



## Instrumentos relativos a la contratación y la colocación (gente de mar)

### Síntesis

Entre los instrumentos examinados consagrados al trabajo marítimo, **hay dos convenios y dos recomendaciones que tratan sobre la contratación y la colocación de la gente de mar:**

- [Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 \(núm. 9\)](#);
- [Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 \(núm. 179\)](#);
- [Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar \(buques extranjeros\), 1958 \(núm. 107\)](#), y
- [Recomendación sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 \(núm. 186\)](#).

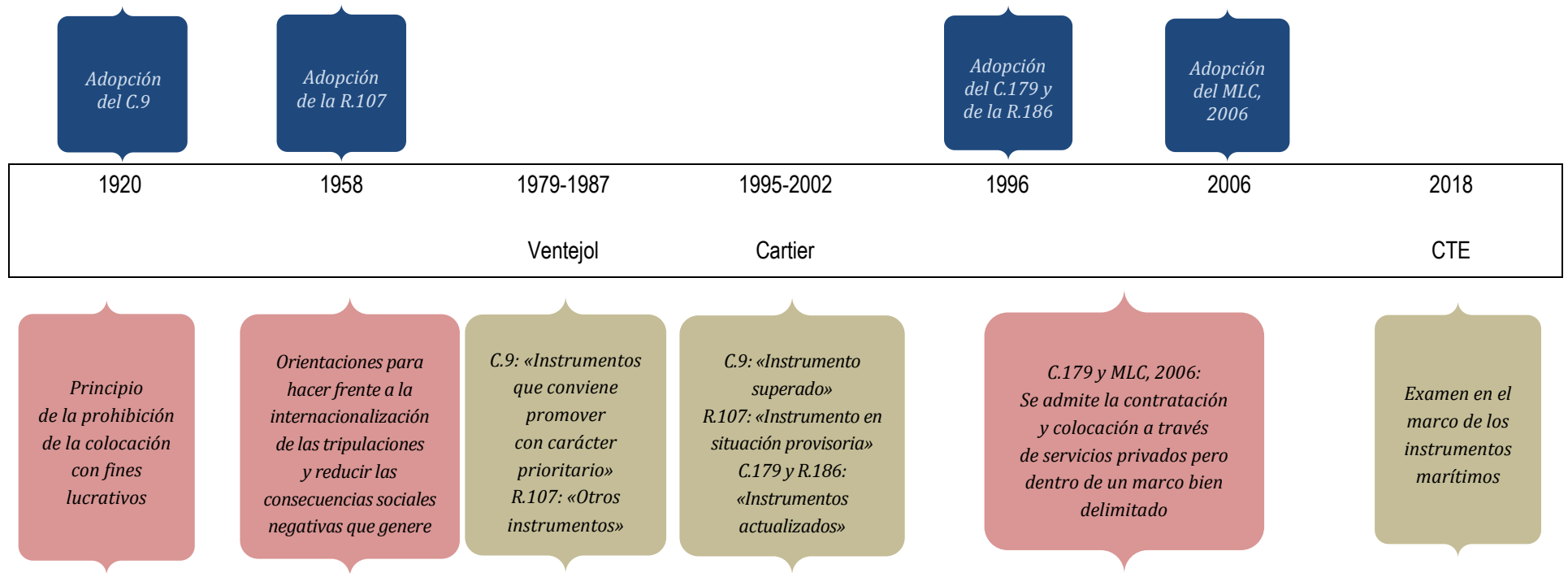
### Estatus de los instrumentos examinados:

	Recomendación del Grupo de Trabajo Cartier	Seguimiento tras la labor realizada por el Grupo de Trabajo Cartier
Convenio núm. 9	Instrumento superado	Revisado por el MLC, 2006
Convenio núm. 179	Instrumento actualizado	Revisado por el MLC, 2006
Recomendación núm. 107	Instrumento en situación provisoria	Revisada por el MLC, 2006
Recomendación núm. 186	Instrumento actualizado	Revisada por el MLC, 2006

### Medidas que podrían considerarse:

1. Clasificar el Convenio núm. 9 entre las «normas superadas» y proponer su derogación.
2. Clasificar la Recomendación núm. 107 entre las «normas superadas» y proponer su retiro.
3. Clasificar el Convenio núm. 179 y la Recomendación núm. 186 entre las «normas superadas» y proponer su retiro.

## Instrumentos relativos a la contratación y la colocación de la gente de mar – Cronología



---

# I. Enfoque normativo de la OIT respecto de la contratación y la colocación de la gente de mar

## A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El [Convenio sobre la colocación de la gente de mar, 1920 \(núm. 9\)](#) se aplica a toda la gente de mar, esto es, a todas las personas empleadas como tripulantes a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, excepción hecha de los oficiales. Establece el principio de una prohibición de la colocación con fines lucrativos. Afirma que ninguna operación de colocación en un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona, sociedad o empresa. Si en el Estado Miembro la colocación es objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos, la ratificación del Convenio obliga a dicho Estado a abolir lo más rápidamente posible el ejercicio de dicha actividad. Este Convenio no es aplicable al sector pesquero <sup>1</sup>.
2. La [Recomendación sobre el enrolamiento de la gente de mar \(buques extranjeros\), 1958 \(núm.107\)](#) deja constancia del fenómeno de la internacionalización de las tripulaciones. Adopta una posición más bien reacia a dicha práctica, cuando su único objetivo sea reducir los costos de explotación de los buques y no paliar la escasez de mano de obra. Así, en la Recomendación se afirma que «Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo debería hacer cuanto esté a su alcance para conseguir que la gente de mar de su territorio no se incorpore ni convenga en incorporarse a buques que enarboleden bandera extranjera, a menos que las condiciones en que hubiera de ser enrolada, consideradas en su conjunto, estén conformes con las previstas en los acuerdos colectivos y las normas sociales aceptadas por las organizaciones reconocidas de armadores y gente de mar de uno de los países marítimos donde dichos acuerdos y normas se observen tradicionalmente». No obstante, cuando los marinos del Estado Miembro embarquen para trabajar a bordo de buques matriculados en un país extranjero, dicho Estado debería garantizar que se adopten medidas apropiadas para que los marinos gocen de derechos mínimos en materia de repatriación y asistencia médica.
3. El [Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 \(núm. 179\)](#) vuelve a referirse al principio enunciado en el Convenio núm. 9 con arreglo al cual la colocación no podrá ser objeto de un comercio ejercido con fines lucrativos. Si bien en él no se fomenta el establecimiento ni el desarrollo de los servicios de contratación y colocación privados, se constata su existencia y se definen las condiciones mínimas por las que se ha de regir su funcionamiento. Así, «Cuando se hayan establecido o se estén por establecer servicios privados de contratación y colocación, sólo funcionarán en el territorio de un Estado Miembro de conformidad con un sistema de licencias o certificados u otros tipos de regulación. Dicho sistema sólo podrá establecerse, continuar funcionando, modificarse o cambiarse previa consulta con las organizaciones que representan a los armadores y la gente de mar». No obstante, es legítimo que los Estados Miembros quieran mantener «un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar». A reserva de ciertos gastos, la gente de mar debe poder tener acceso gratuito a estos servicios. Los servicios de contratación y colocación deberán velar por que los contratos de trabajo y los contratos de enrolamiento sean conformes a las normas establecidas por la legislación y los convenios colectivos aplicables, por que la gente de mar pueda examinar esos contratos antes de firmarlos y por que durante su enrolamiento puedan recibir información de sus derechos y

<sup>1</sup> Véase Conferencia Internacional del Trabajo, tercera reunión, Ginebra, 1921, *Résolutions adoptées par la Commission des questions maritimes*: Queda entendido que ninguna de las recomendaciones sobre los convenios relativos a cuestiones marítimas que adopte esta Conferencia se aplicarán al sector pesquero (texto disponible sólo en francés y en inglés)

---

obligaciones contractuales. Además, en el Convenio se precisan las exigencias de la autoridad competente del Estado del pabellón con respecto al funcionamiento de esos servicios, las inspecciones que deben realizarse y facilitarse y los mecanismos y procedimientos adecuados para hacer averiguaciones sobre las quejas relacionadas con las actividades de los servicios de contratación y colocación. Si bien el Convenio se dirige principalmente a la gente de mar que trabaja en buques mercantes, sus disposiciones pueden aplicarse a los pescadores o a la gente de mar que trabajan en instalaciones móviles de alta mar.

4. La [Recomendación sobre contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 \(núm. 186\)](#) se adoptó al mismo tiempo que el Convenio núm. 179, al que complementa. En ella se aborda, en particular, la cuestión de la contratación y colocación desde la perspectiva del mercado de trabajo marítimo. Su propósito es asegurar que esos servicios, públicos y/o privados, cooperen entre sí y con otras partes interesadas (organizaciones de armadores y de gente de mar, instituciones de formación) a fin de determinar y colmar las necesidades de mano de obra, teniendo especialmente en cuenta el nivel de calificación, la continuidad del empleo y los principios como el de no discriminación por motivos de sexo o de edad. La Recomendación núm. 186 favorece el recurso a un control continuo de los servicios de contratación y colocación en el marco de un sistema de normas de calidad, que se expone detalladamente y que gira en torno a preocupaciones como la confidencialidad de las informaciones tratadas o la transparencia con respecto a los gastos que los marinos han de sufragar.
5. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#) refunde las normas de 1996 y adopta un enfoque a la vez innovador y global sobre la cuestión. Prevé, en virtud de la regla 1.4 consagrada a la contratación y la colocación, que 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. Dicho sistema puede consistir en el establecimiento de un servicio público de contratación o colocación, el recurso a servicios privados y/o el recurso a servicios que mantenga una organización de la gente de mar. En todos los casos, el Estado en el que se presten esos servicios debe reglamentar la actividad a fin de proteger y promover los derechos de la gente de mar, de conformidad con las disposiciones detalladas del MLC, 2006. Además, cabe señalar la ampliación del campo de aplicación del MLC, 2006, que protege a la gente de mar o marino definidos como «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», es decir, los «buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca u otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos»<sup>2</sup>.

## **B. Instrumentos examinados: Adopción y ratificación**

6. El Convenio núm. 9 fue adoptado en 1920 y registró 41 ratificaciones. Las ratificaciones del Convenio núm. 179<sup>3</sup> y del MLC, 2006<sup>4</sup>, han entrañado hasta la fecha la denuncia de dicho instrumento por 30 Estados. Australia denunció este Convenio en 1998. Diez Estados siguen

<sup>2</sup> Artículo II, párrafo 4. El MLC, 2006, no se aplica a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares.

<sup>3</sup> Véase el artículo 7 del Convenio núm. 179. El Convenio núm. 9 fue adoptado antes de 1929. Por consiguiente, no contiene ninguna disposición que precise los efectos jurídicos de su posible revisión (como el cierre del Convenio a nuevas ratificaciones).

<sup>4</sup> En virtud del artículo X del MLC, 2006.

---

vinculados por el Convenio núm. 9<sup>5</sup>. Cinco comentarios formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta<sup>6</sup>.

7. El Convenio núm. 179 fue adoptado en 1996 y registró diez ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006, por los diez Estados que habían ratificado previamente el Convenio núm. 179 entrañó la llamada denuncia «automática» de este último instrumento, de manera que ya no es vinculante para ningún Estado.
8. La Recomendación núm. 107 fue adoptada en 1958. La Recomendación núm. 186 fue adoptada en 1996. Su adopción no entrañó la revisión de la Recomendación núm. 107.

## II. Evolución de la situación entre la fecha de adopción de los instrumentos y 2018

### A. Estatus

9. Durante el examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Ventejol**, se decidió clasificar el Convenio núm. 9 entre los «instrumentos que conviene promover con prioridad»<sup>7</sup>. En 1979, al igual que en 1987, la Recomendación núm. 107 será clasificada entre «otros instrumentos».
10. Durante el examen realizado en el marco de las labores del **Grupo de Trabajo Cartier**, se consideró que el Convenio núm. 179 era la norma actualizada en este ámbito por lo que debe promoverse su ratificación<sup>8</sup>. A raíz de las labores del Grupo de Trabajo Cartier, el Consejo

<sup>5</sup> El Convenio núm. 9 sigue siendo vinculante para los siguientes países: Camerún, Colombia, Cuba, Djibouti, Egipto, ex República Yugoslava de Macedonia, Israel, México, Perú y Uruguay. Chile ratificó el MLC, 2006, el 22 de febrero de 2018. En lo que respecta a la ex República Yugoslava de Macedonia, la Comisión de Expertos tomó nota de que el Gobierno había indicado que el país no tenía flota marítima ni buques registrados que enarbolaran su pabellón, y que no contaba con legislación relativa a las cuestiones que abarcaban los convenios marítimos de la OIT. Además, se estableció que este Convenio era aplicable a los territorios no metropolitanos siguientes: Aruba (Países Bajos), Caribe parte de los Países Bajos, Polinesia Francesa (Francia), Tierras australes y antárticas francesas (Francia) y Sint Maarten (Países Bajos).

<sup>6</sup> Los comentarios se refieren a: Camerún (el Gobierno indica que se aplica la legislación general en ausencia de disposiciones específicas en materia de colocación de la gente de mar; solicitud de información sobre la aplicación de dichas disposiciones); Colombia (solicitud de información en relación con los comentarios de una central sindical sobre la manera en que se controla el cumplimiento de la ley pertinente); Djibouti (ausencia de disposiciones relativas a la colocación de la gente de mar (18 marinos registrados, un único armador propietario de un solo buque)); Egipto (solicitud de enmienda del Código del Trabajo de 2003 que permite que las agencias de colocación obtengan retribuciones de un trabajador durante el primer año de empleo, a efectos de sufragar los gastos administrativos); México (solicitud de adopción de las medidas necesarias para poner la legislación y la práctica de conformidad con el Convenio), y Perú (solicitud de información sobre las medidas adoptadas con miras a la organización y el sostenimiento de un sistema eficaz y adecuado de agencias gratuitas de colocación para la gente de mar).

<sup>7</sup> Véase el documento [GB.273/LILS/WP/PRS/4](#) así como los *Boletines Oficiales* vol. LXII, Serie A, 1979 y vol. LXX, Serie A, 1987.

<sup>8</sup> Véase el documento [GB.273/LILS/WP/PRS/4](#).

---

de Administración decidió que sólo deberían considerarse instrumentos actualizados el Convenio núm. 179 y la Recomendación núm. 186 que lo acompaña. El Convenio núm. 9 se calificó de instrumento superado, y se propuso su denuncia en favor del Convenio núm. 179. La Recomendación núm. 107 se clasificó entre «otros instrumentos» (instrumentos que mantienen el *statu quo*), y por consiguiente fue calificada de instrumento en situación provisoria por el Consejo de Administración <sup>9</sup>.

## **B. Aplicación y refundición**

- 11.** Las normas de la OIT relativas a la contratación y la colocación de la gente de mar no están integradas en el marco de la protección brindada por el [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#) o por su Protocolo.
- 12.** Los Convenios núms. 9 y 179 (así como el Convenio núm. 147) fueron revisados por el MLC, 2006 <sup>10</sup>. Técnicamente, el Convenio núm. 9 sigue abierto a la ratificación (la última ratificación se registró en 1993), pero no así el Convenio núm. 179 <sup>11</sup>.
- 13.** El MLC, 2006, en particular la pauta B1.4.1, retoma el contenido de la Recomendación núm. 186 pero no el de la Recomendación núm. 107.

## **C. Situación con respecto a las normas internacionales del trabajo**

- 14.** Prácticamente desde su fundación, la OIT ha considerado el recurso a intermediarios en los procesos de contratación y colocación. Así, ya en 1920, la Comisión Paritaria Marítima examinó un informe sobre la codificación de la legislación marítima, en el que se identificaban varios temas que merecían ser objeto de un estudio especial, entre los que figura en lugar destacado la colocación de la gente de mar. En esa época, lo que se denunciaba eran los abusos deplorables de que era víctima la gente de mar por parte de «reclutadores sin escrúpulos y otros intermediarios» <sup>12</sup>.
- 15.** Estas labores desembocarán en la adopción del Convenio núm. 9. Dicho Convenio preconiza la abolición del comercio de la colocación de la gente de mar ejercido con fines lucrativos. Sin embargo, este objetivo debe conciliarse con otra preocupación: la de favorecer el empleo de la gente de mar por medio del establecimiento de «un sistema eficaz y adecuado de agencias gratuitas de colocación para la gente de mar» <sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Véase el documento [GB.277/LILS/WP/PRS/1/2](#).

<sup>10</sup> Véase la regla 1.4 del MLC, 2006, así como las disposiciones conexas del Código.

<sup>11</sup> Véase al respecto la nota introductoria preparada para la tercera reunión del Comité Tripartito Especial.

<sup>12</sup> OIT: *L'organisation internationale du travail et les marins*, Ginebra, 1927, pág. 15.

<sup>13</sup> Artículo 4, párrafo 1, del Convenio núm. 9.

- 
16. Desde 1920, las prácticas en materia de empleo marítimo han evolucionado considerablemente. Ello se manifiesta especialmente por la internacionalización de las tripulaciones y el recurso frecuente a las agencias de contratación y colocación <sup>14</sup>.
17. El Convenio núm. 179 y la Recomendación núm. 186, adoptados en 1996, representan una importante evolución del planteamiento de la OIT, en el sentido en que reconocen la existencia de las agencias privadas de contratación y colocación, cuya actividad debe no obstante reglamentarse rigurosamente. Ambos instrumentos se refundieron en el texto del MLC, 2006. A este respecto, cabe señalar que las disposiciones del MLC, 2006, relativas a la contratación y la colocación de la gente de mar se inscriben dentro de las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón. Para los buques que están sujetos al sistema de certificación obligatorio previsto en la MLC, 2006, se debe tener en cuenta el respeto de estas disposiciones. La refundición realizada en 2006 permite pues dotar a las normas de la OIT en la materia de una verdadera universalidad y una mejor eficacia.
18. Uno de los desafíos recurrentes de la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo es su posible extensión a otras categorías de trabajadores distintas de la gente de mar, en el sentido del MLC, 2006. En particular, muchas legislaciones nacionales han establecido un marco común para los pescadores y la gente de mar, basándose en esos convenios sectoriales. A este respecto, cabe recordar que la posible derogación o el posible retiro de un convenio no afecta a las legislaciones nacionales adoptadas para darle efecto, y que en general no impide a los Estados seguir aplicando el instrumento considerado si así lo desean <sup>15</sup>. En el Convenio núm. 179 se indica que «en la medida en que lo considere factible, la autoridad competente, previa consulta, según los casos, con las organizaciones representativas de los propietarios de los buques de pesca y de los pescadores, o con las de los propietarios de instalaciones móviles en alta mar y de la gente de mar que trabaja en las mismas, puede aplicar las disposiciones del Convenio a los pescadores o a la gente de mar que trabaja en instalaciones móviles en alta mar» <sup>16</sup>. Este planteamiento de extensión opcional, que permite aplicar un mismo convenio internacional del trabajo a la gente de mar y a los pescadores, no se siguió en el MLC, 2006, que excluye explícitamente a los pescadores de su ámbito de aplicación. Tanto el MLC, 2006, como el Convenio núm.188 retoman el contenido del Convenio núm. 179 pero adoptando enfoques diferentes con respecto a ciertos aspectos.

### III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus de los instrumentos

19. En el marco del examen para determinar el estatus de los instrumentos relativos a la contratación y la colocación de la gente de mar, resultan especialmente pertinentes las consideraciones siguientes:
- 1) El Convenio núm. 9 y la Recomendación núm. 107 parecen estar totalmente superados en cuanto al enfoque que adoptan del empleo marítimo.
  - 2) El Convenio núm. 179 ya no es vinculante para ningún Estado Miembro.

<sup>14</sup> Véase M. Mc Connell, D. Devlin y C. Doumbia-Henry, *The Maritime Labour Convention*, Martinus Nijhoff Publishers, 2011, pág. 261 y siguientes.

<sup>15</sup> Véase el Informe VII (2) presentado a la Conferencia Internacional del Trabajo, 106.ª reunión, 2017, pág. 5.

<sup>16</sup> Artículo 1, párrafo 2 del Convenio núm. 179.

---

#### **IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos**

20. A la luz de esos elementos, el Comité Tripartito Especial podría considerar:

1. Clasificar el Convenio núm. 9 entre las «normas superadas» y proponer su derogación. A este respecto, el Comité Tripartito Especial podría emprender una iniciativa destinada a promover la ratificación del MLC, 2006, entre los Estados que siguen vinculados por el Convenio núm. 9.
2. Clasificar la Recomendación núm. 107 entre las «normas superadas» y proponer su retiro.
3. Clasificar el Convenio núm. 179 y la Recomendación núm. 186 entre las «normas superadas» y proponer su retiro.