STCW. El reconocimiento médico en el caso de España es realizado completamente por el ISM mientras en Bélgica las pruebas médicas se realizan en el centro sanitario de marineros del CAAMI mientras, el Pool de Marinos se encarga de la tramitación y recepción de los documentos necesarios.

Los requisitos para la tramitación del reconocimiento médico son similares en ambos países en España y Bélgica que son la posesión de la libreta marítima y del certificado de formación básica en seguridad marítima de acuerdo con la regla A-I/9 del Convenio STCW.

Repatriación

El ISM es la entidad competente en cuanto a la repatriación de los marinos. La repatriación se realiza en ambos países tal y como está dispuesto en las normas que se agregaron al Convenio MLC 2006 sobre el Trabajo Marítimo en las que estipula obligación del armador la contratación de un seguro para la repatriación de los marineros y para ofrecer garantías de seguridad financiera en caso de accidentes.

En el caso de Bélgica es el CAAMI la entidad competente en repatriar a los marinos en caso de accidentes.

11. CONCLUSIONES

Como diferencias claves entre los dos regímenes de los trabajadores de mar en España y Bélgica en cuanto a las entidades competentes en materia de protección social de la gente de mar, en España localizamos una entidad principal, el ISM que se encarga de todo respecto al régimen especial del mar, mientras en Bélgica distinguimos dos entidades importantes el Pool de los marinos que ejerce la función administrativa de las prestaciones por desempleo, el registro, la formación de la gente de mar, el despacho del reconocimiento médico, así como la incorporación de instalaciones para la formación marítima sobre la seguridad y supervivencia en la mar, etc. Por otro lado, se encuentra otra entidad central llamada *CAAMI de los Marinos* que es el fondo de recaudación especial de la gente de mar que se encarga de la parte de la asistencia sanitaria, la gestión de altas y bajas laborales y las prestaciones por incapacidad laboral que lo hace a través de sus entidades pertenecientes al CAAMI llamadas (Consejo Médico de marinos).

Con respecto al campo de aplicación del régimen especial de mar, la diferencia que se puede destacar es que el campo de aplicación del REM de

Bélgica es ligeramente más reducido dado que excluye ciertas categorías de trabajadores. Este régimen engloba a los trabajadores por cuenta ajena y asimilados de los marinos y oficiales de la marina mercante, como los trabajadores en buques, embarcaciones y artefactos navales con o sin propulsión, buques pesqueros, guardacostas, salvamento marítimo, estibadores portuarios, y otros empleados durante la estancia de los buques en puerto, los trabajadores por cuenta propia que realizan actividades marítimo-pesqueras, recreativas, actividades en interior de puertos, técnicos, etc. Únicamente no incluye a los trabajadores dedicados a la recolección de algas, mariscadores y percibeiros.

En lo que se refiere a la edad legal de la jubilación la diferencia que existe es que la gente de mar en España puede solicitar la jubilación entre los 66 y los 56 años, siendo 56 años la edad más anticipada a la que se puede solicitar la jubilación. En Bélgica la edad de jubilación ordinaria permanece fija a los 66 años al igual que en España, sin embargo, para los trabajadores de este régimen especial la edad mínima de jubilación en Bélgica es a los 54 años de edad dos antes en comparación con España.

Respecto a las mujeres beneficiarias existe una ventaja respecto a la jubilación anticipada dado que se les aplica una menor reducción de la pensión por cada que le falte para alcanzar la edad ordinaria de jubilación. Este coeficiente reductor es un 5% en vez de 7% aplicado para hombres.

En cuanto a la Convención MLC, 2006 podemos destacar la importancia de que esta Convención delimita los derechos mínimos de empleo necesarios a bordo de los buques para lograr unas condiciones de trabajo decentes. Entre los temas que trata de delimitar la Convención MLC, cabe destacar que en cuanto a la contratación de la gente de mar aún existen ciertas dificultades.

En primer lugar es importante contar con unos servicios adecuados para la contratación y colocación que sirvan para aprovisionar de profesionales marinos a los buques, estos candidatos deben contar con unas capacidades y unas destrezas náuticas especiales, y que éstos suelen proceder de nacionalidades diferentes, por lo que el hecho de establecer contacto entre

quien quiere ser contratado en el medio marino y los armadores es una tarea difícil de llevar a cabo por el armador.

El Convenio de la OIT sobre Trabajo Marítimo reconoce la posible existencia de servicios privados y servicios públicos de contratación en los diferentes países y pretende regular las condiciones y requisitos mínimos que han de reunir estos servicios, sobre todo los de carácter privado que han de ser controlados y supervisados por los Estados, para que operen de manera ordenada y para que protejan y promuevan los derechos de empleo de la gente de mar. Asimismo, se exige que los servicios privados de contratación y colocación deban estar acreditados, de forma que solamente pueden funcionar cuando cuenten con una licencia o certificado emitido por el país en el que estén ubicados.

Una vez realizado este estudio sobre la protección social de la gente de mar me parece fundamental recalcar la importancia de las condiciones de trabajo en los buques ya que no solo para asegurar los derechos laborales de los marinos sino también como medida necesaria para controlar la fatiga y asegurar que los marinos realizan sus funciones en plenas facultades. Me parece que la creación de reglamentos del MLC 2006 es un gran paso para conseguir un control más efectivo de las condiciones de trabajo en la marina mercante, ya que al disponer de un instrumento único para toda la flota internacional facilita en gran medida su aplicación y control. Esto junto con la creación de regímenes especiales de mar para promover la protección social de la gente de mar en varios países del mundo con entidades y organismos que dotan a los marinos de unos servicios especiales, además de las importantes ventajas que brindan a la gente de mar dichos regímenes especiales en cuanto a la jubilación anticipada, cotización, pensión de jubilación, prestaciones por invalidez, repatriación y otras ventajas. Aun así, en la actualidad, en muchos países todavía no existe un marco legal de protección social o un régimen especial para la gente de mar.

Cabe destacar que las condiciones laborales en el mar dispuestas en el MLC 2006 son unos baremos mínimos que aun distan mucho de las condiciones de empleo en tierra en los países desarrollados.

Aun así, por lo general la protección social de la gente de mar en su forma actual es un resultado de largas luchas a lo largo del tiempo, y está en mejora continua.

Por último, deseo recalcar que esta investigación fue una experiencia gratificante. Una oportunidad para conocer y dominar nuestros derechos como futuros oficiales de la marina mercante.

Bibliografía

- Álvarez, P., & Hafner, A. (2014). *Regulación laboral de los trabajadores de mar: legislación extranjera*. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Obtenido de https://www.bcn.cl/asesoriasparlamentarias/detalle_documento.html?id=26268
- Autónomo, E. d. (2017). Ley 20/2007 de 11 julio. *Ley 20/2007 de 11 julio*, (pág. 3). Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2007-13409>
- Baudor, G. L. (2000). Las particularidades del régimen especial de la seguridad social de los trabajadores de mar. *Servicio de Publicaciones; Protección y trabajo de la gente de mar*, 179-205. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8809391>
- BOE. (2015). *Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo*. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2015-5163> 2º
- Carballo, L. (2006). *Social security rights of the European resident seafarers*. European Transport Workers Federation. Obtenido de https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1085&context=lib_reports
- Carril Vázquez, X. (2019). *La Seguridad Social de los Trabajadores de Mar*. Madrid: Civitas.
- Chang, Y.-C., & Muneeb, k. (2023). The Maritime Labour Convention 2006 in human rights context: An appraisal. *Marine Policy*, 21. Obtenido de <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X23002154>
- Chaumette, P. (2004). (DirMar, 106) Obtenido de https://www.obs-droits-marins.fr/_bibli/articlesPage/402/docs/droit_travail_gm_chantier_pc.pdf
- Chaumette, P. (2015). *Neptunus*. (Neptunus) Obtenido de L'impact du droit européen sur le droit social des gens de mer: <https://hal.science/hal-03805654/document>
- Dijckkai, E. (2022). *Sécurité sociale des marins*. Recuperado el 10 de Junio de 2022, de <https://kbrv.be/fr/securite-sociale-des-marin/>
- Empleo, A. S., & Europea, C. (2012). *La Seguridad Social en Bélgica*. Obtenido de https://ec.europa.eu/employment_social/empl_portal/SSRinEU/Your%20social%20security%20rights%20in%20Belgium_es.pdf
- Enciclopedia. (2017). *Enciclopedia Jurídica*. Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/instituto-social-de-la-marina/institutosocial->
- Estado, A. E. (2015). Protección Social de la gente de mar. *Ley 47/2015 del 21 octubre, reguladora sobre la protección social de la gente de mar*, (pág. 24). Madrid. Obtenido de https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2015-11346
- Estado, A. E. (2018). Ley 119/1969 de 30 de diciembre, reguladora de R.1969. *Ley 119/1969 de 30 de diciembre, reguladora de R.1969*, (pág. 15). Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1969-1574>
- Exarchopolous, G. (2018). Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy*, 62-70.
- Gestron. (2023). Régimenes de la Seguridad Social. *Gestron España*, 2. Obtenido de <http://gestron.es/regimenes-de-la-seguridad-social/>

- Gutiérrez, M. L. (2003). La problemática de su control. *Revista de Trabajo y seguridad Social CEF*, 12-14. Obtenido de <https://revistas.cef.udima.es/index.php/rtss/article/view/8641>
- Iberley. (2016). Cotización en el Régimen Especial del Mar. *Iberley*, 6. Obtenido de <https://www.iberley.es/practicos/caso-practico-dudas-relacion-cotizacon-regimenespecial-731>
- Iberley. (2018). Cotización a la seguridad social, REM. *Iberley*. Obtenido de <https://www.iberley.es/temas/cotizacion-regimenespecial->
- Lavelle, J. (2013). *The Maritime Labour Convention, 2006: INTERNATIONAL LABOUR LAW REDEFINED*. INFORMA LAW from Routledge (CRC PRESS).
- Mantoujou, D. (2021). *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*. Obtenido de Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer's perspective: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/25725084.2021.1955475>
- Marítima, S. (s.f.). *Buques de asistencia médica y logística. s.f.* Obtenido de Ministerio de empleo y seguridad social: <http://www.segsocial>
- Martínez, C. R. (2024). The Maritime Labour Convention, 2006 ans Seafarers regarding. *Revista de derecho ARTÍCULO DE INVESTIGACIÓNRESEARCH ARTICLE*, 151. Obtenido de <https://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/derecho/article/view/15643>
- NORMLEX. (29 de octubre de 1970). *Recomendación sobre el bienestar de la gente de mar*. Obtenido de https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:12100:12964694314350::NO::P12100_SHOW_TEXT:Y
- Office National de Securite Social. (2020). *De sociale zekerheid van zeevarenden organiseren*. Obtenido de Rsz Jaarveslag 2020: <https://www.rszjaarverslag.be/2020/nl/kerntaken/organiseren-sociale-zekerheid-zeevarenden/index.html>
- Office National de securite sociale. (2022). *Sécurité sociale pour les marins*. Recuperado el 10 de mayo de 2022, de <https://onss.be/marins-et-expats/marins>
- OIT. (23 de 6 de 2013). *Organización Internacional del Trabajo (OIT)*. Obtenido de <https://www.ilo.org/es/normas-internacionales-del-trabajo/convenio-sobre-el-trabajo-maritimo-2006-0/mlc-2006-que-es-y-que-hace>
- Perdomo, L. E. (2017). Riesgos Laborales Marítimos. *Perdomo*, 6. Obtenido de <https://revistas.usergioarboleda.edu.co/index.php/verbum/article/view/959>
- Prats, J. (2016). Protección social de los trabajadores autónomos. *Panorama Náutico*, 16-19.
- Royen, P. (2017). *Those Emblems of Hell?: European Sailors and Maritime Labour Market*. Liverpool: University Press.
- S.Bologna. (2019). Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC 2006). *Revista Internacional y comparada; Relaciones Laborales y Derecho del Empleo*, 1828.
- Samyn, P. (2018). *La sécurité sociale. s.l.* Service Public fédéral Sécurité Social. Obtenido de <https://socialsecurity.belgium.be/fr/news/qui-est-peter-samyn-nouveau-president-du-comite-de-direction-du-service-public-federal-securite>
- Service fédéral des Pensions. (2022). *Quand puis-je prendre ma pension*. Recuperado el 8 de Junio de 2022, de <https://www.sfpd.fgov.be/fr/age-de-la-pension/quand#marin>

- Service fédéral des Pensions. (2022). *Régimes spéciaux*. Recuperado el 20 de Junio de 2022, de <https://www.sfpd.fgov.be/fr/montant-de-la-pension/calcul/types-de-pensions/salaries/regimes-speciaux#marin>
- Service fédéral des Pensions. (2022). *Régimes spéciaux pour les salariés*. Recuperado el 1 de Julio de 2022, de <https://www.sfpd.fgov.be/fr/carriere/annees/regime-speciaux#marin>
- Service Public Federal. (2023). *Office national de Sécurité sociale (ONSS)*. Obtenido de Securite Sociale: <https://socialsecurity.belgium.be/fr/reseau/office-national-de-securite-sociale-onss>
- Social Security. (2020). *Over de sociale zekerheid voor zeevarenden*. Obtenido de International Social Security: <https://www.international.socialsecurity.be/seafarers/nl/over.html>
- Social Security for Seafarers. (s.f.). *Montant de base pour le calcul des cotisations*. Recuperado el 10 de Julio de 2022, de <https://www.international.socialsecurity.be/seafarers/fr/instructions-administratives/montant-base-calcul-cotisations.html>
- Social, M. d. (2018). Las bases de la cotización a la Seguridad Social. *Los grupos de los trabajadores de mar*. Madrid. Obtenido de <https://www.boe.es/boe/dias/2018/01/29/pdfs/BOE-A-2018-1143.pdf>
- Toledano, S. M. (2020). RELACIONES LABORALES Y DERECHO DEL EMPLEO. *Revista Internacional Comparada*, 14. Obtenido de https://ejcls.adapt.it/index.php/rlde_adapt/article/view/1043
- Trabajo, C. I. (2016). Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC 2006)., (pág. 98). Obtenido de https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/mlc_enmendado_2016.pdf
- Vandenbergh, F. (2015). *Handboek Personenbelasting* (Quinta ed.). Antwerpen: Maklu.

ANEXO V: Aviso de responsabilidad UC

AVISO:

Este documento es el resultado del Trabajo Fin de Grado de un alumno, siendo su autor responsable de su contenido.

Se trata por tanto de un trabajo académico que puede contener errores detectados por el tribunal y que pueden no haber sido corregidos por el autor en la presente edición.

Debido a dicha orientación académica no debe hacerse un uso profesional de su contenido.

Este tipo de trabajos, junto con su defensa, pueden haber obtenido una nota que oscila entre 5 y 10 puntos, por lo que la calidad y el número de errores que puedan contener difieren en gran medida entre unos trabajos y otros,

La Universidad de Cantabria, la Escuela Técnica Superior de Náutica, los miembros del Tribunal de Trabajos Fin de Grado, así como el profesor/a director no son responsables del contenido último de este Trabajo.