

La contratación y colocación de la gente del mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo*

INMACULADA BALLESTER PASTOR**

1. INTRODUCCIÓN: LA NECESARIA INTERVENCIÓN DE LOS PODERES PÚBLICOS EN LOS SERVICIOS DE COLOCACIÓN Y CONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR

Desde siempre, uno de los más importantes problemas para proceder a la contratación y colocación de la gente del mar se ha encontrado en la necesidad de contar con mecanismos de intermediación que pusieran en contacto a los armadores directamente con quien debieran prestar servicios en sus buques. Debido a que estos profesionales requieren de unas capacidades y destrezas náuticas especiales; y debido también a que la gente de mar suele proceder de muy diferentes nacionalidades, la puesta en

contacto directo entre quien quiere ser contratado y quien quiere contratar en el medio marítimo se convierte en una tarea compleja y difícil de llevar a cabo por el armador.

Al hilo de esta dificultad, tradicionalmente han surgido empresas o agencias que «ayudan» a los armadores a desarrollar su función, empresas o agencias cuya naturaleza jurídica había sido puesta en tela de juicio por la doctrina científica, que no ha encontrado mecanismo jurídico alguno que permitiera determinar o analizar de forma clara su régimen jurídico, o más bien, la naturaleza jurídica a éstas asignada, algo necesario para fijar la condición de empresario y atribuir las responsabilidades y las obligaciones laborales y de seguridad social derivadas de la contratación de gente de mar¹. Estas entidades que se dedican al reclutamiento y a la contratación de trabajadores y que posteriormente prestan servicios para el empresario naviero suelen ser, por una parte, los agentes consig-

* El presente trabajo se realiza en el marco del Proyecto de Investigación «Implicación para España de la aprobación del Convenio OIT sobre trabajo marítimo y del Convenio OIT sobre Pesca en materia de condiciones de trabajo y Seguridad Social de los marineros y pescadores» financiado por la Fundación Bancaja para el período 2008-10.

** Profesora Titular de Universidad de Derecho del Trabajo y Seguridad Social. Universidad Jaime I de Castellón.

¹ Vid. BORNACHEA FERNÁNDEZ, J.I., Contrato de embarco entre trabajador español y armador extranjero, interviniendo consignataria española, Relaciones Laborales, p. 805; IRIARTE ANGEL, J.L., El contrato de embarque internacional, Ed. Beramar, (Madrid), 1993.

natarios de buques y, por otra, las agencias de embarque². No obstante, mientras las primeras normalmente ejecutan funciones que exceden de la simple contratación de trabajadores como las referidas a la gestión comercial del puerto en el que el buque se encuentre; las segundas, las agencias de embarque, sí dedican su actividad de forma profesional y organizada a captar trabajadores y a formalizar los contratos de embarco de un conjunto de trabajadores que posteriormente se ocuparán en un buque³.

Sea cual sea el carácter de la entidad de la que se ayude el armador para contratar finalmente a los marinos, es obvia la necesidad de que, para el abastecimiento de mano de obra por parte de los buques, se precisa contar con unos adecuados servicios de contratación y colocación. Y estos servicios de contratación resultan ser necesarios tanto para el armador como también para los trabajadores, si quieren formar parte de tripulaciones en las que se tenga en cuenta sus capacidades y destrezas, donde puedan obtener una formación suficiente para el desarrollo de sus funciones, y donde, por supuesto, obtengan una buena remuneración y consigan unas condiciones de trabajo dignas⁴.

A lo largo de los años el deseo de los marinos por obtener la contratación en los buques permitía el abuso de las compañías de suministro de personal que, con ánimo de lucro, exigían el pago de cantidades ingentes de dinero a los marinos para poder ser seleccio-

nados por estas agencias y finalmente contratados por un armador o empleador naviero adecuado. La intervención de estas compañías o intermediarias era necesaria, pero debía regularse su funcionamiento para proteger a los marinos frente a estas prácticas que perjudicaban sus derechos.

2. PRECEDENTES AL ACTUAL CONVENIO: LOS CONVENIOS REVISADOS SOBRE COLOCACIÓN Y CONTRATACIÓN DE LA GENTE DE MAR: EL CONVENIO N.º 9 (1920) Y EL CONVENIO N.º 179 (1996)

Esta preocupación se plasmó en uno de los primeros Convenios que vieron la luz en el seno de la OIT, en concreto en el Convenio n.º 9, del año 1920 (fecha de entrada en vigor 23 de noviembre de 1921) *sobre colocación de la gente del mar*⁵, en donde se incluyó el objetivo base del instrumento, que era: (...) *impedir que la colocación de la gente del mar fuere objeto de comercio ejercido con fines lucrativos por una persona, sociedad o empresa*. Según señalaba el art. 2.º de este Convenio n.º 9:

(...) 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.

A continuación, el párrafo 2 de este artículo otorgaba poderes a los países firmantes del Convenio para imponer sanciones penales a

² *Vid.*, ampliamente, FOTINOPOULOU BASURKO, O., El contrato de trabajo de la gente del mar, Granada, (Comares), 2008, p. 46 y ss.

³ *Vid.* MELÉNDEZ MORILLO-VELARDE, L., La dimensión laboral del empresario marítimo. Tesis Doctoral. 2001, páginas 265 y ss.

⁴ No obstante, según señala FOTINOPOULOU BASURKO, O., en *op. cit.*, p. 49, las agencias de embarque —que realizan estas funciones de selección y contratación— manifiestan una indisimulada preferencia por instalarse en países en vías de desarrollo, a la búsqueda de costes inferiores de mano de obra.

⁵ Este Convenio fue ratificado por un número bastante importante de países: 40 (hasta el 30 de septiembre de 2005): Alemania, Argentina, Australia, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Camerún, Chile, Colombia, Croacia, Cuba, Dinamarca, Djibouti, Egipto, Eslovenia, España, Estonia, Ex-República Yugoslava de Macedonia, Finlandia, Francia, Grecia, Israel, Italia, Japón, Letonia, Líbano, Luxemburgo, México, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Rumania, Serbia y Montenegro, Suecia y Uruguay, aunque algunos de estos países lo denunciaron posteriormente: Australia, Bulgaria, Finlandia, Francia, Noruega, Perú y Rumanía.

quienes no cumplieran lo preceptuado en el precepto, al tiempo que igualmente permitía el art. 3º seguir ejerciendo el comercio de la colocación temporalmente a quienes ya lo estuvieran llevando a cabo, aunque siempre con autorización del gobierno y quedando sometidas sus operaciones a su control posterior, con el fin de proteger los derechos de las partes interesadas. De cualquier forma, quedaba claro el objetivo a conseguir con el Convenio, ya que el párrafo 2 del artículo 3º obligaba a todo Miembro que ratificara el Convenio, a *tomar todas las medidas necesarias para abolir lo más rápidamente posible el comercio de la colocación de la gente de mar ejercido con fines lucrativos*.

Este Convenio otorgaba un papel protagonista a los Estados Miembros para que pudieran controlar estos servicios de colocación y contratación e intentaba poner en funcionamiento las agencias gratuitas de colocación y contratación. Para ello implicaba a los Estados Miembros que ratificaran el Convenio, a las asociaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y creaba un organismo: las Comisiones de consulta sobre el funcionamiento de las Agencias gratuitas de colocación de la gente de mar. Las obligaciones y actuaciones que se atribuían a cada uno de estos entes en la tarea de la colocación y contratación de trabajadores eran las siguientes:

Por lo que se refiere a los Estados Miembros, éstos debían, lo primero, actuar *atajando el comercio derivado de la colocación de la gente de mar*: imponiendo sanciones penales para impedir el pago de una remuneración a cambio de una operación de colocación por parte de la gente de mar aún permitiendo temporalmente, con su autorización y control posterior, el ejercicio temporal con fines lucrativos del comercio de la colocación a quienes ya ejercieran tal actividad para lograr que se protejan los derechos de las partes interesadas; adoptando las medidas necesarias para abolir lo más rápidamente posible el comercio de la colocación de la gente de mar, con fines lucrativos. Los Estados Miem-

bros debían, lo segundo, *velar por el buen funcionamiento de las agencias gratuitas de colocación*: organizando y sosteniendo a las mismas a través de su misma actuación, en solitario, a falta de una actuación combinada de las asociaciones representativas de los armadores y de la gente de mar bajo el control de una autoridad central; interviniendo en las mismas, en las Comisiones de consulta: determinando las facultades de la Comisión en la elección del presidente de las mismas, que no ha de ser miembro de la Comisión; controlando sus funciones y posibilitando la ayuda de personas que se interesen por el bienestar de la gente de mar. Además, en tercer término, a los Estados Miembros se les atribuía la labor de *coordinar la acción de las agencias de colocación de tipos diversos sobre una base nacional*, la de comunicar a la OIT información estadística relacionada con el desempleo de la gente de mar y el funcionamiento de sus agencias de colocación y, en definitiva, *ayudar a la Oficina Internacional del Trabajo a coordinar los diversos sistemas nacionales* de colocación de la gente de mar.

Por su parte, también tenían participación en este proceso, por una parte, las asociaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, que debían funcionar bajo el control de una autoridad y se debían encargar de organizar y sostener las agencias gratuitas de colocación para la gente de mar, y por otra parte, las Comisiones de consulta sobre el funcionamiento de las agencias gratuitas de colocación. Estas últimas Comisiones –integradas por un número igual de representantes de los armadores y de la gente de mar– y que debían ser consultadas en lo referido al funcionamiento de las agencias, estaban sometidas a un férreo control del Estado, que es quien elegía a su presidente.

Respecto a la regulación de las operaciones concretas de los servicios de colocación y contratación, el Convenio nº 9 no resultaba especialmente explícito: tan sólo aludía al derecho absoluto de la gente de mar a *elegir su buque*, y el derecho del armador a *escoger su tripula-*

ción; a la necesidad de que el contrato de enrolamiento de la gente de mar contuviera cuantas garantías fueran necesarias para proteger a las partes interesadas, dando a la gente de mar toda serie de facilidades para examinar dicho contrato antes y después de firmarlo; y a la obligación de los Miembros que ratifiquen el Convenio de tomar medidas, incluso recurriendo a las oficinas públicas, para que la gente de mar conozca las facilidades relativas a su colocación previstas en el Convenio, a reserva de que las condiciones de trabajo sean aproximadamente las mismas.

El seguimiento de la Oficina Internacional del Trabajo de cualquier información estadística relativa al desempleo de la gente de mar y el funcionamiento de sus agencias de colocación también se consideraba esencial, motivo por el que se obligaba a los Estados Miembros a comunicar todos esos datos a la mentada Oficina, una información básica para que el Organismo pudiera asegurar la coordinación de los diversos sistemas nacionales de colocación de la gente de mar.

Asimismo, resultaba relevante en este Convenio el hecho de que el ámbito de aplicación personal y territorial del mismo quedaba bastante reducido. En cuanto al ámbito de aplicación personal, porque la expresión gente de mar tan sólo comprendía (ex art. 1º) a todas las *personas empleadas como tripulantes a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, excepción hecha de los oficiales*. Correspondía a cada país decidir la aplicación del articulado del Convenio también a los oficiales de puente y a los oficiales de máquinas, quienes, en principio, quedaban excluidos del mismo. Por lo que se refiere al ámbito de aplicación territorial, los Estados Miembros se obligaban a aplicarlo en su territorio, pero la extensión a sus colonias o posesiones o protectorados que no se gobernarán por sí mismos quedaban condicionados (art. 11º)⁶.

⁶ Señala el art. 11º. 1. *Todo Miembro de la Organización Internacional del Trabajo que ratifique el presente*

Tal como se ha señalado anteriormente, este Convenio nº 9 de la OIT fue mayoritariamente ratificado por numerosos países —entre los que se cuenta España (40)—, aunque muchos de ellos posteriormente lo denunciaron. El principal objetivo que se pretendía conseguir con sus dictados parecía ser el de, por una parte, prohibir el comercio de la colocación de trabajadores del mar con fines lucrativos, y, por otra parte, intentar la instauración de las agencias gratuitas de colocación. Al tiempo, se implicaba a los poderes públicos, a las asociaciones representativas de armadores y de gente de mar, y a la misma Oficina de la OIT para que procurara una coordinación entre los diferentes sistemas de colocación y contratación. No obstante, no se hacía mención alguna a los medios o las garantías que debían protegerse de los marinos y se restringía mucho las personas a quienes iba a ir destinados sus dictados, tal como se ha señalado. Debía avanzarse más y regular la cuestión de forma más pormenorizada.

Así, este Convenio fue revisado muchos años más tarde a través del Convenio nº 179, sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, que entró en vigor el 22 de abril de 2000, pero que, posiblemente por resultar excesivamente extenso en cuanto a las obligaciones a las que quedaban sometidos los Estados firmantes fue ratificado por un número muy limitado de países (10, a fecha de 5 de marzo de 2009), países entre los que no se encuentra España⁷.

Convenio se obliga a aplicarlo en aquellas de sus colonias o posesiones, o a cada uno de sus protectorados que no se gobiernen plenamente por sí mismos, a reserva de: a) que las condiciones locales imposibiliten la aplicación de las disposiciones del Convenio; b) que puedan introducirse en el Convenio modificaciones necesarias para su adaptación a las condiciones locales. 2. Cada Miembro deberá notificar a la Oficina Internacional del Trabajo su decisión en lo que concierne a cada una de sus colonias o posesiones, o a cada uno de sus protectorados que no se gobiernen plenamente por sí mismos.

⁷ Los países que ratificaron este Convenio fueron: Bulgaria, Croacia, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Irlanda, Marruecos, Nigeria y Noruega.

Por ese motivo, cuando se redactó el actual Convenio sobre el trabajo marítimo se estuvo muy pendiente de no reflejar preceptos demasiado rígidos, que impidieran la ratificación por un elevado número de países. Así, el actual Convenio sobre trabajo marítimo recoge gran parte de las obligaciones que habían quedado reflejadas en este Convenio n° 179, si bien lo hace posibilitando e intentando mejorar su aceptación por parte de los Estados firmantes, motivo por el cual llama la atención que, tal como se verá posteriormente, la Regla 1.4. Contratación y colocación del Convenio resulta ser una regulación muy breve en comparación con lo completas que resultan tanto la Norma A.1.4. Contratación y colocación, y, sobre todo, la Pauta B1.4. Contratación y colocación, que configuran regulaciones –si bien no obligatorias– mucho más prolijas y detenidas en la temática abarcada, pero que, en cualquier caso, beben de muchas de las prescripciones (casi copias literales) contenidas tanto en el anterior Convenio n° 9, en el Convenio n° 179 y también en la Recomendación n° 186 sobre la contratación y la colocación de la gente de mar (1996).

Así, en el Convenio n° 179, se exigía que:

1) Todo Miembro regulara, a través de la legislación nacional o reglamentación aplicable, las siguientes temáticas:

- a. Los *costes derivados de la contratación y colocación* para que no se abonen por la gente de mar, quedando excluidos de esos costes los derivados del examen médico nacional obligatorio, los certificados, un documento personal de viaje y la libreta nacional de servicio.
- b. La *utilización de los servicios de colocación y contratación a gente de mar en el extranjero*, y las condiciones de las mismas.
- c. *El tratamiento de los datos personales de la gente de mar* que puedan ser tratados por los servicios de contratación y

colocación para que se respete el derecho a la protección de la privacidad y la confidencialidad.

- d. *La forma de suspender o retirar la licencia o autorización* para el funcionamiento de los servicios de colocación y contratación cuando la regulación pertinente la exija para su funcionamiento.
- e. *La forma en que deben funcionar los servicios de contratación y colocación cuando no utilicen el sistema de licencias o certificación* y las sanciones aplicables cuando no cumplan la misma.

2) Todo Miembro velara porque la autoridad competente realizara los siguientes cometidos:

- a. *La Supervisión de los servicios de contratación y colocación.*
- b. *Condicionara la concesión o renovación de la licencia, certificación o autorización a la revisión de que cumple con las disposiciones de la legislación.*
- c. Exigiera que *la dirección y el personal de los servicios de contratación poseyera una formación idónea y un conocimiento adecuado del sector marítimo.*
- d. Prohibiera que *los servicios de contratación y colocación intenten impedir que los marinos obtengan un empleo o intenten disuadirlos de ello.*
- e. Exigieran que los servicios de colocación adopten medidas que *aseguren que el empleador tiene los medios para impedir que los marinos no sean abandonados en un puerto extranjero.*
- f. Asegurara el establecimiento de un *sistema de protección*, a través de un seguro o similar, para poder *indemnizar a los marinos de las pérdidas pecuniaras que puedan producirse por los*

incumplimientos de las obligaciones de los servicios de colocación y contratación.

Asimismo, todos los servicios de contratación y colocación debían:

- 1) *Mantener un registro de toda la gente del mar contratada o colocada a través de su mediación a efectos de la inspección por parte de la autoridad competente.*
- 2) *Efectuar el control necesario para garantizar que el marino contratado o colocado poseyera las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo que ocupe.*
- 3) *Asegurar que los contratos de trabajo y los contratos de enrolamiento sean conformes a la legislación y los convenios colectivos aplicables.*
- 4) *Dar a conocer a la gente de mar los derechos y las obligaciones derivadas que resulten de su contrato de trabajo o de enrolamiento antes y después de haberlos firmado y asegurarse de que reciban una copia de su contrato de empleo.*

Además, el art. 6º del Convenio nº 179 se centraba en regular la forma *cómo debían tramitarse las quejas de los marinos* respecto al funcionamiento de los servicios de colocación y contratación, de forma que:

- 1) *Se garantizaran mecanismos y procedimientos adecuados para llevar a cabo averiguaciones, en caso de que fuere necesario, sobre las quejas relacionadas con el funcionamiento de estos servicios, con la posible colaboración de los representantes de los armadores y de la gente de mar.*
- 2) *Se garantizara que todos los servicios examinen y contesten todas las quejas presentadas y notifiquen las quejas pendientes a la autoridad competente.*

3) *Se obligara a comunicar las quejas recibidas por los servicios de colocación y contratación relativas a las condiciones de vida o de trabajo a bordo.*

4) *No se impidiera que los marinos formularan cualquier queja ante la autoridad apropiada.*

Del mismo modo, el Convenio nº 179 pretendía recalcar las obligaciones y las responsabilidades del armador o del capitán, diferenciándolas de las responsabilidades y las obligaciones contraídas por parte de los servicios de contratación o colocación, en el entendimiento de que el funcionamiento de estos servicios no suplen su responsabilidad, la que deben asumir respecto a los trabajadores por él contratados⁸.

Destaca finalmente, de los dictados del Convenio nº 179 el hecho de que defina los términos de autoridad competente⁹, lo que sea un servicio de colocación y contratación, el término armador, y el término gente de mar o marino, este último de enorme interés por cuanto resulta ampliar el campo de aplicación personal del convenio.

⁸ Así, el art. 5.3º señala: *Las obligaciones y las responsabilidades del armador o del capitán no podrán verse reducidas en virtud de las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo (obligaciones de los servicios de colocación y contratación).*

⁹ El art. 1º del Convenio nº 179 señala que: *A efectos del presente Convenio: a) la expresión autoridad competente designa al ministro, funcionario designado, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento en materia de contratación y colocación de la gente de mar; b) la expresión servicio de contratación y colocación designa a toda persona, empresa, institución, oficina u otra organización del sector público o privado cuya actividad consiste en contratar marinos por cuenta de los empleadores o en proporcionar marinos a los empleadores; c) el término armador designa al propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el gestor o agente naval o el fletador a casco desnudo, que asume del armador la responsabilidad por la explotación del buque y que, al hacerlo, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.*

Así, en el Convenio nº 9 se señalaba que por la gente de mar a la que iba destinado el Convenio se entendía todas las personas empleadas como tripulantes a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, personal del que en principio excluía a los oficiales, aunque permitía que cada país pudiese regular posteriormente condiciones de trato análogas para los oficiales de puente y para los oficiales de máquinas. Posteriormente, el Convenio nº 179 designa con el término gente de mar a toda persona que cumpla las condiciones para ser empleada o contratada para cualquier puesto a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima (incluye, por tanto a los oficiales) aunque deja fuera a los buques del gobierno destinado a fines militares o no comerciales. También permite, cuando lo considere factible la autoridad competente y, también previa consulta 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, que se pueda aplicar el Convenio a los pescadores o a la gente de mar que trabaje en instalaciones móviles en alta mar.

Por su parte, la Recomendación nº 186 sobre la contratación y la colocación de la gente de mar (1996) se centra en determinar las medidas concretas que deberían adoptar las autoridades competentes para procurar un funcionamiento adecuado de los servicios de colocación y contratación. Estas medidas pretenderían conseguir diferentes objetivos: a) posibilitar la cooperación no sólo entre los diferentes servicios de colocación y contratación, ya sean públicos o privados, sino también posibilitar la cooperación en la organización y funcionamiento de estos servicios de las organizaciones representativas de armadores y gente de mar; b) la mejora de la formación de quienes trabajen en los servicios de colocación y contratación y quienes sean ocupados gracias a las gestiones de aquéllos; c) lograr un tránsito fluido de información

sobre el mercado de trabajo marítimo; d) establecer unas normas de funcionamiento o códigos de conducta válidas en la actuación de estos servicios, y, por último, e) promover el control continuo en el marco de un sistema de normas de calidad.

En cuanto a posibilitar la cooperación internacional entre los Estados Miembros y las organizaciones interesadas, se dispone que para alentar tal cooperación entre los Estados Miembros y las organizaciones interesadas, ésta podría basarse en procurar:

- Un intercambio de información acerca de la situación del sector y del mercado de trabajo marítimo con carácter bilateral, regional y multilateral, y acerca también de la legislación laboral marítima.
- Una armonización de las políticas, los métodos de trabajo y la legislación que rigen en la contratación y la colocación de la gente de mar.
- Una mejora de los procedimientos y de las condiciones necesarias para la contratación y la colocación de la gente de mar en el plano internacional.
- Una planificación de la mano de obra, atendiendo a las necesidades de la oferta y la demanda de la gente de mar y atendiendo también a las necesidades del sector marítimo.

Respecto a la información que deberían reunir y analizar estos servicios, se señala que debería tratarse de la información pertinente sobre el mercado de trabajo, haciendo mención expresa a los siguientes aspectos: a la oferta actual y la oferta previsible de la gente de mar, clasificada según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, aunque los datos sobre edad y sexo sólo pueden extraerse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa para evitar la discriminación basada en motivos de edad o sexo; a las posibilidades de

empleo en los buques nacionales y extranjeros; a la continuidad en el empleo; a la colocación de aprendices, oficiales de marina, y demás personal en formación; y, por último, a la orientación profesional.

En lo referido a las normas de funcionamiento internas de estos servicios, se detiene la Recomendación en contemplar la necesidad de que estos servicios, como cuestión de principio, *solamente proporcionen marinos a los empleadores que ofrezcan condiciones de empleo que se ajusten a la legislación aplicable o a los convenios colectivos en vigor*, y, además, en hacer alusión a las temáticas que deberían incluirse en sus disposiciones. Estas temáticas deberían ser:

1) Las *calificaciones y la formación que se requiere* a la dirección y al personal de los servicios de colocación y contratación, formación que debería incluir conocimientos del sector marítimo, especialmente de los instrumentos internacionales marítimos pertinentes en materia de formación, titulación y normas de trabajo.

2) *La necesidad de crear un registro de la gente de mar* que busca empleo a bordo, un registro que debería contemplar, al menos, información relativa a: las calificaciones de la gente de mar, las hojas de servicios, y los datos personales y médicos pertinentes al empleo.

3) La obligación de mantener una *lista actualizada de la tripulación de los buques* a los que abastece de tripulación, una lista que permita que exista un modo de contacto con los marinos en supuestos de urgencia

4) *Las tramitaciones que deben realizar la gente de mar*: los exámenes médicos, las vacunas, los documentos necesarios para obtener un empleo.

5) *Las medidas formales que deben impedir la explotación de los marinos* puestos a disposición por parte de las agencias de colocación o su personal, evitando el pago de anti-

cipos o cualquier tipo de transacción económica entre el marino y el empleador.

6) *El modo de dar publicidad a los gastos a que el marino debe hacer frente en concepto de certificados médicos u otros documentos necesarios*, y a las *condiciones especiales aplicables al trabajo o las prácticas especiales* adoptadas en el trabajo que realizan.

7) Las medidas que deben adoptarse para imponer un *régimen disciplinario* que permita tratar los casos de incompetencia o falta de disciplina, régimen que debe estar de acuerdo con lo dispuesto en la legislación y la práctica nacionales, así como también, con los convenios colectivos.

8) Las *medidas de control* para asegurar que los documentos tramitados por los marinos –certificados de competencia, certificados médicos– estén al día, no hayan sido obtenidos de forma fraudulenta y que sus referencias profesionales hayan sido verificadas.

9) Las medidas necesarias para *posibilitar la comunicación de información o posibilitar un asesoramiento rápido y sin costes para los familiares del marino* mientras éstos se encuentren en alta mar.

3. EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO MARÍTIMO: EL PUNTO DE PARTIDA: LA ANSIADA FLEXIBILIDAD DE LOS PRECEPTOS DEL CONVENIO EN LAS DISPOSICIONES REFERIDAS A LOS SERVICIOS DE COLOCACIÓN Y CONTRATACIÓN

Tal como se ha puesto de manifiesto, los Convenios previos que se revisan por el Convenio sobre el trabajo marítimo han venido tratando el funcionamiento, el control y los mecanismos que deberían regir la actuación de los servicios de contratación y colocación de gente de mar. No obstante, tal como se ha señalado, mientras el Convenio n° 9 –menos exigente en sus dictados– fue ratificado por

un elevado número de países, la revisión de aquel Convenio, producida 46 años más tarde, y muy detallista en sus prescripciones provocó el efecto contrario, el que solamente se ratificara por una cuarta parte de los países que había ratificado el Convenio n° 9. Se trataba de preceptos de muy difícil cumplimiento por parte de un gran número de países.

Con el Convenio de Trabajo Marítimo se quiso superar esas limitaciones, pero sin renunciar a la creación de un instrumento prolijo en cuanto al detalle de su regulación, que enunciara de forma clara los objetivos a cumplir, pero que dejara un margen de maniobra grande en cuanto al procedimiento para su consecución final. Y es que, regular unos servicios de contratación y colocación por parte de un mecanismo jurídico que vincule a los países firmantes de un Convenio como el Convenio de Trabajo Marítimo, un Convenio que se va a pretender resulte ratificado de forma muy mayoritaria, se percibía como una tarea muy difícil, motivo por el que el margen de flexibilidad que presenta la regulación contenida en este instrumento es muy evidente, una flexibilidad que aparece muy clara en lo referido a la regulación de los servicios de colocación y contratación de marinos y una flexibilidad que se traduce en incorporar y refundir el contenido en un texto único, con unas normas obligatorias y otras voluntarias, tanto del Convenio n° 179 como de la Recomendación 186.

3.1. Partes obligatorias de la regulación. La Regla 1.4. y la Norma A.1.4. Contratación y colocación

La Regla 1.4. se dedica a especificar uno de los principios generales cuyo cumplimiento pretende introducir el Convenio de Trabajo Marítimo: *que cualquier marino acceda a un sistema eficiente y bien reglamentado de contratación y colocación de la gente de mar.*

Para ello reconoce, en primer lugar, *el derecho al acceso, sin costo alguno, a toda la gente de mar a un sistema de contratación y colocación que le permita encontrar empleo a bordo de un buque, un sistema que deba resultar eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad.* Para el cumplimiento de tales fines cada Estado Miembro debe controlar el cumplimiento de los dictados del código (Norma A.1.4. Contratación y colocación) tanto en los servicios de colocación y contratación que operen en su territorio, como en los servicios de contratación y colocación basados en países o territorios ajenos al Convenio cuando afecten a gente de mar que trabajen en buques que enarbolan su pabellón. Es decir, la aplicación del Convenio se extiende en función del territorio donde se ubica el servicio de contratación y colocación y también en función de la bandera enarbolada por el buque que ocupa a los marinos. La enunciación de este principio general de protección de los marinos frente a los servicios de contratación y colocación ya aparecía de alguna forma en el Convenio n° 9 pero es ahora cuando se establece claramente los fines que se pretende regular con su enunciación y quiénes deben ser los garantes de que estas disposiciones se cumplan.

Esta regla o principio general, que es la base para el desarrollo de toda la regulación posterior, no fue objeto de modificación alguna durante la tramitación del Convenio: de hecho, el texto del Proyecto del Convenio coincide con el texto definitivamente aprobado. Pero, ¿Cómo y cuándo entenderemos que el sistema de contratación y colocación resulta eficaz, adecuado y sujeto a responsabilidad? Y ¿Cómo controlará el Estado Miembro que se respetan los dictados de este Código? A estas cuestiones intenta responder la regulación contenida en la Norma 1.4., relativa a la contratación y colocación, norma cuya redacción se alteró durante la tramitación del texto del Convenio.

Pero, además, un aspecto que provocó polémica fue el alcance de las responsabili-

dades de los armadores cuando contraten con los servicios de contratación y colocación, en supuestos de inspección por parte del Estado, sobre todo en los casos en los que se utilicen servicios de contratación y colocación basados en países que no hayan ratificado el Convenio, aunque este tema es objeto de regulación específica en la Regla 5.3: Responsabilidades en relación con el suministro de la mano de obra. En este sentido, tal como se aclara en el Anexo F. del Informe I (1A)¹⁰ las prescripciones que la norma A.1.4. señala en sus tres primeros párrafos diferencia una serie de situaciones en las que puede encontrarse el armador cuando recurre a estos servicios, y que mientras la obligación que figura en el párrafo 1 es de carácter general, las obligaciones que aparecen en los apartados 2º y 3º –referidos respectivamente a los servicios privados de contratación y a los servicios de contratación basados en la existencia de un convenio colectivo específico– quedan vinculadas al lugar en que están basados los servicios de colocación y contratación.

De esta forma, en cuanto a las responsabilidades que se asumirían por los armadores deben distinguirse tres posibles situaciones que podrían darse:

- 1) *Armadores que utilicen servicios privados de colocación y contratación basados en el propio territorio del Estado Miembro.* Situación recogida en el párrafo 2 de la Regla A.1.4. En este caso cada Estado Miembro debe inspeccionar estos servicios dado que se encuentran ubicados en su territorio. También podría inspeccionar los buques –para que cumplan los dictados del Convenio– en calidad de Estado de abanderamiento. Debe comprobar que estos servicios cumplen las prescripciones de tal

Regla, en el sentido de que si recurre al servicio privado de colocación éste debe haber sido aprobado, autorizado o certificado previamente, y controlado con posterioridad.

- 2) *Armadores que utilicen servicios de contratación y colocación en el territorio de miembros que hayan ratificado el Convenio.* El Estado debería verificar que estos servicios de contratación y colocación efectivamente están basados en un Estado Miembro que ha ratificado el Convenio, aunque, también como Estado de abanderamiento podría inspeccionar el buque si recibiera indicaciones de que no se respetan los derechos fundamentales en este aspecto.
- 3) *Armadores que utilicen servicios de colocación y contratación basados en países que no hayan ratificado el Convenio.* Situación recogida en el párrafo 9 de la Regla 1.4. Estos armadores deben asegurarse que tales servicios se encuentran configurados de conformidad con las normas correspondientes del Convenio. El Estado Miembro debería, entonces, asegurar que sus armadores dispongan de un sistema adecuado para comprobar que esos sistemas de colocación y contratación cumplen con los preceptos del Código. Igualmente, el párrafo 8 obliga también a informar a los nacionales de los problemas derivados del enrolamiento en un buque que enarbole el pabellón de un Estado no firmante.

Así, también con carácter de principios de aplicación general nos encontramos con los párrafos 4º y 10º de la Norma 1.4, ambos inspirados en el previo Convenio nº 179, el primero de ellos aparece como una copia casi literal del art. 2.1º mientras el párrafo 10º reinterpreta el párrafo 3º del art. 2º del Convenio precedente. De este modo, el apartado 4º de la Norma 1.4., copiando casi literal-

¹⁰ Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre trabajo marítimo, p. 94.

mente¹¹ el art. 2º del Convenio nº 179 señala que:

Ninguna disposición de esta norma o de la regla 1.4. deberá interpretarse como: a) un impedimento para que un Miembro mantenga un servicio de contratación y colocación público y gratuito para la gente de mar en el marco de una política destinada a atender las necesidades de la gente de mar y de los armadores, ya se trate de un servicio que forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores o que funcionen en coordinación con éste, o b) una obligación impuesta a un Miembro de establecer en su territorio un sistema de servicios privados de contratación y colocación para la gente de mar.

A partir de este párrafo 4º se deduce que, aunque se regula el sistema de licencias y certificaciones que deben reunir los servicios privados de contratación y colocación, no se establece ninguna obligación a los Estados Miembros para que deban mantener o crear estos servicios de colocación y contratación privados.

Por su parte, el precedente art. 2.3º del Convenio nº 179 señalaba: *Ninguna disposición del presente Convenio afectará el derecho de un Estado Miembro de aplicar en los buques que enarbolan su bandera su legislación relativa a la contratación y colocación de la gente de mar.* El actual párrafo 10 de la

¹¹ Las diferencias entre las redacciones de los dos preceptos son mínimas. En primer lugar, se aclara algo más el sentido de la norma y limita el ámbito de aplicación del precepto. Mientras que el art. 2º del Convenio nº 179 señalaba que: *Ninguna de las disposiciones del presente Convenio podrá interpretarse como(...)*; el actual Convenio dispone: *Ninguna disposición de esta norma o de la regla 1.4. deberá interpretarse como(...)*. En segundo lugar, se introducen correcciones para una mejor comprensión del texto: se sustituye el término él por éste en el párrafo a) y se añade en el párrafo b) el que los dictados de estas disposiciones no deban suponer una obligación impuesta para un Estado Miembro en su territorio.

Norma 1.4. dispone, en cambio: *Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse como una reducción de las obligaciones y responsabilidades que tienen los armadores o los Miembros respecto de los buques que enarbolan su pabellón.*

No reconoce el actual Convenio un derecho del Estado Miembro a aplicar su legislación nacional, sino que recuerda la obligación de los Estados Miembros y de los armadores de cumplir los dictados de su legislación y, por tanto, que debe exigirse el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades y que tanto los Estados como los armadores deben respetar en su propio ámbito sus propias obligaciones y responsabilidades a las que han de añadirse las que aparecen consignadas en el Convenio actual¹².

Así, estas responsabilidades que la Norma 1.4. impone, con carácter general, al país miembro firmante del Convenio son las siguientes [párrafos 6º, 7º, 8º y 9º de la Norma 1.4), responsabilidades y obligaciones casi siempre extraídas del previo Convenio nº 179¹³ y que no hacían distinción sobre el carácter público o privado de estos servicios de contratación]:

1º) Obligación de *supervisión y control genérica* de todos los servicios de contratación y colocación (incluye tanto los servicios públicos como los privados) que *operen en su territorio.*

2º) Obligación genérica de *controlar a los servicios de contratación. Para los servicios privados de contratación se exige que solamente se produzca la oportuna concesión y*

¹² *Vid.*, respecto a las responsabilidades de los armadores las reflexiones contenidas en el Anexo F (explicativa de la nota 38) en el Informe I (1A). Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo, analizado líneas más arriba, p. 94.

¹³ Así, el párrafo 6º del Convenio reproduce literalmente el art. 4.2.a) y b) del Convenio nº 179. Igualmente, el párrafo 7º copia también casi literalmente el art. 6.1º del Convenio nº 179.

renovación —cuando cumplan las condiciones exigidas— de *licencias, certificados o autorizaciones* dispuestas a tal fin¹⁴.

3º) Obligación de *instaurar mecanismos y procedimientos para dar trámite e investigar las quejas relativas a las actividades de los servicios de contratación y colocación* de la gente de mar. Para ello se permite la intervención de los representantes de los armadores y de la gente de mar¹⁵.

4º) Obligación de *informar a los nacionales de los problemas que genere el enrolamiento en un buque que enarbolen el pabellón de un Estado no firmante* del Convenio, ya que debe comprobarse que se aplican normas equivalentes a las dimanantes del instrumento internacional. Estas medidas *no deben estar en contradicción con el principio de libre circulación de trabajadores* que se estipule en los tratados en los que los Estados implicados sean parte. Este párrafo se extrae del art. 3º¹⁶ del Convenio n° 147, sobre la marina mercante, de 29 de octubre de 1976, revisado por el Convenio sobre el trabajo marítimo, donde se

¹⁴ Esta obligación referida a los servicios privados de contratación posiblemente debería ir ubicada en el apartado 5º de la Norma 1.4. referida exclusivamente a los servicios privados de contratación y colocación, ya que aparece entre las obligaciones genéricas que corresponde adoptar por cualquier Estado y que parecen corresponderse con cualquier servicio de contratación y colocación. Posiblemente esta ubicación responda a que este artículo procede del art. 4.2.b) del Convenio n° 179, donde las obligaciones del Estado Miembro no se hacían corresponder con el carácter —privado o público— de los servicios de contratación.

¹⁵ Se reproduce aquí íntegramente el art. 6.1º del Convenio n° 179.

¹⁶ Este artículo señala: *Todo Miembro que ratifique el presente Convenio informará a sus nacionales, en la medida en que resulte posible, sobre los problemas que pueden derivarse del enrolamiento en un buque registrado en un Estado que no lo haya ratificado, mientras no se adquiera la convicción de que se aplican normas equivalentes a las fijadas en el presente Convenio. Las medidas adoptadas con este fin por el Estado que lo haya ratificado no deberán estar en contradicción con el principio de libre circulación de trabajadores, estipulado por los tratados de los que ambos Estados puedan ser partes.*

alude a muchos otros problemas derivados de este enrolamiento en buques de países no firmantes.

5º) Obligación de *exigir a los buques que enarbolan su pabellón, si utilizan servicios de colocación y contratación ubicados en países no firmantes, que estos servicios funcionan de conformidad con las disposiciones del Convenio.*

De todas estas obligaciones genéricas las tres primeras ya estaban contempladas en el previo Convenio n° 179; las dos últimas, en cambio, se introducen en el nuevo Convenio para garantizar y explicitar la actuación de los Estados firmantes cuando actúan en conexión con servicios de colocación y contratación que pueden no cumplir las prescripciones del Código, supuesto donde deberán extremarse las inspecciones y que se ha incorporado del Convenio n° 147.

Asimismo, la Norma 1.4. diferencia las obligaciones exigibles en el caso de que los servicios de contratación y colocación tengan carácter público o privado, o que se trate de servicios de contratación y colocación surgidos tras la suscripción de convenios colectivos singulares suscritos entre las organizaciones de gente de mar y los armadores de un particular Estado Miembro.

3.1.1. *La regulación de los servicios de colocación y contratación de carácter público en el Código*

La finalidad a cumplir con la norma enunciada en el párrafo 1.4. se vuelve a reiterar en el primer párrafo del Código, pero en este caso referida a los servicios de contratación y colocación que tengan carácter público: *Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de gente de mar deberá asegurarse de que este servicio:*

- opere de una manera ordenada que
- proteja y promueva los derechos de empleo de la gente de mar previstos en el presente Convenio.

3.1.2. La regulación de los servicios de colocación y contratación de carácter privado en el Código: exigencia de licencias o certificados para poder funcionar

A. Ambito de aplicación: servicios de colocación mayoritaria de gente de mar

Inspirado en el art. 2.2º del Convenio nº 179, aunque bastante modificado en su redacción definitiva, el párrafo 2º de la Norma A.1.4 del Convenio se dedica a regular el funcionamiento de los sistemas de colocación y contratación de carácter privado en los países donde éstos operen. En el Proyecto de Convenio de trabajo marítimo el anterior párrafo 2º de la Norma A.1.4. era una copia literal del art. 2.2º del Convenio; no obstante la aprobación de este párrafo en estos términos dio lugar a la presentación de las enmiendas D.71 y D.72 al texto del Proyecto, que generaron una gran inquietud en algunos de los debates del texto. El problema que se producía se basaba en la identificación de las agencias privadas de colocación a las que iban a ir dirigidas las obligaciones de contar con estos sistemas de licencias. Aludían algunos representantes gubernamentales que la ratificación del texto así redactado provocaba una carga reglamentaria desproporcionada en algunos países donde algunas de las agencias privadas de colocación se ocupaban de otros sectores de la industria y contrataban a un número muy reducido de gente de mar¹⁷,

¹⁷ En su intervención, el Miembro gubernamental de Alemania señalaba así que: *El principal tema de preocupación eran las agencias cuya finalidad principal podía no ser colocar a gente de mar, pero que a pesar de*

aunque también era cierto que debía impedirse la introducción de lagunas jurídicas que dejaran desprotegida a mucha gente del mar, a escala mundial.

Para resolver este obstáculo, finalmente se creó un grupo de trabajo que acabó presentando un nuevo proyecto de párrafo 2, que fue el aceptado en el texto definitivo, y que introdujo dos modificaciones relevantes:

- 1) La primera de ellas limitaba los servicios privados de colocación que debían atender al cumplimiento de los dictados del Convenio: solamente a aquellos servicios privados de colocación y contratación *cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos.*
- 2) La segunda de ellas resolvía qué ocurría cuando el criterio anterior resultaba de difícil aplicación a ciertos servicios de colocación y contratación, es decir, quién decidía si tales servicios estaban destinados mayoritariamente a gente de mar o no. En tal supuesto las administraciones y los interlocutores sociales debían tener implicación. Por ello se incluyó en el precepto: *Cuando haya dudas en cuanto a si el presente Convenio se aplica a un servicio privado de colocación y contratación, la cues-*

ello contaban con un pequeño número de marinos en sus listas. Alemania no era un proveedor importante de gente de mar y muchos de sus servicios de contratación podrían colocar sólo a 20 ó 30 marinos entre 5.000 empleos. No sería práctico imponer las disposiciones de la Regla 1.4. a esas agencias. Además, debido a la amplia definición del término gente de mar, incluso las agencias privadas que contrataban marinos cuyas principales funciones no guardaban relación con la operación del buque quedarían sometidas a las obligaciones de la Regla 1.4. En la práctica, esto significaba que Alemania tendría que aplicar dicha Regla a casi todas las agencias de colocación y contratación privadas. Su delegación no pretendía socavar la Regla 1.4., pero habida cuenta de su formulación, era un obstáculo grave para la ratificación.

ción será resuelta por la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas.

El párrafo 2º de la Norma 1.4. en el Convenio, aunque inspirado en el anterior art. 2.2º del Convenio n° 179 fue, finalmente, por tanto, alterado en su redacción con respecto a la que aparecía en el Proyecto inicial.

B. El sistema de licencias o certificados para la acreditación de los servicios privados de contratación

Para poder funcionar, estos servicios deben contar con un sistema de licencias o certificados o una regulación similar, algo que ya exigía el previo Convenio n° 179 y recoge el Convenio marítimo actual. En el originario art. 2.2º se hacía referencia a la necesidad de que estos servicios privados debieran funcionar bajo un sistema de licencias o certificados, y a que tales sistemas solamente pueden alterarse previa consulta con las organizaciones que representen a los armadores y a la gente de mar, y finalmente, se hacía constar una declaración final: *No se alentará la proliferación indebida de tales servicios de contratación y colocación privados.* Prácticamente copia literal de este art. 2.2º es la redacción actual del párrafo 2º de la Norma 1.4.

Pero, además, la parte normativa del Convenio resulta más prolija respecto a la debida actuación que deben exigir los países miembros a los servicios de colocación y contratación de carácter privado, imponiendo una serie de condiciones que el Estado Miembro debe controlar, la mayor parte de ellas ya existentes en el previo Convenio n° 179, aunque entonces referidas a cualquier sistema de contratación –público y privado– y de las que se extraen algunas¹⁸. Así, se dispone que *todo*

¹⁸ El texto final de este precepto del Convenio no sufrió modificación alguna durante la tramitación, de

Miembro que adopte en su legislación o en otras medidas un sistema de colocación o contratación de carácter privado deberán, como mínimo:

a) *Prohibir que los servicios de contratación y colocación de gente de mar empleen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que la gente de mar obtenga un empleo para el cual está calificada, o disuadirla de ello*¹⁹.

b) *Prohibir que se facturen a la gente de mar, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros emolumentos por concepto de contratación, colocación u obtención de un empleo, salvo los costos correspondientes a la obtención del certificado médico nacional obligatorio, de la libreta nacional de servicio y de un pasaporte o de otros documentos personales de viaje similares (sin embargo, no se incluirá el costo de los visados, cuya cuantía total se imputará al armador)*²⁰, y

c) *Velar por que los servicios de contratación y colocación que operen en su territorio:*

i) *lleven un registro actualizado de toda la gente de mar contratada o colocada por su mediación, el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad competente con fines de inspección*²¹;

ii) *se aseguren de que la gente de mar conozca los derechos y obligaciones previstos en sus acuerdos de empleo antes o durante el proceso de contratación, y de*

forma que se corresponde exactamente con el texto del Proyecto de Convenio presentado en su día.

¹⁹ Copia palabra por palabra el art. 4.2.d) del Convenio n° 179.

²⁰ Este artículo se asemeja mucho en su redacción al art. 4.1.a) del Convenio n° 179, aunque realiza un añadido para aclarar quién debe correr con el gasto de los visados (el armador), mención que no aparecía anteriormente.

²¹ Copia casi literalmente el art. 5.1º del Convenio n° 179.

*que se adopten las medidas apropiadas para que la gente de mar pueda estudiar sus acuerdos de empleo antes y después de haberlos firmado y reciba copia de los mismos*²².

- iii) *verifiquen que la gente de mar contratada o colocada por su mediación posea las calificaciones y los documentos necesarios para el empleo de que se trate, y que los acuerdos de empleo de la gente de mar sean conformes con la legislación aplicable y con todo convenio colectivo que forme parte de los acuerdos de empleo*²³;
- iv) *se aseguren, en la medida en que sea factible, de que el armador tenga los medios necesarios para evitar que la gente de mar sea abandonada en un puerto extranjero*²⁴;
- v) *examinen y contesten toda queja relativa a sus actividades y notifiquen toda queja pendiente a la autoridad competente*²⁵;

²² Se insertan aquí los párrafos c) y d) del art. 5.2º del Convenio nº 179.

²³ Se insertan aquí los párrafos a) y b) del art. 5.2º del Convenio nº 179, aunque sustituyendo los términos contrato de trabajo y contrato de enrolamiento por los acuerdos de empleo.

²⁴ Se inserta aquí el párrafo e) del art. 4.2º del Convenio nº 179, aunque sustituyendo el término empleador por el de armador.

²⁵ Se inserta aquí el párrafo 3º del art. 6º del Convenio nº 179, aunque limita esta actuación a los servicios privados de contratación, ya que esta obligación, a diferencia de lo que ocurre con la contenida en el párrafo 1º del art. 6º del Convenio nº 179 (referido a las quejas), que se copia literalmente, se aplica de forma genérica a cualquier servicio de contratación y colocación –no sólo a los privados–, como se ha analizado más arriba. Desaparecen, no obstante, de esta regulación tanto el art. 6.3º del Convenio nº 179 como el art. 6.4º del previo Convenio nº 179 que señalaba que: *Ninguna disposición del presente Convenio impedirá que los marinos formulen cualquier queja directamente a la autoridad apropiada*. Su justificación parece residir, tal como aparece en los debates de la Comisión plenaria para adoptar el Convenio, en la adopción de la enmienda nº 94 que

- vi) *establezcan un sistema de protección, por medio de un seguro o de una mediación apropiada equivalente, para indemnizar a la gente de mar las pérdidas pecuniarias que ésta podría tener a raíz del incumplimiento de las obligaciones que para con ella tenga el servicio de contratación o colocación o el armador en virtud del acuerdo de empleo de la gente de mar*²⁶.

En definitiva, las actuaciones y los controles necesarios a los servicios de contratación y colocación que aparecen en el Convenio actual son traídas –prácticamente en su totalidad, excepto el modo de tramitación de las quejas, cuestión que ya es regulada en otro apartado del Convenio actual– del previo Convenio nº 179, pero mientras algunas –las más genéricas– se aplican a cualquier servicio de colocación, gran parte de las anteriormente consignadas en el previo Convenio nº 179 pasan a exigirse solamente a las agencias privadas de colocación.

3.1.3. Servicios de colocación y contratación de gente de mar derivados de la suscripción de un Convenio entre una organización de gente de mar y un armador para poner a disposición marinos de un Estado Miembro en buques con pabellón de ese Miembro

El párrafo 3 de la Norma A.1.4. surgió tras la actuación de un grupo de trabajo informal que debatió acerca de la conveniencia de la

pretendía que se eliminaran las referencias al procedimiento de tramitación de quejas ya que el Convenio ya cuenta con normas particulares: Norma A5. 1.5., donde se aborda esta cuestión.

²⁶ Se incorpora aquí el párrafo f) del art. 4.2º del Convenio nº 179, aunque en el Convenio actual se alude directamente a las obligaciones que correspondan al armador por incumplimiento del acuerdo de empleo de la gente de mar, mención a la que anteriormente no se hacía referencia.

aceptación de la enmienda D.72²⁷ –presentada por un grupo de países– que pretendía el reconocimiento expreso de la utilización del sistema canadiense y estadounidense de oficinas de colocación implantado desde hacía décadas en estos Estados. Este sistema denominaba a estas oficinas «*hiring halls*» y estaba basado en la negociación colectiva aunque regido por la legislación nacional, era sufragado por los empleadores y contaba con un procedimiento de tramitación de quejas sometido a la ley de relaciones laborales. En estos países, sobre todo en el sector del transporte marítimo de los Estados Unidos, los «*hiring halls*» habían demostrado ser muy eficaces y estos Estados insistieron en que se contemplaran en el Convenio. También otros países, como Argentina –país signatario del Convenio n° 9– había contado con centros de colocación surgidos tras el acuerdo colectivo entre trabajadores y empleadores. Aunque los países de la Unión Europea no estuvieron de acuerdo en la tramitación de la enmienda en la aplicación de esta exención, ya que creían resultaba peligroso pues podía posibilitar la inaplicación de las reglas generales, lo cierto es que estos servicios de colocación no eran servicios privados ni públicos de contratación y su inclusión posibilitaba su reconocimiento expreso. No obstante, debía regularse de forma más clara el origen, la actuación y cómo debían actuar estos servicios de colocación mantenidos por las organizaciones de la gente de mar en los países miembros y, por

²⁷ El texto íntegro de esta enmienda D.72 era el siguiente: *No obstante lo establecido en el párrafo 2 de la Norma A1.4, estas disposiciones no se aplicarán a los servicios de contratación y colocación que operen en el marco del proceso de negociación colectiva entre sindicatos marítimos con personalidad jurídica y armadores instalados en el territorio del Miembro cuyo pabellón enarbole el buque. Para gozar de tal exención, un servicio de esta índole deberá operar según modalidades propicias a la consecución del objeto y propósitos generales de las disposiciones pertinentes del Código.*

En el Proyecto del Convenio no existía, pues, este párrafo tercero que surgió tras los debates de la disposición en su redacción definitiva.

ello, finalmente, se creó un grupo de trabajo informal²⁸ que se ocupó de redactar un nuevo párrafo en el que se pretendía restringir la aplicación de esta exención a supuestos bastante limitados, ya que se exigía:

- 1) Lo primero, que las organizaciones de gente de mar solamente funcionaran tras el control por la autoridad competente de cada país, previa consulta con las organizaciones y gente de mar interesadas, que debían determinar que fueran apropiadas, y
- 2) Lo segundo, estas organizaciones de gente de mar solamente debían regular estos servicios respecto a la colocación y contratación en un Estado Miembro, ya que solamente se les permite operar en el territorio de un Estado Miembro, con el fin de poner a disposición a marinos nacionales de ese país Miembro y solamente también en buques que enarbolan su pabellón, es decir, toda la actividad de contratación y colocación queda referida a un solo país, un país que ha de ser miembro del Convenio.

En concreto, se exige que estos servicios de colocación y contratación:

- a) Operen de la forma establecida en el Convenio Colectivo suscrito entre una organización de gente de mar y un armador.
- b) Que las partes que suscriban el Convenio –organización de gente de mar y armador– se encuentren basados en el territorio del Estado Miembro.
- c) Que el Estado Miembro se ocupe de controlar, legalizando o registrando el Convenio que autoriza la existencia de este servicio de colocación y contratación de origen convencional.

²⁸ Compuesto por los miembros gubernamentales de los Estados Unidos, Malasia, Namibia y los Países Bajos.

Pero, además, no se deja a la libre voluntad de las partes la posibilidad de incluir normas de funcionamiento diferentes, sino que se exige en el Convenio que estos servicios de colocación y contratación deban tener un funcionamiento regular y cuenten con medidas de protección y promoción de los derechos de empleo de la gente de mar *comparables* a los que se les exige a los servicios de colocación y contratación de carácter privado.

Lo que se pretende, en definitiva, es acotar el margen de actuación de estos servicios de colocación y contratación de origen convencional y exigir que su funcionamiento se restrinja a las actuaciones que se permiten a los servicios de colocación privados. De cualquier forma, dado el carácter peculiar de estos servicios de colocación, surgidos por la necesidad de hacer constar la idiosincrasia que existía en ciertos países, también se parte de que sus preceptos no van a resultar aplicables a todos los países, entre ellos, por ejemplo, a los países de la Unión Europea, dado que, según se manifestó durante el proceso de tramitación y redacción definitiva de la enmienda que introdujo este nuevo párrafo en el Convenio definitivo, los países de la Unión Europea no podrán crear servicios de colocación y contratación conforme a esta regulación porque ello resulta contrario a las obligaciones que estos países deben cumplir.

3.2. Parte de voluntario cumplimiento del Convenio o explicativa del modo de hacer cumplir los preceptos incluidos en la Norma A.1.4: Pauta B1.4. Contratación y colocación. Pauta B1.4.1. Pautas de organización y operación

Lo primero que llama la atención en las disposiciones contenidas en esta parte del Convenio es que se refieren todas ellas a las pautas de organización y operación de los ser-

vicios de colocación y contratación²⁹; lo segundo, que el Convenio trae aquí prácticamente reproducidas literalmente todos y cada uno de los preceptos contenidos en la Recomendación nº 186 (1996), incluso utilizando una forma verbal condicional *la autoridad competente debería considerar la posibilidad de(...)*, para insistir en el carácter de Recomendación que tienen los dictados de este apartado del Convenio actual, sobre trabajo marítimo. Al tiempo vuelve a reiterar nuevamente muchas de las obligaciones ya contenidas en las normas anteriores, en el entendimiento de que, tal como ocurre con el resto de las disposiciones del Convenio, las Pautas sirven para explicitar más claramente algunas de las obligaciones del Convenio y que sirve para tener en cuenta que si se cumplen exactamente los dictados de las Pautas se consiguen también las finalidades que constan en el apartado normativo. En cambio, cuando no se cumple exactamente todas las obligaciones que aparecen en las Pautas aquí referenciadas debe acudir a comprobar si la forma como se ha actuado por parte de los Estados firmantes cumple con el objetivo formulado con carácter general y exigido más concretamente en el apartado normativo (obligatorio). Por lo demás, el texto de las Pautas del Convenio se aprobó sin incorporar enmienda alguna en el proceso de tramitación del texto del Proyecto.

Así, la regulación contenida en estas pautas, se pueden clasificar en atención a la consecución de diferentes objetivos³⁰:

1) *Posibilitar la cooperación* no sólo entre los diferentes servicios de colocación y contratación, ya sean públicos o privados, sino también posibilitar la cooperación en la organiza-

²⁹ Realmente y a efectos púramente sistemáticos, si no existe una Pauta B1.4.2 no debería tampoco existir esta Pauta B1.4.1.

³⁰ *Vid.*, en apartado previo el análisis del contenido de la Recomendación nº 186, que se reproduce casi íntegramente en las Pautas del Convenio actual.

ción y funcionamiento de estos servicios de las organizaciones representativas de armadores y gente de mar³¹, y, en último término, fomentar también la cooperación entre los Estados Miembros y las organizaciones pertinentes³².

2) *La mejora de la formación* de quienes trabajen en los servicios de colocación y contratación y quienes sean ocupados gracias a las gestiones de aquéllos³³.

³¹ Así, la Pauta B1.4, señala que *Al cumplir las obligaciones en virtud del párrafo 1 de la Norma A.1.4, la autoridad competente debería considerar la posibilidad de: a) adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, ya sean públicos o privados. [Este precepto es copia literal del art. 1.a) de la Recomendación n° 186](...) c) adoptar las medidas apropiadas para que las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar cooperen en la organización y funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar, cuando existan [Este precepto también reproduce íntegramente el art. 1.c) de la Recomendación n° 186].*

³² En este sentido dispone el apartado 3 de la Pauta B1.4.1 que: *Debería considerarse la posibilidad de alentar la cooperación internacional entre los Miembros y las organizaciones pertinentes, por ejemplo, mediante: a) el intercambio sistemático de información acerca del sector y del mercado de trabajo marítimos, a nivel bilateral, regional y multilateral; b) el intercambio de información acerca de la legislación sobre el trabajo marítimo; c) la armonización de las políticas, los métodos de trabajo y la legislación que rigen la contratación y la colocación de la gente de mar; d) la mejora de los procedimientos y las condiciones para la contratación y la colocación de la gente de mar en el plano internacional, y e) la planificación de la mano de obra, teniendo en cuenta la oferta y la demanda de la gente de mar y las necesidades del sector marítimo* (Este precepto copia literalmente el apartado 4 de la Recomendación n° 186).

³³ *Vid.*, art. 1.b) de la Pauta B1.4.1: *La autoridad competente debería considerar la posibilidad de: b) tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo, tanto en el plano nacional como internacional, al desarrollar programas de formación para los marinos miembros de la tripulación que sean responsables de las operaciones de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación, con la participación de los armadores, de la gente de mar y de las instituciones de formación*

3) *Lograr un tránsito fluido de información sobre el mercado de trabajo marítimo*, aunque respetando la confidencialidad de los datos que se manejen³⁴, una información que debe aportarse *también a la gente de mar y a sus familias*, de forma que se encuentren tanto éstos como aquéllos convenientemente asesorados³⁵.

pertinentes. [Vid. art. 1.b) de la Recomendación cuyos términos reproduce casi literalmente].

Vid. art. 1.f) de la Pauta B1.1.4.1.: La autoridad competente debería considerar la posibilidad de (...) f) asegurar que el personal responsable de la supervisión de los servicios públicos y privados de contratación y colocación de miembros de la tripulación encargados de las operaciones de seguridad de la navegación y prevención de la contaminación tenga una formación idónea que comprenda una experiencia reconocida de servicio en el mar y un conocimiento apropiado del sector marítimo, con inclusión de los instrumentos marítimos internacionales pertinentes sobre formación, certificación y normas laborales; [Vid. art. 1.e) de la Recomendación 186, cuyo tenor literal es ampliado].

³⁴ *Vid. Párrafos 1.d) y e) de la Pauta B1.4.1: La autoridad competente debería considerar la posibilidad de: d) especificar, teniendo debidamente en cuenta el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad, cuáles son las condiciones en que los datos personales de la gente de mar podrán ser tratados por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar, incluso para fines de compilación, almacenamiento, combinación y comunicación de dichos datos a terceros. (...) e) crear un mecanismo para recopilar y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de marinos para trabajar como miembros de la tripulación, clasificados según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa destinado a impedir la discriminación basada en la edad o el sexo. [Vid. el apartado d) del art. 1º de la Recomendación 186, del que prácticamente se copia los dos párrafos del actual Convenio aunque excluyendo alguna información –la colocación de aprendices, y la orientación profesional de los futuros marinos–].*

³⁵ *Vid. art. 2.g) y j), del Convenio, que se refiere a las cuestiones que deberían abordarse en las prácticas operacionales verificables por los servicios de contratación y colocación: g) la necesidad de velar por que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha de ser contratada,*

4) Establecer unas *normas de funcionamiento o códigos de conducta válidas en la actuación de estos servicios*, para cualquier servicio de contratación y colocación (público o privado)³⁶, y, en particular, se dispone expresamente las cuestiones que deberían abordarse en las prácticas operacionales verificables que deberían exigirse a estos servicios³⁷. Y, en último lugar,

5) *Promover el control continuo en el marco de un sistema de normas de calidad*³⁸. Asimismo, tal como se ha analizado, los Estados Miembros deben considerar la posibilidad de exigir la aplicación de las prácticas operacionales verificables por parte de los servicios de colocación, lo que implica la necesidad de su control, teniendo como consecuencia la retirada de las licencias o certificaciones concedidas para poder operar.

así como de las políticas particulares adoptadas por los armadores respecto a su empleo; (...) j) la adopción de procedimientos para asegurar que las solicitudes de información o de asesoramiento formuladas por las familias de la gente de mar que se encuentre en alta mar sean atendidas con rapidez, comprensión y sin costos... [Vid. art. 3.f) y i) de la Recomendación 186, en términos muy similares].

³⁶ Vid. art. 1.g) de la Pauta B1.4.1. y su equivalente, art. 1.f) de la Recomendación 186.

³⁷ Gran parte de estas cuestiones que debían abordarse en los códigos de conducta de los servicios privados de contratación también aparecían en términos muy similares en la Recomendación 186. Vid. apartado 2 de la Pauta B1.4.1: *Al crear el sistema mencionado en el párrafo 2 de la Norma A.1.4., los Miembros deberían considerar la posibilidad de exigir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar establecidos en su territorio desarrollen y mantengan prácticas operacionales verificables. Estas prácticas operacionales para los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar y, en la medida en que sean aplicables, para los servicios públicos de contratación y colocación de la gente de mar deberían abordar las siguientes cuestiones: a) los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo; b) el mantenimiento, con arreglo a criterios de respeto de la privacidad y la confidencialidad, de registros completos y detallados de la gente de mar incluida en los sistemas de contratación y colocación, que deberían comprender, por lo menos la siguiente información: i) las calificaciones de la gente de mar; ii) las hojas de servicios; iii) los datos personales relativos al empleo; y iv) los datos médicos relativos al empleo; c) el mantenimiento de listas actualizadas de los buques a los que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar proporcionan personal, asegurándose de que haya un medio para ponerse en contacto con estos servicios en todo momento en casos de urgencia; d) la adopción de procedimientos para impedir que los servicios de contratación y colocación de la gente de mar o su personal exploten a los*

4. EL ESTADO DE LA CUESTIÓN: LOS SERVICIOS DE COLOCACIÓN Y CONTRATACIÓN DE GENTE DE MAR EN EL ORDENAMIENTO ESPAÑOL. LA POSIBLE INCIDENCIA DEL CONVENIO MARÍTIMO EN NUESTRO PAÍS

Actualmente, en nuestro país, y en espera de la ratificación del Convenio sobre trabajo

marinos con respecto a la oferta de contratación en un buque o en una empresa determinados; e) la adopción de procedimientos para evitar las situaciones en que pueda explotarse a la gente de mar mediante el pago de anticipos sobre sus salarios o cualquier otro tipo de transacción económica entre el armador y la gente de mar que sean tratadas por los servicios de contratación y colocación de la gente de mar; f) la necesidad de dar a conocer los gastos, si los hay, que la gente de mar deba sufragar por concepto del proceso de contratación; g) la necesidad de velar por que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha de ser contratada, así como de las políticas particulares adoptadas por los armadores, con respecto a su empleo; i) la adopción de procedimientos para asegurar, en la medida en que sea factible, que todos los certificados y documentos obligatorios presentados para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que las referencias profesionales hayan sido verificadas. En cambio, dentro de las cuestiones que tendrían que abordar las prácticas operacionales verificables aparecen algunas nuevas, que no se contemplaban en la Recomendación 186.

³⁸ Vid. párrafo 1, apartado h) de la Pauta B1.4.1., donde se señala: *La autoridad competente debería considerar la posibilidad de: h) supervisar el sistema de licencias o certificación basado en un sistema de normas de calidad.*

marítimo (2006), los servicios de colocación y contratación de la gente de mar se encuentran afectados por las siguientes normas:

- 1) El Convenio n° 9 de la OIT (art. 2.2°). España no ratificó el Convenio n° 179 que se recoge con algunas modificaciones –tal como se ha analizado en los apartados anteriores– en el actual Convenio sobre trabajo marítimo (2006)³⁹.
- 2) El art. 16.2° del Estatuto de los Trabajadores (RDL 1/1995, de 24 de marzo).
- 3) El Proyecto de Ley General de Navegación marítima, BOE de 19 de diciembre de 2008, art. 214.1^{o40}.
- 4) La Ley de Empleo, L. 56/2003, de 16 de diciembre, BOE de 17 de diciembre de 2003, (arts. 2,3, 21, 22, 22.bis).
- 5) El RD 735/1995, de 5 de mayo, que regula las agencias de colocación sin fines lucrativos y los servicios integrados para el empleo.
- 6) La L. 40/2006, de 14 de diciembre, que regula el Estatuto sobre ciudadanía española en el exterior (arts. 21 y 22).
- 7) Los artículos correspondientes de la Ley de infracciones y sanciones del orden social (L. 5/2000, de 4 de agosto), arts. 33 a 37 donde se contemplan las infracciones en materia de movimientos migratorios.

De todas estas regulaciones podemos extraer las siguientes conclusiones:

1°) *Cuando el armador utilice los servicios de agencias de intermediación ubicadas en el*

³⁹ Vid., análisis de esta regulación en apartados precedentes.

⁴⁰ Vid., sobre el tema, MERCADER UGUINA, J.R., El capitán y la dotación: el lugar de los trabajadores en el Proyecto de Ley General de Marítima, Aranzadi Social, n° 17, 2006.

territorio español, ha de tenerse en cuenta la aplicación de la normativa española, cuyas grandes líneas se trazan a continuación:

- a) *La intermediación laboral en nuestro país, y a efectos del Sistema nacional de empleo solamente puede realizarse a través de tres vías (ex. art. 21 Ley de empleo, L. 56/2003): i) a través de los servicios públicos de empleo, cuando actúen por sí mismos o a través de entidades que colaboren con ellos; ii) a través de la intermediación de las agencias de colocación debidamente autorizadas; iii) a través de todos aquellos servicios que reglamentariamente se determinen para los trabajadores en el exterior.*
- b) *Cuando la intermediación se produce a través de los servicios públicos de empleo, las agencias de colocación o las entidades colaboradoras de éstos, deben respetarse principios básicos de intermediación: igualdad de oportunidades, acceso al empleo y no discriminación y de gratuidad (ex. arts. 22 y 22.bis. Ley de Empleo, L. 56/2003).*
- c) *La política de empleo, que es el conjunto de decisiones que deben adoptarse por el Estado y las Comunidades Autónomas tiene establecidos, entre otros objetivos, el de asegurar la libre circulación de trabajadores y facilitar la movilidad geográfica, tanto en el ámbito estatal como en el europeo, de quienes se trasladen por razones de empleo y coordinar su articulación con la dimensión del fenómeno migratorio interno y externo, en colaboración con las Comunidades Autónomas en el marco de sus competencias (arts.1° y 2° Ley de Empleo).*
- d) *Las agencias de colocación solamente pueden operar cuando están debidamente autorizadas, de acuerdo con la regulación que, al respecto, se contiene*

en el RD 735/1995, de 5 de mayo, que regula las agencias de colocación sin fines lucrativos y los servicios integrados para el empleo, y que desarrolla el art. 16.2º del Estatuto de los Trabajadores. Según estas normas:

- a. Se prohíbe la existencia de agencias de colocación con fines lucrativos.
- b. La existencia de las agencias de colocación sin fines lucrativos deben autorizarse previamente, previo informe del Consejo General del Instituto Nacional de Empleo⁴¹.
- c. Deben funcionar con arreglo a lo dispuesto en el correspondiente convenio de colaboración.
- d. Estas agencias solamente pueden percibir una remuneración del empleador o del trabajador que se limite exclusivamente a los gastos ocasionados por los servicios prestados.
- e. Deben garantizar el cumplimiento del principio de igualdad en su ámbito de aplicación, siempre que los trabajadores se encuentren en condiciones de aptitud para desarrollar el trabajo o empleo de que se trate.
- f. Se encuentran sometidas a un férreo control financiero, y, entre otras obligaciones, deben llevar una contabilidad separada.
- g. Todas las agencias de colocación autorizadas deben figurar en un registro.
- h. Las agencias de colocación deben poner en conocimiento del Servicio público de empleo estatal las ofertas

de empleo, así como una serie de datos de las ofertas que gestionen: trabajadores enviados, los que rechazan las ofertas....

- i. El Instituto Nacional de Empleo debe informar a los demandantes de empleo de la existencia de las agencias privadas de colocación.

2º) *Cuando la gente de mar se embarca en buques extranjeros, a ellos resulta aplicable el Estatuto sobre ciudadanía española en el exterior*, aprobado por la L. 40/2006, de 14 de diciembre. Según se dispone en estas normas (art. 21º) corresponde a la Administración general del Estado y a las Comunidades Autónomas promover acciones de información, asesoramiento y orientación en el exterior para facilitar su inserción socio-laboral, pudiendo quedar incluidos en programas de formación profesional. Asimismo, el art. 22º de esta Ley señala:

1. *El Estado promoverá, a través del Sistema Nacional de Empleo, el acceso a la información que permita a los españoles demandantes de empleo residentes en el exterior y a los retornados, la búsqueda de empleo y la mejora de sus posibilidades de ocupación, sin perjuicio de la información que, a los mismos efectos, sea suministrada por las agencias autonómicas de empleo y ocupación.*
2. *El Estado velará por las condiciones del desplazamiento de profesionales y trabajadores españoles por empresas radicadas en el exterior y facilitará la contratación de trabajadores españoles residentes en el exterior.*

Queda obligado, pues, el Estado a velar por las condiciones laborales que se ofrezcan a los españoles ocupados en el extranjero y también en buques con pabellón de otros países. De hecho, la ocupación de trabajadores españoles desplazados para trabajar en el

⁴¹ El Capítulo III del RD 735/1995 regula el procedimiento para la concesión, renovación y extinción de la autorización.

exterior puede generar la aplicación de sanciones ya que la LISOS, L. 5/2000 tipifica las infracciones en materia de movimientos migratorios, en sus artículos 33, 34 y 35. Según esta regulación, en España es *infracción leve* la modificación de las condiciones de la oferta de trabajo para desplazarse al exterior, siempre que ésta no cause perjuicio para el trabajador, infracción que adquiere el carácter de grave cuando esta misma actuación sí cause un grave perjuicio para el trabajador. Asimismo, se consideran *infracciones graves* la ocultación, falsificación o rectificación de cláusulas sustanciales de un contrato de trabajo para desplazarse al exterior, el desplazamiento del trabajador al país de acogida sin la documentación necesaria o la retención injustificada por la empresa de dicha documentación. Finalmente también es *infracción grave*, en este caso ya concretada en el sector naval, la contratación de marinos españoles por cuenta de empresas armadoras extranjeras realizada por personas o entidades no autorizadas por la autoridad laboral para realizar ese cometido. Por lo que se refiere a las *infracciones muy graves* éstas se concretan en las siguientes: el establecimiento de cualquier tipo de agencia de reclutamiento, la simulación o engaño en la contratación de trabajadores que se desplazan al exterior; el abandono de trabajadores desplazados por parte del empresario contratante o de sus representantes autorizados; o el cobro a los trabajadores de comisión o precio por su contratación.

Finalmente, el art. 214 del Proyecto de Ley General de Navegación marítima únicamente contempla la garantía básica que ya enuncia el mismo Estatuto de los Trabajadores en el art. 16, al señalar que: *1. Ninguna operación de contratación de dotaciones de un buque podrá dar lugar a que la gente de mar pague una remuneración cualquiera, directa o indirectamente, a una persona física o jurídica, con la excepción de las agencias de colocación sin fines lucrativos en los términos previstos en el art. 16 del Estatuto de los Trabajadores.*

Todas estas disposiciones resultan de aplicación a la gente de mar española contratada por empresas extranjeras, se supone para trabajar en buques con pabellón no español, quienes también están protegidos de los abusos que puedan cometer estas empresas en el momento de su colocación ya que a ellas también se les puede aplicar estas sanciones derivadas de la LISOS. Por tanto, a día de hoy, en cumplimiento del art. 2.1º del Convenio nº 9 y según se dispone en la actual Ley de Empleo, las agencias de embarque solamente pueden recurrir a servicios de colocación autorizados, y si son de carácter privado, no pueden tener carácter lucrativo, por lo que el sistema de certificaciones y control exigible a las agencias privadas de colocación dimanante del Convenio sobre trabajo marítimo parece que, en términos generales, ya es exigible en nuestro país.

El problema es el posible control que pudiera hacer el Estado español sobre estos barcos de pabellón extranjero y la forma de exigir las responsabilidades por el incumplimiento de estas normas⁴². Es en estos supuestos en los que resulta de interés la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo (2006) dado que se protege y controla que la utilización de los servicios de colocación y contratación en los términos consignados en el Código se respeten por lo menos por todos los países firmantes del mismo en las agencias de colocación y contratación ubicadas en su territorio y en los buques que enarbolan su pabellón, de forma que se facilita el cumplimiento de estos dictados. Si, en cambio, los marinos son contratados por agencias o servicios de colocación extranjeros ubicados en territorio de países que no han

⁴² En este sentido, según el art. 219 del Proyecto de Ley General sobre navegación marítima, los inspectores de la Administración marítima pueden actuar sobre buques extranjeros en su condición de autoridades del Estado del puerto, de conformidad con las normas internacionales, comunitarias y las normas internacionales de incorporación al Derecho español de estas últimas.

suscrito el convenio o bajo pabellón de país no firmante, no se garantiza el cumplimiento de las premisas del Código, aunque, cuando estos marinos son españoles también se le

puede aplicar al armador incumplidor las sanciones oportunas, dado que sobre ellos también se aplica control por las autoridades del puerto.

RESUMEN Es preciso contar con unos adecuados servicios de contratación y colocación que sirvan para abastecer de profesionales marinos a los buques, profesionales que deben contar con unas capacidades y unas destrezas náuticas especiales, y que suelen proceder de diferentes nacionalidades. Y ello porque la puesta en contacto entre quien quiere ser contratado en el medio marino y los armadores es una tarea compleja y difícil de llevar a cabo por el armador.

El Convenio sobre trabajo marítimo dedica la Regla 1.4., la Norma A.1.4 y las Pautas B1.4 y Pauta B1.4.1. a regular las disposiciones exigibles que deben cumplir los diferentes servicios de colocación y contratación que operan y trabajan para suministrar mano de obra a los armadores. Como ocurre en el resto de las normas del Convenio, algunas de estas reglas tiene un contenido obligacional mínimo y otras tienen carácter voluntario, pero la mayor parte de las mismas se encuentran básicamente inspiradas en el Convenio n° 9 (1920) y en el Convenio n° 179 (1996) y la Recomendación n° 186 (1996), sobre contratación y colocación de la gente de mar.

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. Así, se exige que los servicios privados de contratación y colocación (cuando se dediquen mayoritariamente a la contratación de la gente de mar) deban estar acreditados, de forma que solamente pueden funcionar cuando cuenten con una licencia o certificado emitido por el país en el que están ubicados.

El presente trabajo se dedica a estudiar estas cuestiones realizando una comparativa respecto de los contenidos sobre la materia que se incluían en los previos Convenios n° 9 y n° 179 y los que se insertan en el actual Convenio sobre trabajo marítimo para concluir con una exposición del estado de la cuestión en el ordenamiento español así como la posible incidencia que podrían tener los dictados del Convenio en la regulación española.