

# A regulación da libre circulación dos traballadores do mar

## *Regulation of Free Movement of Sea Workers*



ROSA-MARY DE LA CAMPA PORTELA

Universidade da Coruña, Departamento de Ciencias da Navegación e Enxeñaría Mariña,  
Escola Técnica Superior de Náutica e Máquinas, Riazor, 15071 A Coruña, España

<rosamary@udc.gal>

Recibido: 30/06/2017

Aceptado: 28/07/2017

## Resumo

O comercio marítimo é unha actividade indispensable e global nos nosos días. Esta globalización do transporte marítimo acentuouse máis se cabe coa aparición dos rexistros abertos e o crecente abandeiramento fóra dos armadores, co fin de aproveitar, entre outras vantaxes, a posibilidade de abaratar os custos de explotación reducindo os custos da tripulación.

Así mesmo, a circulación de traballadores do mar no ámbito internacional é unha realidade: hoxe en día máis de tres cuartas partes dos buques son manexados por tripulacións multiculturalais. É por iso que resulta imprescindible o desenvolvemento e a posta en marcha de normas e regulacións internacionais que procuren uns estándares mínimos en cuestións tan básicas como as condicións laborais, a formación e educación dos mariños e a súa cualificación, por razóns evidentes de seguridade e eficiencia.

Con todo, a posta en funcionamento destas normas e regulacións, amais do control do seu cumprimento, dependen da vontade dos estados que as ratifican, o cal supón, dunha banda, diferenzas notables nos niveis de esixencia, e, doutra banda, claras desigualdades nos niveis de calidade da formación dos mariños, dependendo da súa nacionalidade.

Neste artigo preténdese analizar en profundidade a lexislación internacional, europea e nacional que rexe a libre circulación dos traballadores do mar, co fin de mostrar a complexidade normativa deste particular ámbito de traballo. A nosa conclusión é que, a pesar dos esforzos da comunidade internacional por implantar unha normativa que facilite tal libre circulación, aínda non se conseguiron alcanzar uns niveis de calidade na formación e cualificación dos mariños realmente estandarizados.

**Palabras chave:** formación, certificación, estandarización, control da calidade.

## Abstract

*Maritime trade is an indispensable and global activity nowadays. This globalization of the maritime transport has deepened even more with the emergence of open registers and increasing flagging out of ship owners in order to take advantage of the possibility of bringing down operating costs through the reduction of crew costs, amongst other things.*

*Likewise, the worldwide free movement of sea workers is a reality: multicultural crews operate more than three quarters of vessels crews nowadays. For that reason, the development and implementation of international rules and regulations that provide minimum standards on basic topics such as working conditions, seafarer's education and training and their qualification, is indispensable for evident reasons of maritime safety and efficiency.*

*Nevertheless, the implementation of these rules and regulations as well as the control of their fulfilment depends on the willingness of ratifying countries. This leads, firstly, to notable differences in the levels of demand, and secondly, to clear inequalities in the seafarers education and training quality levels depending on their nationality.*

*In the present article an in-depth analysis of the international, European and national legislation applied to the free movement of sea workers is carried out. In addition, we show the complexity of the regulation of this particular work setting. All this will lead us to conclude that, in spite of the efforts of the international community for implementing a regulation that facilitates the above-mentioned free movement of sea workers, standardized levels of quality in seafarers training and qualification have not yet been met.*

**Keywords:** Education and training, Certification, Standards, Quality control.

## 1. Introducción

O comercio marítimo é unha actividade indispensable e global nos nosos días. Indispensable, por canto no ámbito internacional máis do 90% das mercadorías son transportadas por esta vía; e global, por canto practicamente todos os países do mundo teñen intereses nesta actividade. A globalización do transporte marítimo acentuouse máis se cabe coa aparición dos rexistros abertos e o crecente abandeiramento fóra dos armadores, co fin de aproveitar, entre outras vantaxes, a posibilidade de abaratar os custos de explotación reducindo os custos da tripulación. Igualmente, o fenómeno das bandeiras de comenencia permitiu aos armadores evitar as restricións sobre a nacionalidade das tripulacións impostas nos seus países de orixe (Leong, 2012). Segundo Sampson e Bloor (2007), é precisamente a desvinculación no tocante á nacionalidade entre armadores, bandeira e tripulacións o que confire a esta industria o carácter de globalizada. Outra importante razón para o crecemento do número de tripulacións internacionais é, en opinión de Berg, Stogard e Lappalainen (2013), a mellora da calidade de vida nos países industrializados, que trae consigo que determinados tipos de traballos, como a navegación, deixen de resultar atractivos para os nacionais.

A circulación internacional de traballadores do mar é unha realidade: hoxe en día máis de tres cuartas partes dos buques son operados por tripulacións multiculturais. A maior parte destes mariños pertence a países en vías de desenvolvemento e do leste de Europa, foron contratados por axencias de embarque simplemente para cubrir unha campaña de seis ou oito meses e con toda probabilidade non volverán navegar no mesmo barco nin para a mesma compañía navieira. É por iso que resulta imprescindible o desenvolvemento e a posta en marcha de normas e regulacións internacionais que procuren uns estándares mínimos en cuestións tan básicas como as condicións laborais, a formación e educación dos mariños e a súa cualificación. Que os mariños sexan formados e educados con base en normas e regulacións internacionais non só persegue o fin de atinxir a estandarización no nivel de coñecementos e habilidades con que deben contar, senón que, ademais, aumenta a seguridade: como ben indican Hickethier e Shen (2010), un capitán e uns tripulantes ben formados e experimentados poden previr os accidentes marítimos, ao compensaren coas súas prácticas operacionais seguras e efectivas os defectos ou os danos do buque.

A Organización Marítima Internacional (en diante, OMI) e a Organización Internacional do Traballo (en diante, OIT) son os principais organismos encargados de impulsar as normativas de que estamos a falar. Con todo, poñelas en funcionamento e controlar o seu

cumprimento dependen da vontade dos estados que as ratifican, o cal supón, por un lado, diferenzas notables nos niveis de esixencia, e, polo outro, claras desigualdades nos niveis de calidade da formación dos mariños, segundo a súa nacionalidade. Neste artigo buscamos analizar en profundidade a lexislación internacional, europea e nacional que rexe a libre circulación dos traballadores do mar, co fin de mostrar a complexidade normativa deste particular ámbito de traballo, e como, a pesar dos esforzos da comunidade internacional por implantar unha normativa que os facilite, aínda non se conseguiu chegar a uns niveis de calidade na formación e cualificación dos mariños realmente estandarizados.

## **2. Formación da xente de mar**

### **2.1. Normativa sobre formación**

A formación é sen ningunha dúbida unha das ferramentas fundamentais da prevención de riscos laborais en calquera sector ou actividade. No ámbito marítimo, a formación considérase unha área estratéxica, parte do factor humano, e enténdese que as deficiencias que presente poden xerar accidentes, como xa se demostrou en máis dunha ocasión. Sendo o transporte marítimo unha actividade internacional por natureza, resulta imprescindible, por motivos de seguridade global, establecer uns mínimos de formación harmonizados para todos os países que participan nela. Neste sentido, a OMI desenvolveu e puxo en marcha unha serie de accións encamiñadas a mellorar e axustar a formación de todos os mariños, cuxos instrumentos fundamentais son o Convenio sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar (Convenio STCW), aplicable a buques que deban cumprir o Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (Convenio SOLAS), que entrou en vigor por primeira vez en 1978 e que sufriu desde aquela diversas emendas; e o Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para o persoal de buques pesqueiros (Convenio STCW-F), aprobado en 1995, mais que entrou en vigor en 2012.

Con relación ao Convenio STCW, as normas que establece son aplicables á xente de mar de todos os rangos que preste servizos a bordo de buques mercantes de navegación marítima rexistrados baixo o pavillón dun país que sexa parte do Convenio. Consta de tres seccións:

a) O corpo do articulado, en que se expoñen as responsabilidades legais que deben cumprir as partes.

b) O anexo, que contén os detalles técnicos sobre como se deben cumprir as responsabilidades legais a que se fai referencia nos artigos, cunha serie de regras dispostas en oito capítulos:

- Capítulo I. Disposicións xerais
- Capítulo II. O capitán e a sección da ponte
- Capítulo III. Sección de máquinas
- Capítulo IV. Servizo e persoal de radiocomunicacións
- Capítulo V. Requisitos especiais de formación para o persoal de determinados tipos de buque
- Capítulo VI. Funcións de urxencia, seguridade no traballo, atención médica e supervivencia
- Capítulo VII. Titulación alternativa
- Capítulo VIII. Gardas

c) O Código de formación, titulación e garda para a xente de mar (en diante, Código STCW), que especifica polo miúdo os detalles técnicos contidos no anexo e se divide en dúas partes:

- Parte A: normas obrigatorias de formación, titulación e garda
- Parte B: pautas recomendadas (non obrigatorias) sobre formación, titulación e garda

Os cadros que contén a parte A do Código STCW especifican as normas de competencia que deben demostrar os aspirantes. O termo refírese aos coñecementos, a comprensión e a suficiencia mínimos que a xente de mar debe dominar para obter unha titulación. As aptitudes especificadas nas normas de competencia agrúpanse nas sete funcións diferentes que os mariños teñen que realizar e tamén se estruturan de acordo cos niveis de responsabilidade esixidos para cada un deles. O criterio que guía a desagregación dos labores a bordo en competencias, funcións e niveis de responsabilidade é que os títulos se concedan con base nas tarefas específicas que a xente de mar debe desempeñar, en lugar de con base na sección do buque (ponte/máquinas) en que traballe.

A principal característica do Código STCW radica en que o seu contido sufriu sucesivas emendas segundo se ían producindo avances na materia. Por este motivo, foi revisado de forma substancial en dúas ocasións: a primeira no ano 1995; e a segunda no ano 2010, a través das coñecidas como emendas de Manila. En palabras de Ballester, De la Campa e Castaños (2014), as emendas de Manila introducen normas máis rigorosas canto á aptitude física, a aptitude para o servizo e a inxestión de alcol, alén de trazaren

novos perfís profesionais cualificados, como o de mariñeiro de primeira de ponte ou oficial electrotécnico, e esixir requisitos de formación en seguridade para toda a xente do mar. Defínese, de feito, nelas, a categoría de oficial de protección do buque e o que deben ser as tarefas de protección asociadas ao posto.

Coas emendas de Manila, os tipos de titulación para os mariñeiros vólvense, ademais, máis simples e claros: distínguese, por un lado, o denominado «título de competencia», título expedido e referendado para capitáns, oficiais e radiooperadores, para poder desempeñar as funcións correspondentes ao nivel de responsabilidade esixido; e, polo outro, o chamado «certificado de suficiencia», expedido aos mariños para estes demostraren que reúnen os requisitos precisos respecto da formación, as competencias e o período de embarque. Así mesmo, establécese a necesidade de manter un rexistro de todos os títulos ou referendos para capitáns e oficiais, tamén para os mariñeiros, e o deber de facilitar información sobre tales títulos, de forma que con data do 1 de xaneiro de 2017 cada un dos países signatarios do Convenio STCW conte con datos sobre tales aspectos.

A este respecto é preciso sinalarmos os esforzos da Comisión Europea por regular a través de directivas o nivel mínimo de formación que debe esixírselle ao persoal que desenvolve profesións marítimas. Así o fixo xa a Directiva 94/58/CE do Consello, do 22 de novembro, relativa ao nivel mínimo de formación en profesións marítimas, que incorporou á lexislación da UE, por vez primeira, o Convenio STCW. Posteriormente, a Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 4 de abril, que a substituíu, recolleu a necesidade de acabar coas tripulacións que non cumprisen as normas e puxo en marcha unha actuación comunitaria destinada á mellora da formación e o ensino, incluída a necesidade de usar unha lingua común nos buques comunitarios, formulando niveis mínimos de estudos do persoal clave.

Como resultado dunha serie de cambios introducidos nesta directiva de 2001, aprobaríase a Directiva 2008/106/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de novembro, que a derogou. No entanto, após se incorporaren as emendas de Manila ao Convenio STCW, e ao someterse desde o 1 de xaneiro de 2012 a formación da xente de mar a novas regras no ámbito internacional, a Comisión Europea dedicou os seus esforzos a redactar a Directiva 2012/35/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro, pola que se modifica a Directiva 2008/106/CE. Un dos puntos máis relevantes desta actualización foi que se integraron as emendas de 2010 ao Convenio STCW, tendo en conta que, respecto da aplicación das normas de calidade e os sistemas de calidade en materia de formación, debe atenderse ao ditado da Recomendación do

Parlamento Europeo e do Consello do 18 de xuño de 2009, sobre o establecemento dun marco de referencia europeo de garantía de calidade na educación e a formación profesionais, así como as medidas conexas adoptadas polos países membros.

Entre tanto, o noso ordenamento interno regulaba a través do Real decreto 2062/1999, do 30 de decembro, o nivel mínimo de formación nas profesións marítimas, e adoptaba por aquel entón o Convenio STCW e as emendas do ano 1995. As emendas de Manila foron incorporadas no ano 2012 a través da Disposición 7389, publicada no BOE n.º 133, do 4 de xuño de 2012.

No tocante á formación dos traballadores do sector pesqueiro, o Convenio STCW-F entrou en vigor o 29 de setembro de 2012, despois de se alcanzaren as quince ratificacións requiridas, un ano antes, coa da República de Palaus. O Convenio STCW-F establece a certificación e os requisitos mínimos de formación para patróns e persoal de garda na ponte dos buques pesqueiros de navegación marítima de eslora igual ou superior a 24 m, amais de maquinistas en buques de máis de 750 kW e tripulantes encargados das radiocomunicacións. Foi o primeiro intento de establecer uns estándares de formación obrigatorios de carácter internacional para os tripulantes das embarcacións de pesca.

A necesidade de establecer un convenio específico para os traballadores do sector pesqueiro baséase nos riscos dos traballos asociados:

- a) Cada ano prodúcense vinte e catro mil mortes e vinte e catro millóns de accidentes non mortais.
- b) A pesca supón menos do 1% da ocupación mundial, mais conta co 7% das mortes por accidente laboral do mundo.
- c) O índice de mortalidade estimado é de oitenta mortes por cada cen mil individuos ao ano. Resulta setenta e nove veces máis alto que a media mundial.
- d) O índice de accidentes laborais relaciónase co nivel de formación dos traballadores.

Unha das grandes debilidades deste convenio é que, como dicíamos, só se aplica aos barcos pesqueiros de máis de 24 m de eslora, pois dos aproximadamente quince millóns de traballadores empregados a bordo de buques de pesca, o 98% deles traballa en buques de menos de 24 m de eslora; de feito, a maioría da frota mundial está formada por embarcacións que operan de forma artesanal. Aos tripulantes das embarcacións de pesca de menos de 24 m de eslora aplicaráselles a guía para a formación e certificación

de pescadores de 1985, revisada en 2001 pola Organización das Nacións Unidas para a Pesca e a Agricultura (FAO), a OIT e a OMI (OMI, 2003).

O Convenio STCW-F é máis curto que o STCW: consta de quince artigos e un anexo que contén as regulacións técnicas en catro capítulos:

- a) Capítulo I: provisións xerais
- b) Capítulo II: certificación de patróns, oficiais, mecánicos navais e radiooperadores
- c) Capítulo III: formación básica de seguridade para todo o persoal das embarcacións de pesca
- d) Capítulo IV: garda

España adheriuse ao STCW-F a través da Disposición 3748, publicada no BOE n.º 65, do 16 de marzo de 2012.

De por parte, ao entrar en vigor o Convenio sobre o traballo marítimo de 2006 (MLC 2006), da OIT, o 20 de agosto de 2013, deben aplicarse as súas disposicións referidas ás condicións de vida e traballo no mar. No tocante á formación dos mariños, o MLC 2006 sinala na súa regra 1.3 que resulta obrigatorio que os mariños teñan a formación suficiente e dispoñan do correspondente certificado acreditativo das súas competencias profesionais. Para tal fin, considérase que se reúnen os requisitos se a formación e os certificados foron obtidos de acordo cos instrumentos de carácter internacional que adoptase a OMI.

Porén, tal como indican De la Campa e Louro (2015) parece que estes estándares de formación e competencia non son de todo efectivos, xa que existen grandes variacións entre países, quizais debido a que cada administración que ratificou o convenio ten liberdade para decidir como debe ser interpretado e adaptado á lexislación nacional (Bergquist, 2008). A este respecto, un estudo de Berg, Stogard e Lappalainen (2013) indica que a duración dos estudos académicos para obter o título profesional de oficial en diversos países provedores de mariños oscila entre o ano e medio de China até os cinco anos de Holanda.

Cómpre notarmos, para alén disto, que o Convenio STCW contén escasas especificacións sobre o profesorado e as necesidades de equipamento tecnolóxico nos centros de estudos, aspectos que resultan determinantes no éxito ou o fracaso dos programas educativos (Ziarati, Demirel, Lahiry e Ziarati, 2011). É daquela imprescindible que todos os centros



de formación e todas as organizacións vinculadas ao ámbito marítimo xunten esforzos e establezan uns estándares de docencia, habilidades, instrución e supervisión, ademais de programas detallados para atinxilos. Igualmente, a avaliación da competencia é unha ferramenta de grande utilidade para evidenciar que a devandita competencia foi adquirida de maneira apropiada (Emad e Roth, 2008).

Por último, as institucións de formación marítima deberán cooperar coa industria marítima para asegurarse de que a formación cumpre coas demandas deste sector e é capaz de adaptarse aos seus continuos cambios, tecnolóxicos ou doutro tipo (Hair, 2009).

## **2.2. Niveis de formación**

### **2.2.1. Formación académica**

Para obter as titulacións profesionais que permiten exercer a bordo é necesario, en particular nos campos operacional e de xestión, posuír unha formación académica de base. O nivel desta formación queda a criterio de cada estado, a condición de que se cumpran os mínimos dispostos nos convenios STCW e STCW-F. En España, en concreto, distínguense tres niveis: básico, medio e superior.

#### **a) Formación académica básica**

O Convenio STWC establece, con relación ás funcións de emerxencia, seguridade no traballo, protección, atención médica e supervivencia, que toda a xente de mar estará familiarizada coa seguridade e recibirá unha formación ou instrución básica conforme o prescrito na sección A-VIN/1 do Convenio STWC-F, á parte de satisfacer as normas de competencia especificadas na devandita sección. Estes requisitos mínimos de familiarización, formación e instrución básica en seguridade conforman o denominado «certificado de formación básica», que é requisito necesario para obter os títulos de mariñeiro de ponte, mariñeiro de máquinas, mariñeiro pescador, patrón portuario, patrón costeiro polivalente e, por último, patrón local de pesca.

#### **b) Formación de grao medio**

Correspóndese con aquela impartida nos ciclos de formación profesional de grao medio: patrón de litoral e mecánico naval.

#### **c) Formación de grao superior**

Trátase daquela formación impartida, dun lado, nos ciclos superiores de formación profesional: patrón de altura e mecánico naval maior; e, do outro, no ensino universi-

tario: piloto da mariña mercante, capitán da mariña mercante, oficial de máquinas da mariña mercante, xefe de máquinas e oficial radioelectrónico.

Cómpre sinalarmos aquí que o crecente abandeiramento en rexistros abertos e bandeiras de comenencia ten como resultado que moitas axencias de embarque recorran, con base na demanda dos operadores dos buques, á contratación de gran parte das súas tripulacións en países en vías de desenvolvemento que previamente carecían desta tradición marítima. Isto forzou a implantar neles programas de formación e certificación, aínda sen os recursos de persoal e económicos que puidesen garantir a súa calidade; de feito, algúns deles atópanse desbordados pola imposibilidade de ofrecer á vez unha gran cantidade de mariños e unha gran calidade na formación e certificación destes (Bloor, Sampson e Gekara, 2014).

As diferenzas en termos de desenvolvemento económico reflíctense nas diferenzas de recursos nas institucións de educación e formación marítima; falamos da falta de infraestruturas básicas tales como as telecomunicacións ou a subministración eléctrica, deficiencias evidentes nos edificios, limitacións na adquisición de equipos, falta de investimento no persoal de formación e de administración etc. Por outra banda, aínda que os custos desta formación académica son asumidos, na súa totalidade ou en parte, por algúns estados, na maioría dos países en vías de desenvolvemento deben ser enteiramente sufragados polo futuro mariño e a súa familia, que atenderán prioritariamente ao custo sobre a calidade da formación (Bloor, 2012).

### **2.2.2. Formación inicial a bordo**

A formación dos mariños non se limita aos mínimos teóricos esixidos nos centros de formación, xa que a expedición dos títulos profesionais da mariña mercante e de pesca nos niveis operacional e de xestión está suxeita á realización dun período de prácticas a bordo unha vez obtida a titulación académico-teórica correspondente. A dispoñibilidade de oficiais novos, tal como indica Leong (2012), depende, entre outras cousas, das oportunidades do alumnado de completar o devandito período de formación a bordo, e isto, á súa vez, depende das prazas deste tipo que os operadores marítimos ofrezan.

No caso de España trátase dun punto moi delicado, porque arestora non existe ningunha normativa que obrigue as navieiras españolas a enrolar alumnos, e moitas delas non ofrecen este tipo de prazas alegando que a formación lles supón un elevado custo económico.

Formarse a bordo dun buque, a diferenza de aprender na aula, permite comprender de primeira man a organización e as funcións dos diferentes departamentos a bordo e o traballo que levan a cabo, poñer en práctica as habilidades técnicas necesarias para operar o buque de forma eficiente e experimentar os principios do mando, o liderado, o traballo en equipo e as relacións interculturais. O buque como lugar de traballo é, segundo diversos autores, o mellor lugar para aprender, xa que o alumnado ten a oportunidade de interactuar con equipos e situacións reais. Neste tipo de formación os aprendices pasan horas e días observando os oficiais e outros membros da tripulación no seu traballo, efectúan tarefas básicas e, a medida que van gañando experiencia e habilidades, encoméndanselles tarefas de maior dificultade e a realización de procesos complexos (Ballester, De la Campa e Castaños, 2014).

De acordo co Real decreto 973/2009, do 12 de xuño, polo que se regulan as titulacións profesionais da mariña mercante, e o Real decreto 36/2014, do 24 de xaneiro, polo que se regulan os títulos profesionais do sector pesqueiro, a realización destas prácticas profesionais está suxeita á seguinte serie de requisitos:

- a) Os alumnos deben estar en posesión do certificado de formación básica.
- b) Os alumnos contarán como parte da dotación do buque, pero non formarán parte da tripulación mínima de seguridade.
- c) Os alumnos en prácticas para a obtención de títulos profesionais da mariña mercante estarán baixo a supervisión do capitán, patrón, xefe de máquinas ou dos oficiais do servizo correspondente, e poderán asistilos na realización das gardas de navegación, na cámara de máquinas e na estación radioelectrónica.
- d) Os alumnos en prácticas para a obtención de títulos profesionais de pesca poderán embarcar como mariñeiros, e nese caso formarán parte da tripulación para todos os efectos.

A condición de alumno no sector da pesca, ou naqueles títulos profesionais que requiren un título académico de formación profesional, alcánzase unha vez superadas todas as materias académicas do ciclo formativo correspondente. Pola súa vez, a condición de alumno no sector mariña mercante alcánzase ao superar unha serie de materias fixadas polo centro de formación e aprobadas pola Dirección Xeral da Mariña Mercante.

Finalmente, para a obtención de títulos vinculados á mariña mercante os alumnos deberán acreditar o seu período de prácticas mediante o libro de rexistro que terán que

levar a bordo e cubrir segundo as regras II/1 e III/1 do Convenio STCW. Os alumnos en prácticas para a obtención de títulos vinculados á pesca acreditarán o embarque mediante a presentación da seguinte documentación:

- a) Anexo IV do Real decreto 36/2014: lista de buques en que prestou servizo.
- b) Anexo V do Real decreto 36/2014, para cada un dos buques en que prestou servizo, asinado polo capitán ou polo representante da empresa navieira.
- c) Fotocopia compulsada do caderno marítimo que inclúa os asentos de embarque e desembarque.

### **2.2.3. Formación marítima de especialidade**

A formación marítima de especialidade comprende os requisitos especiais de formación para o persoal embarcado en determinados tipos de buques, tales como os buques petroleros, os buques quimiqueiros, os buques de transporte de gas licuado ou os buques de pasaxe. O obxecto destes cursos de especialidade, que o Convenio STCW botou a andar, é completar ou perfeccionar a aprendizaxe dos profesionais en determinados temas relativos á seguridade ou habilitalos para exercer funcións concretas en buques civís. A súa posta en marcha deu lugar ao aumento do número de certificados que se lles requiren aos mariños para seren enrolados.

A maioría desta formación está baseada en cursos que se efectúan en institucións homologadas para o efecto, o que implica que os custos deben ser, na maioría dos países, afrontados polos propios mariños. É difícil que as compañías navieiras contraten mariños sen a formación mínima necesaria ou llela provean. Así mesmo, a necesidade de obter estes certificados de especialidade xera, tal e como sinalan Obando-Rojas *et al.* (2004), certa confusión nos mariños, xa que moitas veces carecen de información oficial sobre os certificados que necesitan posuír ou as institucións que están autorizadas a ofrecelos.

No caso de España, para facerse con estes certificados requírese completar unha formación que se realiza en centros homologados pola Dirección Xeral da Mariña Mercante. Os certificados de especialidade, de acordo co disposto polo Ministerio de Fomento na Orde FOM/2296/2002, son os seguintes:

- a) Avanzado en loita contra incendios
- b) Embarcacións de supervivencia e botes de rescate (non rápidos)

- c) Botes de rescate rápidos
- d) Operador xeral do sistema mundial de socorro e seguridade marítima (SMSSM)
- e) Operador restrinxido do sistema mundial de socorro e seguridade marítima
- f) Familiarización en buques tanque
- g) Buques petroleiros
- h) Buques gaseiros
- i) Buques quimiqueiros
- j) Básico de buques de pasaxe
- k) Buques de carga rodada (ro-ro) de pasaxe e buques de pasaxe distintos a buques ro-ro
- l) Radar de punteo automático (ARPA)
- m) Certificado de especialidade de formación básica en protección marítima

O Real decreto 258/1999, do 12 de febreiro, pola súa parte, regulou os requisitos para a expedición do certificado de formación sanitaria específica inicial, e formación sanitaria avanzada. Finalmente, a Resolución do 5 de xuño de 2008, da Dirección Xeral da Mariña Mercante, creou o certificado de especialidade de oficial de protección do buque e oficial da compañía para a protección marítima.

#### **2.2.4. Formación continuada**

Dado que o sector do transporte marítimo está suxeito a constantes cambios lexislativos e avances tecnolóxicos, alén de á aparición de novas formas de organización e xestión do traballo, a formación teórico-práctica dos mariños non acaba unha vez obtida a súa primeira titulación, senón que cómpre que continúe ao longo de toda a súa vida profesional, para garantir que manteñen os seus coñecementos actualizados. A formación continuada pode obterse tanto en terra como a bordo: en terra, a través dos diversos cursos de actualización; e a bordo a través da formación a distancia (*e-learning*) e por medio da transmisión de coñecementos e experiencias entre os tripulantes.

Algúns dos cursos de formación continuada que están a ser hoxe ofertados aos mariños en España teñen as seguintes denominacións: Xestión Integral da Ponte, Xestión Integral dos Espazos de Máquinas, Código de Xestión da Seguridade, Técnico Básico en Prevención de Riscos Laborais, Compensador de Agullas Náuticas, Electrónica Básica para o Mar, Instalacións Eléctricas a Bordo, Instalacións Frigoríficas, Soldadura de Arco Manual Básico e Frigorista Naval.

### 3. Requisitos para embarcar

#### 3.1. Expedición de tarxetas profesionais e certificados de especialidade

O certificado de competencia é o documento chave que serve para testemuñar a cualificación dos mariños. O documento, expedido polo estado de formación académica, establece o seu rango e facúltaos para seren enrolados en buques coa bandeira do devandito estado. En España, os requisitos de calidade no tocante á formación, a expedición e a revalidación de tarxetas profesionais, así como o recoñecemento de títulos profesionais estranxeiros, establécense tanto no Real decreto 973/2009, do 12 de xuño, polo que se regulan as titulacións profesionais da mariña mercante, como no Real decreto 36/2014, do 24 de xaneiro, polo que se regulan os títulos profesionais do sector pesqueiro.

A tarxeta profesional de mariña mercante defínese no Real decreto 973/2009 como «o documento expedido polo Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante, que acredita que o seu titular está en posesión do correspondente referendo exixido polas disposicións do Convenio STCW e que faculta o seu titular para prestar servizo a bordo dos buques mercantes de arqueo, potencia e medios de propulsión determinada, co cargo estipulado e desempeñando as funcións previstas para o nivel de responsabilidade especificado». Pola súa vez, de acordo co disposto no Real decreto 36/2014, o título profesional náutico-pesqueiro é o documento expedido pola comunidade autónoma que faculta para o exercicio da profesión no sector náutico-pesqueiro.

Aínda que nos citados reais decretos se especifican dunha forma máis detallada as atribucións e os requisitos para obter, respectivamente, a tarxeta profesional da mariña mercante e o título profesional náutico-pesqueiro, basicamente estes últimos consisten en posuír o título académico correspondente, realizar o período de navegación estipulado, superar as probas de idoneidade, de ser o caso, e ter o recoñecemento médico para o embarque en vigor. Así mesmo, establécese que as tarxetas profesionais da mariña mercante e os títulos profesionais de pesca que habiliten para o exercicio como capitán ou oficial en buques pesqueiros terán unha validez de cinco anos, e poderán revalidarse ao finalizar este período.

Para levar a cabo a devandita revalidación, os posuidores de tarxetas profesionais da mariña mercante deberán cumprir as seguintes condicións:

- a) Posuír o certificado médico expedido polo Instituto Social da Mariña en vigor.
- b) Demostrar a continuidade da competencia profesional:
  - Embarque de cando menos doce meses durante os cinco anos precedentes, ou de tres meses durante os últimos seis meses, realizando funcións propias da tarxeta profesional que se desexa revalidar.
  - Superación dunha proba ou un curso de actualización recoñecido pola Dirección Xeral da Mariña Mercante.
  - Desempeño de funcións consideradas equivalentes ao período de embarque.

Para a revalidación das tarxetas de radiocomunicacións, os períodos de embarque poderán ser substituídos polo exercicio de funcións en estacións de radiocomunicacións marítimas situadas en terra.

Canto aos posuidores de títulos profesionais de pesca, para revalidalos as condicións son estas:

- a) Ter o certificado médico en vigor.
- b) Contar cun período de embarque, como patrón ou oficial, de cando menos un ano nos últimos cinco anos, ou de tres meses no último ano.
- c) Superar unha proba ou un curso cuxo contido será determinado polo Ministerio de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente en colaboración coas comunidades autónomas.

Por norma xeral, os datos correspondentes aos certificados de especialidade especificanse na tarxeta profesional. Con todo, algúns deles non constan nesta tarxeta: certificados sanitarios, certificado do SMSSM e outros certificados non obrigatorios.

Da mesma forma, os certificados de competencia expedidos de acordo cos mínimos de formación especial necesarios para navegar en determinados tipos de buques, tales como petroleiros, quimiqueiros, gaseiros e buques de pasaxe, terán que ser renovados de maneira periódica segundo o especificado no Código STCW. Isto leva aparelhada a obrigatoriedade por parte dos estados membros de establecer e ofertar cursos de renovación e posta ao día.

Igualmente, co fin de actualizar os coñecementos de capitáns, oficiais e radiooperadores, as administracións deberán asegurar que os textos referentes aos cambios normativos

nacionais e internacionais relativos á seguridade da vida no mar e a protección dos traballadores do mar e do medio ambiente marítimo se poñen á disposición de todos os buques autorizados a enarborar o seu pavillón. O Código STCW tamén establece obrigas para as compañías marítimas, que terán que asegurarse de que os mariños que traballan nos seus buques recibiron a formación de refresco e actualización que require.

A caducidade destes certificados de suficiencia e as normas para revalidalos no noso país establécense na Resolución 2957 do Ministerio de Fomento, publicada no BOE n.º 65, do 2 de febreiro de 2017.

### **3.2. O caderno de inscrición marítima**

En virtude do Convenio 108 da OIT, sobre os documentos de identidade da xente de mar, de 1958, que instaba os gobernos parte a crearen un documento nacional de identificación dos mariños, naceu en España o caderno de inscrición marítima, cunha dobre función: dun lado, é o documento oficial de identidade dos mariños; e, do outro, mantén un rexistro dos embarques e desembarques de quen o posúe. Este documento, que só é válido para a navegación en buques de bandeira nacional, expídeo a Administración marítima cos seguintes requisitos:

- a) Ter a nacionalidade española.
- b) Estar en posesión da tarxeta profesional da mariña mercante, do título profesional náutico-pesqueiro ou do certificado de formación básica.

Posteriormente, a raíz dos atentados de 2001 en Nova York, tivo lugar en Xénova unha reunión de consulta sobre a mellora da seguridade na identificación dos mariños (OIT, 2003), en que se acordou a necesidade de crear un documento de identidade especial para os mariños que tivese recoñecemento internacional. Na devandita reunión, a Federación Internacional de Navieros recalcou que un documento deste tipo cun formato uniforme podería axudar ao recoñecemento e a aceptación de mariños, así como beneficiar aqueles empregadores que de forma habitual contratan mariños de diferentes nacionalidades.

O Convenio 185 da OIT, sobre os documentos de identidade da xente de mar (revisado), de 2003, que entrou en vigor en febreiro de 2005, deu lugar á aparición deste documento de identidade, cuxo propósito é mellorar a protección marítima e facilitar a circulación internacional de mariños profesionais. Este convenio garda, ademais, unha estreita relación coas medidas especiais deseñadas para mellorar a protección



marítima adoptadas pola OMI e recollidas no capítulo XI-2 do Convenio SOLAS e o Código internacional para a protección dos buques e das instalacións portuarias (ISPS).

O *Seaman's Discharge Book* ou *Seaman's Record Book* –como se coñece no ámbito internacional– é un documento utilizado para o rexistro continuo do servizo prestado polos mariños a bordo, que certifica que os mariños que o posúen cumpren cos requisitos do Convenio STCW. É ademais un documento de identidade dos mariños, xa que indica a súa nacionalidade e conta con datos básicos de contacto, así como sobre a súa cualificación. Todos os mariños deben levalo consigo ao embarcar, de xeito que tamén se converte nun rexistro oficial e legal da súa experiencia no mar. Para iso, o capitán do buque asina o documento cada vez que os tripulantes embarcan e desembarcan, co fin de certificar a súa experiencia a bordo.

Este documento é moi significativo para a identificar e certificar a experiencia dos mariños, pois antes da súa aparición resultaba realmente arduo coñecer a traxectoria profesional da xente de mar no nivel internacional. Ademais, os datos mencionados no documento poden ser empregados para informar os seus familiares en caso de urxencia. De igual forma, xa que o formato do documento é idéntico en todos os países, facilítase enormemente a localización e comprensión dos datos que contén.

Con todo, o Goberno español decidiu conservar o antigo caderno de inscrición marítima, cuxa utilidade se limita ao enrolamento en buques de bandeira española, e crear un novo caderno marítimo DIM (documento de identidade do mariño) que será usado en exclusiva para a navegación exterior ou extranacional. Os requisitos para obter este documento internacional son os seguintes:

- a) Ter a nacionalidade española.
- b) Estar en posesión da tarxeta profesional da mariña mercante, do título profesional náutico-pesqueiro, do certificado de formación básica ou do certificado de mariñeiro pescador.
- c) Formar parte da tripulación de:
  - buques mercantes de bandeira española ou estranxeira que realicen navegación exterior ou extranacional;
  - buques pesqueiros de bandeira española ou estranxeira que pesquen en augas internacionais;
  - ou buques de transporte marítimo de cabotaxe que escalen en portos doutros estados.
- d) Non posuír nin solicitar o caderno marítimo DIM noutro estado.

### 3.3. Recoñecemento médico de embarque marítimo

A sección a I/9 do Código STCW establece os estándares mínimos de saúde médica e física dos mariños, así como o concernente á realización de exames médicos e a expedición dos certificados pertinentes. Pola súa vez, o MLC 2006, no seu artigo 4.4, establece que toda a xente de mar ten dereito á protección da súa saúde e á atención médica; e, de forma máis detallada, a regra 1.2 detalla os requisitos para a expedición de certificados médicos á xente de mar. En España, é o Real decreto 1696/2007, do 14 de decembro, o que regula os requisitos para levar a cabo os recoñecementos médicos de embarque marítimo e expedir os certificados correspondentes. A realización do recoñecemento médico está supeditada á posesión do caderno marítimo e o certificado do curso de formación básica de seguridade.

Neste real decreto establécese a existencia destes dous tipos de recoñecemento médico:

- a) **Recoñecemento médico inicial:** recoñecemento médico que se practica ao interesado por vez primeira ou cando transcorresen máis de cinco anos desde a data do último recoñecemento médico de embarque marítimo.
- b) **Recoñecemento médico periódico:** recoñecementos médicos de aptitude preceptivos e previos ao embarque marítimo.

Estes recoñecementos teñen como obxectivo garantir que as condicións psicofísicas da persoa solicitante son compatibles coas características do posto de traballo e non supoñen perigo nin para a saúde e seguridade do individuo nin para a do resto da tripulación, así como tampouco poñen en risco a navegación marítima. Entenderanse realizados, así mesmo, en cumprimento do disposto no artigo 22 da Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais e as súas normas de desenvolvemento, sen prexuízo de cantas outras obrigas competan ao empresario.

O Real decreto 1696/2007 será de aplicación a todos os cidadáns españois ou doutra nacionalidade que desexen exercer unha actividade profesional a bordo dun buque de bandeira española e reúnan as condicións legais para traballaren enrolados nel. O Instituto Social da Mariña será o organismo competente para a organización, a realización e o control dos recoñecementos médicos que regula, que terán carácter gratuíto e serán efectuados polos facultativos adscritos ao Servizo de Sanidade Marítima.

#### 4. Circulación internacional de mariños: recoñecemento de títulos

Os estándares mínimos de formación e experiencia a bordo marcados polo Convenio STCW con relación á adquisición de competencias por parte dos mariños implican que os certificados profesionais expedidos por calquera administración con base neles deben ser recoñecidos no ámbito internacional. A industria marítima debe aceptar estes estándares como universais con independencia do país de formación dos mariños. En palabras de Winchester (2005), os certificados profesionais adquiren o rango de pasaportes que facilitan a entrada dos mariños ao mercado laboral internacional.

No entanto, para seren enrolados nun buque dun estado diferente ao que expediu o certificado de competencia, os mariños deben solicitar unha ratificación ou certificado de equivalencia, cuxos requisitos serán establecidos polo estado en cuestión. No tocante a isto, un dos principais problemas asociados tanto aos certificados de competencia como aos de equivalencia é a falta dun formato común de uso internacional que poida facilitar a inspección e o control dos devanditos certificados.

Na Unión Europea (UE), a Directiva 2012/35/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 21 de novembro de 2012, relativa ao nivel mínimo de formación nas profesións marítimas, recolle o procedemento para o recoñecemento de títulos expedidos por países alleos á UE. A listaxe de países recoñecidos publícase no *Diario Oficial da Unión Europea*.

Calquera estado membro que desexe recoñecer os títulos de competencia expedidos por un terceiro país presentará á Comisión Europea unha solicitude motivada. A Comisión, asistida pola Axencia Europea de Seguridade Marítima (EMSA), solicitará os datos que figuran no Anexo II da Directiva 2012/35/UE e levará a cabo unha avaliación do sistema de titulación e formación dese terceiro país. A decisión sobre o recoñecemento será tomada nun prazo de dezaioito meses. Entre tanto, o país solicitante poderá recoñecer ao país terceiro de modo unilateral até que se tome a decisión. Doutro lado, cando un estado membro considere que un terceiro país recoñecido deixou de cumprir os requisitos do Convenio STCW, informará a Comisión Europea, que decidirá sobre a retirada do recoñecemento.

En España, tanto o Real decreto 973/2009, do 12 de xuño, polo que se regulan as titulacións profesionais da mariña mercante, como o Real decreto 36/2014, do 24 de xaneiro, polo que se regulan os títulos profesionais do sector pesqueiro, recollen as

normas xerais e específicas sobre o recoñecemento de títulos profesionais expedidos tanto por estados membros da UE como por estados alleos por parte da Administración española. Particularmente, poderán recoñecerse títulos de competencia e certificados de suficiencia expedidos por outros estados, a condición de que sexan parte dos convenios STCW ou STCW-F, a capitáns, patróns, oficiais e operadores de radio.

O recoñecemento efectuarase mediante referendo, por solicitude da persoa interesada ou da navieira, de conformidade coa regra I/10 do anexo do Convenio STCW e da sección A-I/10 do Código STCW. No entanto, o recoñecemento dos títulos de competencia que habiliten para exercer de capitán ou primeiro oficial de ponte esixirá a superación dunha proba de coñecemento da lexislación marítima ou marítimo-pesqueira española. No caso de países alleos á UE, con carácter previo ao recoñecemento, deberá establecerse un acordo de recoñecemento entre o Ministerio de Fomento ou o Ministerio de Agricultura e a autoridade competente nesta materia do país terceiro.

Os mariñeiros do Espazo Económico Europeo que dispoñan dun documento válido e suficiente, expedido por un estado membro, que os faculte para exercer como mariñeiros nun buque de pesca e soliciten a expedición do título de mariñeiro pescador terán dereito a el; seralles expedido polas comunidades autónomas, seguindo o procedemento que teñan establecido ao respecto.

Neste punto merece especial atención o chamado Catálogo de ocupacións de difícil cobertura, a que se alude no artigo 65.1 do Real decreto 557/2011, do 20 de abril, polo que se aproba o Regulamento da Lei orgánica 4/2000, do 11 de xaneiro, sobre dereitos e liberdades dos estranxeiros en España e a súa integración social. Após a súa reforma pola Lei orgánica 2/2009, contén as ocupacións en que os servizos públicos de emprego atoparon máis dificultades para xestionar as ofertas de emprego que os empregadores lles presentan cando queren cubrir postos de traballo vacantes. A presenza dunha ocupación no catálogo dunha zona xeográfica implica, para o empregador, a posibilidade de tramitar a autorización para residir e traballar dirixida a traballadores estranxeiros.

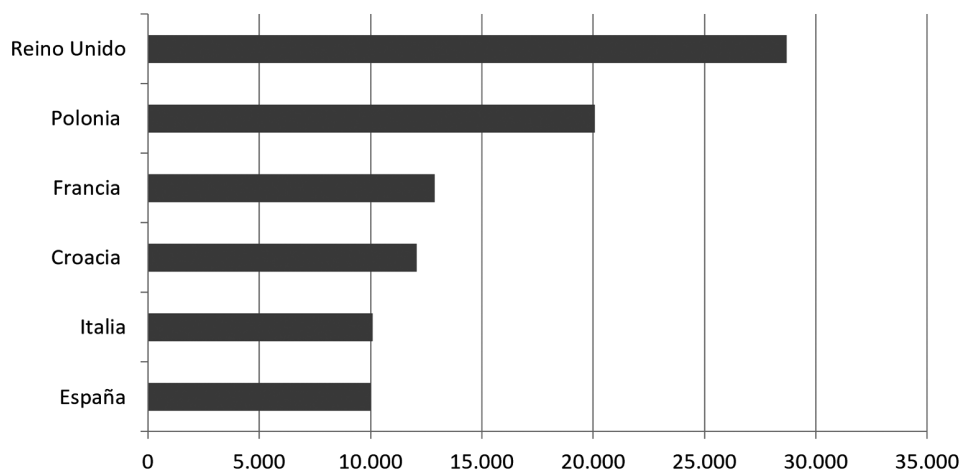
As profesións relacionadas coa mariña mercante, principalmente xefe de máquinas, maquinista naval, piloto da mariña mercante e mariñeiro de cuberta aparecen de forma reiterada no Catálogo de ocupacións de difícil cobertura.

Por outra banda, a Directiva 2012/35/EU introduce a necesidade de establecer un mecanismo para a recollida de información sobre certificados e referendos expedidos

aos mariños polos países membros da UE. O organismo encargado de realizar a recompilación e análise destes datos é a EMSA. Segundo os datos facilitados por esta axencia, 161 419 capitáns e oficiais teñen certificados de competencia expedidos por estados membros da UE, mentres que 86 633 capitáns e oficiais teñen certificados oficiais expedidos por estados alleos á UE (EMSA, 2016).

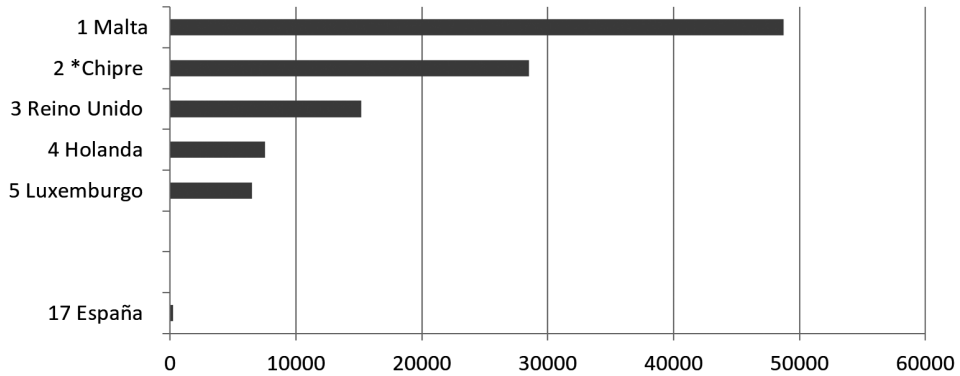
Nos gráficos 1, 2, 3 e 4 presentamos, respectivamente, a relación de países da UE que expiden máis certificados de competencia para oficiais, aqueles que expiden máis ratificacións ou certificados de equivalencia, a relación de países alleos á UE que solicitan máis ratificacións, e os países da UE que expiden maior número de certificados de competencia para mariñeiros.

**Gráfico 1. Países da UE que expiden máis certificados de competencia para oficiais**



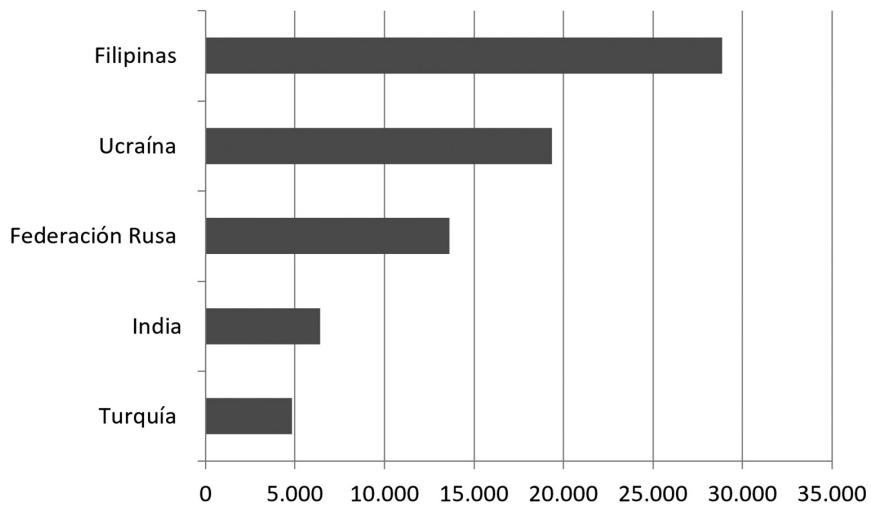
Fonte: EMSA (2016).

**Gráfico 2. Países da UE que expiden máis ratificacións ou certificados de equivalencia para oficiais**

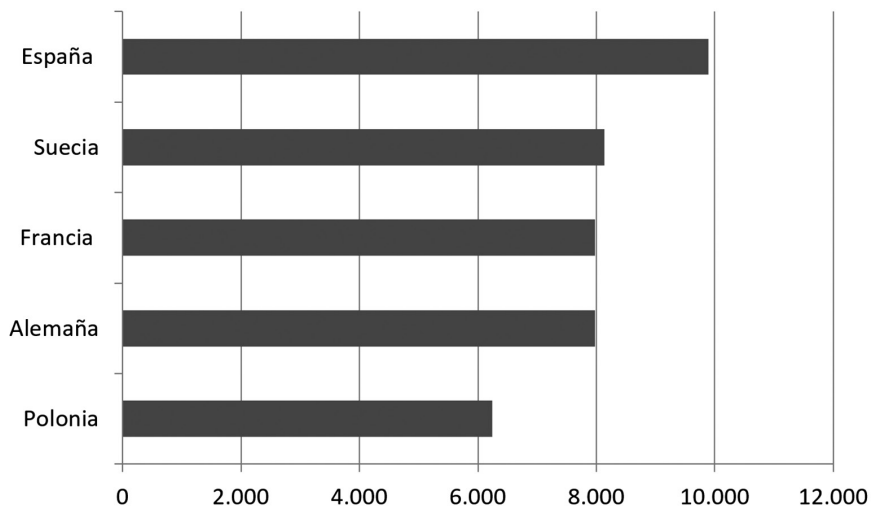


Fonte: EMSA (2016).

**Gráfico 3. Países alleos á UE que solicitan máis ratificacións ou certificados de equivalencia para oficiais**



Fonte: EMSA (2016).

**Gráfico 4. Países da UE que expiden máis certificados de competencia para mariñeiros**

Fonte: EMSA (2016).

España é o segundo país da UE en expedición de certificados de competencia a mulleres (16,67%), por detrás de Francia (17,09%) e por diante de Reino Unido (14,53%).

## 5. O control da calidade e o cumprimento coa normativa

A pesar dos esforzos continuados dos organismos internacionais por estandarizar e regular a educación e a formación dos mariños, aínda existen diferenzas notables nas prácticas e os modelos aplicados. Bloor, Sampson Gekara (2014) sosteñen que son os propios empregadores os que exercen influencias contraditorias nos provedores de educación e formación marítima, ao demandaren unha alta cantidade de mariños e, ao tempo, manifestaren a súa insatisfacción coa calidade dos mariños recibidos e solicitaren unha regulación e un control máis estritos sobre a formación e certificación.

Estes problemas de falta de estandarización e calidade nos sistemas e procesos de formación e certificación, así como as evidentes mostras de fraude na certificación de mariños (Obando-Rojas *et al.*, 2004), levaron a OMI a deseñar un sistema dobre de control de calidade: por unha banda, teriamos o uso de múltiples instrumentos e órganos reguladores, coñecido como *smart regulation*; e, pola outra, a obrigatoriedade dos

estados de demostrar o seu cumprimento da normativa internacional, coñecida como *enforced self-regulation* (Sampson e Bloor, 2007).

O exemplo máis claro da *smart regulation* é o control polo estado reitor do porto: logo dunha serie de acordos rexionais, os estados asinantes realizan auditorías a bordo dos buques estranxeiros que recalán nos seus portos, co fin de comprobar que os devanditos buques cumpren coa normativa internacional, todo iso con base nunhas normas e metodoloxías de inspección comúns. Nestas inspeccións, os estados poden comprobar que os mariños enrolados nos buques que visitan os seus portos posúen as cualificacións necesarias para o posto que ocupan a bordo. Esta verificación efectúase mediante a revisión visual dos certificados de competencia, proceso que, porén, presenta diversos problemas (Winchester, 2005):

- a) Os certificados de competencia non posúen un formato estandarizado, o que dificulta a inspección visual.
- b) Moitos certificados carecen de marcas de seguridade, o cal impide detectar se son fraudulentos.
- c) Non existe unha base de datos centralizada sobre a expedición de certificados de ámbito internacional, o que facilitaría enormemente a verificación.
- d) A formación dos inspectores en cuestións de marcas de seguridade de certificados é, nalgúns casos, moi limitada.

Así e todo, cabe sinalarmos as inspeccións polo estado reitor do porto conseguiron demostrar a existencia de certificados fraudulentos, algúns deles manipulados polos propios mariños, pero noutros casos, moito máis graves, froito dunha sistemática fraude administrativa por parte dalgunhas autoridades (Obando-Rojas *et al.*, 2004).

Con relación á *enforced self-regulation*, podemos destacar o proceso establecido pola OMI para configurar a denominada «lista branca». Trátase dun sistema establecido en 2003 polo que aos estados parte se lles require auditar a calidade da formación dos seus centros de educación e formación marítima, e fornecer as evidencias documentais do devandito proceso de auditoría á OMI. Só os mariños formados en institucións dos estados parte que figuran na lista branca poderán ter certificados de competencia recoñecidos para traballar internacionalmente. A pesar de que a implantación deste sistema levou á clausura dalgunhas institucións de formación marítima que non cumprían cos mínimos de calidade establecidos, Bloor, Sampson e Gekara (2014) sosteñen que



existen poucas evidencias de que a calidade da formación dos novos mariños mellorase grazas á introdución da lista branca; é máis, este sistema, en palabras de Bloor (2012), só asegura que os estados parte cumpren cos papeis.

Resulta evidente que os garantes da calidade da educación e a formación marítima deben ser, en primeira instancia, os estados que a ofertan. No entanto, algúns destes estados atópanse con serias dificultades para realizar e controlar as probas que conducen á obtención dos certificados de competencia. Algúns países carecen de persoal cualificado para levar a cabo estas probas, ou dos recursos económicos necesarios. Outros países carecen de recursos en infraestrutura para garantir uns estándares de formación. Todo iso resulta, de acordo con Sampson e Bloor (2007), un claro sinal do fallo da autorregulación con respecto ao establecemento de niveis de calidade consistentes na provisión internacional de educación e formación para os mariños.

No caso de Europa, a Directiva 2008/106/CE introduce un procedemento para avaliar o grao de cumprimento do Convenio STCW por parte dos países alleos á UE co fin recoñecer os seus certificados. Agora ben, tamén establece a necesidade de verificar os niveis de implementación deste convenio por parte dos países membros da UE. A tarefa de avaliar tanto aos países alleos á UE como aos países da UE foi asignada á EMSA, que realiza inspeccións nos países participantes cada cinco anos. Arestora atópanse integrados neste sistema cincuenta países alleos á UE, amais dos vinte e sete da UE. Unha auditoría deste tipo adoita ter as seguintes fases:

- a) En primeiro lugar, efectúase unha análise detallada das medidas que o estado que vai ser avaliado adoptou para cumprir coa súa adhesión ao Convenio STCW.
- b) En segundo lugar, acórdase un par de visitas dos inspectores da EMSA:
  - visítanse as partes da administración responsables da posta en marcha e o mantemento dos sistemas de educación, formación e certificación marítima;
  - e visítanse tamén os centros de educación e formación marítima, co fin de comprobar a calidade do sistema e os seus procedementos, a súa forma de operar e os recursos humanos e técnicos con que contan.

En España, da inspección dos centros de formación ocúpase o Real decreto 973/2009, do 12 de xuño, polo que se regulan as titulacións profesionais da mariña mercante, e o Real decreto 36/2014, do 24 de xaneiro, polo que se regulan os títulos profesionais do sector pesqueiro. Os puntos que podemos salientarmos no tocante ás condicións que deben cumprir os centros na realización das auditorías son os seguintes:

- a) Estar debidamente homologados.
- b) Ter establecido un sistema de garantía da calidade.
- c) Contar con normas de calidade que abrangan os distintos aspectos do sistema de titulación, os cursos e programas de formación, os exames e a súa avaliación, así como a cualificación e a experiencia dos formadores e avaliadores.

## 6. Conclusións

O comercio marítimo é unha actividade global, por canto que practicamente todos os países do mundo teñen intereses nela. Esta globalización do transporte marítimo acentuouse coa aparición dos rexistros abertos e o crecente abandearamento fóra dos armadores, co fin de aproveitar, entre outras vantaxes, a posibilidade de abaratar os custos de explotación reducindo os custos da tripulación. Igualmente, o fenómeno das bandeiras de comenencia permitiu aos armadores evitar as restricións sobre a nacionalidade das tripulacións impostas nos seus países de orixe, o que deu lugar a un verdadeiro mercado de traballo internacional, polo que a circulación de traballadores do mar no ámbito internacional é hoxe en día unha realidade. É por iso que se fan imprescindibles o desenvolvemento e a posta en marcha de normas e regulacións de aplicación mundial que procuren uns estándares mínimos en cuestións tan básicas como as condicións laborais, a formación e educación dos mariños e a súa cualificación.

A OMI e a OIT desenvolveron unha ampla normativa que procura garantir os estándares de formación e cualificación dos mariños. En España, a adhesión a estas normas internacionais deu lugar a un amplísimo conxunto de regulacións que contemplan todos os aspectos relacionados coa formación, a certificación e o enrolamento dos mariños españois.

Non obstante, se nos movemos ao plano internacional, e tendo en conta que a posta en funcionamento e o control do cumprimento da normativa emanada da OMI e a OIT dependen da vontade dos estados que a ratifican, atopámonos con que non todos os países dispoñen das infraestruturas e os medios económicos e persoais necesarios para implementar con garantías estas regulacións internacionais. É por iso que se estableceron outros mecanismos de control do cumprimento como o control polo estado reitor do porto ou a denominada «lista branca».

Estes mecanismos serviron para poñer de manifesto profundas deficiencias nos sistemas de formación e certificación de determinados países provedores de mariños, así

como para sacar á luz determinadas prácticas fraudulentas con relación á expedición de certificados de competencia. Resulta evidente, pois, que aínda que a normativa que regula a formación e a certificación de mariños no nivel internacional parece ser máis que suficiente, si sería necesario afondar na regulación dos mecanismos de control tanto da implementación das devanditas normas como do proceso de certificación.

## Referencias bibliográficas

- BALLESTER, I.; DE LA CAMPA, R. e CASTAÑOS, A. (2014) «La formación mínima de la gente de mar y la exigible incorporación del Convenio STCW enmendado por la Conferencia de Manila y las directivas del STCW al ordenamiento español» en Fotinopoulou Basurko, O. (coord.) *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*. Bilbao, Gomylex, pp. 421-486.
- BERG, N.; STOGARD, J. e LAPPALAINEN, J. (2013) *The Impact of Ship Crews on Maritime Safety*. Turku, Universidade de Turku. Disponible no enderezo web <<https://bit.ly/2RYoQQS>>.
- BERGQUIST, C. (2008) [en liña] «Training of Future Seafarers - New Challenges for METs». Relatorio presentando na 16<sup>th</sup> Conference of International Maritime Lecturer's Association, que tivo lugar en Izmir, Turquía, os días 14-17 de outubro de 2008. Disponible no enderezo web <<https://bit.ly/2ymDpFP>>.
- BLOOR, M. J. (2012) «The Rime of the Globalised Mariner: in six parts (with bonus tracks from a chorus of Greek shippers)» *Sociology* 47(1), pp. 30-50.
- BLOOR, M.; SAMPSON, H. e GEKARA, V. (2014) «Global Governance of Training Standards in an Outsourced Labour Force: The Training Double-Bing in Seafarers License and Certification Assessments» *Regulation and Governance* 8(4), pp. 455-471.
- DE LA CAMPA, R. e LOURO, J. (2015) «El peso de las regulaciones internacionales en la programación de las titulaciones náuticas en la Universidad de A Coruña» en Membiela, P.; Casado, N. e Cebreiros, M.<sup>a</sup> I. (coords.) *Presente y futuro de la docencia universitaria*. Vigo, Educación Editora, pp. 99-104.
- EMAD, G. R. e ROTH, W.-M. (2008) «Contradictions in the Practices of Training for and Assessment of Competency: A Case Study from the Maritime Domain» *Education + Training* 50(3), pp. 260-272.
- EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY (EMSA) (2016) [en liña] *Seafarers Statistics in the EU. Statistical Review (2014 data STCW-IS)*. Disponible no enderezo web <<https://bit.ly/2yNSJuu>>.
- HAIR, A. (2009) [en liña] «Development of Maritime Training and Education (MET) to Meet Future Industry Demands». Relatorio presentado na 10<sup>th</sup> Annual General Assembly of Interna-

tional Association of Maritime Universities (AGA10), que tivo lugar en San Petersburgo o 21 de setembro de 2001. Dispoñible no enderezo web <<https://bit.ly/2P6lwVn>>.

HICKETHIER, A. e SHEN, H. J. (2010) [en liña] «Developing Cost Effective STCW 2010 E-Learning Courses through International Cooperation, A Case Study». Relatorio presentando na 18<sup>th</sup> Conference of International Maritime Lecturers' Association, que tivo lugar en Shanghai os días 20-23 de outubro de 2010. Dispoñible no enderezo web <<https://bit.ly/2RVIZY3>>.

LEONG, P. (2012) [en liña] *Understanding the Seafarer Global Labour Market in the Context of a Seafarer 'Shortage'*. Tese de doutoramento presentada na School of Social Sciences da Universidade de Cardiff. Dispoñible no enderezo web <<https://bit.ly/2CPOD9A>>.

OBANDO-ROJAS, B.; WELSH, I.; BLOOR, M.; LANE, T.; BADIGANAVAR, V. e MAGUIRE, M. (2004) «The Political Economy of Fraud in a Globalized Industry: The Case of Seafarers' Certifications» *The Sociological Review* 52, pp. 295-313.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DO TRABALLO (OIT) (2003) [en liña] *Improved Security of Seafarers' Identification*. Dispoñible no enderezo web <<https://bit.ly/2P9xTQM>>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (2003) *Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros. Edición de 2001*. Londres, OMI.

SAMPSON, H. e BLOOR, M. (2007) «When Jack Gets out of the Box: The Problems of Regulating a Global Industry» *Sociology* 41(3) pp. 551-569.

WINCHESTER, N. (2005) «Global Regulation of Seafarers Certification» en VV. AA. *Proceedings of the Seafarers International Research Centre's Fourth International Symposium*. Cardiff, Cardiff University Press, pp. 7-27.

ZIARATI, R.; DEMIREL, E.; LAHIRY, H. e ZIARATI, M. (2011) [en liña] «International Cooperation for Maritime Education and Training». Relatorio presentando na 19<sup>th</sup> Conference of International Maritime Lecturer's Association, que tivo lugar en Opatija (Croacia) entre os días 28 de setembro e 1 de outubro de 2011. Dispoñible no enderezo web <<https://bit.ly/2QQVZwC>>.