

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas»**

[COM(2011) 555 final — 2011/0239 (COD)]

(2012/C 43/16)

Ponente único: **Anna BREDIMA**

El 30 de septiembre y el 28 de septiembre de 2011, respectivamente, de conformidad con los artículos 100.2 y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo de la Unión Europea y el Parlamento Europeo decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

*«Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas»*

COM(2011) 555 final — 2011/0239 (COD).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 23 de noviembre de 2011.

En su 476º Pleno de los días 7 y 8 de diciembre de 2011 (sesión del 7 de diciembre de 2011), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 176 votos a favor, 3 en contra y 10 abstenciones el presente dictamen.

## 1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 La mejora de la formación de la gente de mar es fundamental para el atractivo de las profesiones marítimas en la UE y una vía para conseguir una mayor seguridad y protección marítimas. Los conocimientos técnicos marítimos tienen una importancia estratégica para mantener la posición marítima de vanguardia que ocupa la UE a nivel mundial.

1.2 El CESE aprueba la propuesta de Directiva por la que se alinea la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas con las enmiendas de Manila (2010) al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) de 1978.

1.3 Es esencial que los Estados miembros de la UE adopten la Directiva propuesta, porque a partir de 2012 la formación de la gente de mar se someterá a nuevas normas a escala mundial por lo que se refiere a las cualificaciones, el perfil profesional, la seguridad y la titulación, como resultado de la entrada en vigor de las enmiendas de Manila al Convenio STCW.

1.4 El CESE no está de acuerdo con la redacción propuesta para el apartado 11 del artículo 15, según la cual «los Estados miembros podrán autorizar o registrar convenios colectivos que prevean excepciones a los períodos de descanso prescritos [para los trabajadores] ...». La Directiva de la UE no debería apartarse de la formulación de la legislación internacional y de la UE vigentes, es decir, el Convenio 180 de la OIT, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT de 2006 y la Directiva 1999/63/CE. Esta última Directiva sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar se sacó adelante tras largas y difíciles negociaciones entre los interlocutores sociales, y las instituciones de la UE deberían respetar los resultados del diálogo social.

1.5 El CESE propone que en la propuesta de Directiva se especifique el formato normalizado para el registro de los períodos de descanso y de trabajo. El formato normalizado podría hacer referencia a las directrices OMI/OIT para el desarrollo de cuadros que indiquen la ordenación del trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y los formatos de registro de los períodos de trabajo y de descanso.

1.6 El CESE señala que aunque las enmiendas al Convenio STCW entrarán en vigor el 1 de enero de 2012, la Directiva propuesta no entrará en vigor hasta julio de 2012 debido a los procedimientos legislativos preparatorios del Consejo de la UE y del Parlamento Europeo. El CESE llama la atención sobre el hecho de que surgirán problemas con el control del Estado del puerto fuera de la UE respecto a los nuevos períodos de trabajo de la gente de mar y que los marinos de la UE no dispondrán desde el primer momento de la titulación STCW 2010. Se hace necesaria una clarificación desde el punto de vista jurídico.

1.7 Respecto a la evaluación de terceros países con el fin de reconocer sus centros y títulos de formación, el CESE considera realista la ampliación de los tres meses actuales a dieciocho habida cuenta de la ingente carga de trabajo que supone para los países marítimos y de la falta de recursos de los países no marítimos.

1.8 El CESE considera positivo que se vaya a requerir a los Estados miembros de la UE que faciliten a la Comisión Europea información normalizada sobre la titulación de la gente de mar con fines de análisis estadístico.

1.9 El CESE propone que en la Directiva propuesta se incluya la definición de marinero electrotécnico con arreglo a lo dispuesto en el Convenio STCW.

1.10 El CESE insta a la Comisión y a los Estados miembros a examinar urgentemente la formación antipiratería de la gente de mar ante el rápido aumento de los ataques de los piratas a escala mundial. Dicha formación debería basarse en las Mejores Prácticas de Gestión de las Naciones Unidas y en el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

## 2. Introducción

2.1 La clave para un transporte marítimo rentable estriba en la calidad de la formación que se imparte a los marinos. Incluso en tiempos de turbulencias económicas a escala mundial, la formación de la gente de mar no debe considerarse un coste sino una inversión. La formación de la gente de mar es una vía para conseguir una mayor seguridad y protección marítimas.

2.2 El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW) de 1978 adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) versa principalmente sobre los requisitos de formación de los oficiales. El Convenio STCW fue modificado por primera vez en 1995 y posteriormente en junio de 2010 por las enmiendas de Manila.

2.3 En dictámenes anteriores<sup>(1)</sup> el CESE ha destacado la importancia de los conocimientos técnicos marítimos europeos, el modo en que las directivas de la UE aplican el Convenio STCW y la mejora de la formación marítima como una de las principales medidas para atraer a los jóvenes a las profesiones marítimas (conferencia «Reforzar el atractivo de las profesiones marítimas en la UE» organizada por el CESE el 11 de marzo de 2010). Para la UE resulta esencial mantener su fuerza laboral de 250 000 profesionales del mar porque si desaparece también podrían perder su empleo los más de dos millones de personas que trabajan en actividades marítimas en la UE. Por lo tanto, la mejora de la formación marítima tiene una importancia estratégica para mantener la posición marítima de vanguardia que ocupa la UE a nivel mundial.

2.4 El doble propósito de la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 2008/106/CE es, en primer lugar, adaptar la legislación de la UE a las normas internacionales mediante la transposición del Convenio STCW de la OMI (1978) revisado que se aprobó en la Conferencia de Manila (2010) y, en segundo lugar, establecer requisitos para que los Estados miembros de la UE faciliten información sobre los títulos y ampliar el plazo para el reconocimiento de los sistemas de formación de terceros países. Las nuevas normas internacionales entrarán en vigor el 1 de enero de 2012. La fecha

propuesta para su entrada en vigor en la UE es el 31 de diciembre de 2012. El resultado final será garantizar una aplicación uniforme del Convenio STCW actualizado por parte de los Estados miembros y garantizar que los marinos que trabajan a bordo de buques de bandera de la UE con títulos expedidos por terceros países tengan una formación adecuada.

## 3. Observaciones generales

3.1 A partir de 2012 la formación de la gente de mar se someterá a nuevas normas por lo que se refiere a las cualificaciones, el perfil profesional, la seguridad y la titulación. La formación y la titulación tienen una importancia fundamental para la seguridad marítima porque la probabilidad de que se produzcan accidentes es mayor en caso de formación insuficiente o de falta de una titulación adecuada. El Convenio STCW de la OMI es uno de los cuatro principales convenios marítimos a escala mundial. Los otros tres son el Convenio Internacional sobre la Protección de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL) y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (CTM). Dado que los Estados miembros de la UE también son signatarios de dicho Convenio, es importante armonizar entre sí la legislación internacional y la de la UE. Las enmiendas establecen normas más rigurosas sobre aptitud física, aptitud para el servicio y uso indebido de alcohol, introducen nuevos perfiles profesionales, como el de «marinero de primera» y el de «oficial electrotécnico», y establecen requisitos de formación en seguridad para toda la gente de mar, así como tipos de titulación más simples y claros. La propuesta de Directiva aporta mejoras en los procedimientos (por ejemplo, de comitología y reconocimiento de los centros de formación de terceros países) y el requisito de que los Estados miembros faciliten estadísticas sobre la formación de la gente de mar.

3.2 El CESE aprueba la propuesta de Directiva por la que se alinea la Directiva 2008/106/CE relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas con las enmiendas de Manila al Convenio STCW. Propone que la Comisión Europea garantice adecuadamente el cumplimiento de la Directiva STCW por los Estados miembros e insiste en que se respete el Convenio STCW en lo que se refiere a la evaluación de terceros países con el fin de reconocer sus centros y títulos de formación. Aunque la propuesta es en buena medida una transposición textual de las enmiendas de Manila a la legislación de la UE, el CESE sugiere asimismo pequeñas modificaciones a las disposiciones europeas vigentes sobre el reconocimiento de los títulos de la gente de mar.

3.3 El CESE señala que el Grupo Operativo sobre Empleo y Competitividad Marítima de la Comisión Europea (DG MOVE) presentó recomendaciones (en julio de 2011) para integrar el Acuerdo de Manila sobre el Convenio STCW en el Derecho de la UE. La normalización de la formación a nivel mundial permite a los buques europeos disponer de marinos bien formados independientemente de dónde haya recibido formación su tripulación. Tal como ha afirmado el Comisario de Transportes Kallas, «dado que el transporte marítimo es una industria mundial, es fundamental que se establezcan también normas mínimas de formación a escala internacional».

(1) DO C 168, 20.7.2007, pp. 50-56  
DO C 211, 19.8.2008, pp. 31-36  
DO C 255, 22.9.2010, pp. 103-109  
DO C 248, 25.8.2011, pp. 22-30  
DO C 14, 16.1.2001, p. 41  
DO C 80, 3.4.2002, pp. 9-14  
DO C 133, 6.6.2003, pp. 23-25  
DO C 157, 28.6.2005, pp. 42-47  
DO C 157, 28.6.2005, pp. 53-55  
DO C 97, 28.4.2007, pp. 33-34  
DO C 151, 17.6.2008, p. 35.

3.4 En su reciente dictamen acerca del Libro Blanco del Transporte (dictamen sobre el *Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible* – CESE 1607/2011 de 26 de octubre de 2011 – Ponente: Sr. Coulon, coponente: Sr. Back), recientemente, el CESE reiteró que «la legislación de la UE debería estar totalmente en línea con la legislación internacional, y especialmente con el CTM de la OIT y el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar (STCW) de la Organización Marítima Internacional (OMI)».

3.5 Investigaciones recientes han demostrado la existencia de un preocupante problema de títulos falsos en el mercado de trabajo internacional, especialmente entre los marineros, que arroja dudas sobre la validez de las titulaciones. Por otra parte, muchos marineros de terceros países no están disponibles para compensar la escasez de marineros de la UE en los mercados de trabajo debido a diferencias culturales, problemas lingüísticos y restricciones de empleo <sup>(2)</sup>.

#### 4. Observaciones específicas

4.1 *Apartado 9 del artículo 15 (formato normalizado de registro de los períodos diarios de descanso)*

4.1.1 En el apartado 9 del artículo 15 no se especifica un formato normalizado para el registro de los períodos de descanso y los períodos de trabajo que están obligadas a llevar las administraciones. El apartado 7 de la sección A-VIII/1 del Convenio STCW modificado por los acuerdos de Manila se refiere a las directrices OMI/OIT para el desarrollo de cuadros que indiquen la ordenación del trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y los formatos de registro de sus períodos de trabajo y de descanso. Por otra parte, en los apartados 10 y 11 de la norma A 2.3 – regla 2.3 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT de 2006 también se hace referencia a un formato normalizado de registro de las horas de trabajo y de descanso.

4.1.2 El CESE propone que en la propuesta de Directiva se especifique el formato normalizado para el registro de los períodos de descanso y de trabajo. El formato normalizado debería hacer referencia a las directrices OMI/OIT para el desarrollo de cuadros que indiquen la ordenación del trabajo de la gente de mar a bordo de los buques y los formatos de registro de sus períodos de trabajo y de descanso.

4.2 *Artículo 15 (11) (períodos de descanso)*

4.2.1 El apartado 11 del artículo 15 revisado estipula que «los Estados miembros podrán autorizar o registrar convenios colectivos que prevean excepciones a los períodos de descanso prescritos». Esto representa una importante restricción respecto a los textos establecidos en la legislación internacional y de la UE vigentes, especialmente el Convenio STCW revisado y el Convenio 180 de la OIT (y por tanto respecto al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT).

4.2.2 El texto del apartado 11 del artículo 15 difiere del de la Directiva 1999/63/CE de 21/6/1999 relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST). Estos acuerdos se sacaron adelante tras largas y difíciles negociaciones entre los interlocutores sociales y el resultado final de dichas negociaciones representa un delicado equilibrio. Cualquier enmienda o modificación del texto de un acuerdo entre interlocutores sociales debería decidirse mediante debates y negociaciones entre interlocutores sociales. El nuevo texto restringido del apartado 11 del artículo 15 no es resultado de un debate o una negociación entre interlocutores sociales. Ha sido introducido por la Comisión Europea sin ninguna consulta previa de los interlocutores sociales. El CESE insta a la Comisión a respetar el texto establecido en la Directiva 1999/63/CE relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar.

#### 4.3 *Entrada en vigor de la nueva Directiva*

4.3.1 Las enmiendas de Manila al Convenio STCW entrarán en vigor el 1 de enero de 2012. Sin embargo, habida cuenta del procedimiento legislativo ordinario del Consejo de Ministros y el Parlamento Europeo, la Comisión Europea dispone que «puesto que en ese momento [es decir, el 1 de enero de 2012] no se habrá adoptado todavía la presente propuesta, se ha previsto que la Directiva entre en vigor tan pronto sea publicada en el Diario Oficial».

4.3.2 Debido al retraso en la aprobación de la Directiva se producirá una paradoja jurídica, es decir, un conflicto entre el Acuerdo de Manila sobre el Convenio STCW y la Directiva STCW revisada, especialmente en lo que se refiere a la fecha de su entrada en vigor. Los Estados miembros no acatarán sus obligaciones internacionales el 1 de enero de 2012 o bien, si ratifican el Convenio, no acatarán la Directiva STCW vigente. Lo más probable es que los Estados miembros esperen al resultado final de la Directiva antes de ratificar el Acuerdo de Manila. Mientras tanto, los buques abanderados en la UE seguirán navegando hacia y desde terceros países que podrán haber ratificado ya el Acuerdo de Manila. Esto plantearía un serio problema a los buques que enarboles un pabellón de la UE, puesto que los Estados con bandera de la UE no seguirían todavía las normas del Acuerdo de Manila.

4.3.3 El CESE llama la atención sobre el hecho de que surgirán problemas con el control del Estado del puerto fuera de la UE, especialmente respecto a las nuevas disposiciones sobre los períodos de descanso. Esta preocupación se refiere a la aplicación de los nuevos requisitos sobre períodos de descanso. Es preciso reconocer que algunos buques con bandera de la UE podrán tener problemas con el control del Estado del puerto en los puertos de terceros países. También es posible que los marinos de la UE resulten menos competitivos, porque no dispondrán desde el primer momento de la titulación STCW 2010. Asimismo podrán surgir problemas con la validez de los títulos y el efecto de los períodos de validez de los refrendos expedidos a marinos de la UE por terceros países. Habida cuenta de lo anterior, se hace necesaria una clarificación desde el punto de vista jurídico.

<sup>(2)</sup> DO C 80, 03.4.2002, pp. 9-14.

#### 4.4 Reconocimiento de los sistemas de formación y titulación de terceros países

4.4.1 Respecto a la evaluación de terceros países con el fin de reconocer sus centros y títulos de formación, la propuesta amplía el plazo actual de tres meses a dieciocho meses. Algunos Estados miembros desean un plazo más largo debido a la ingente carga de trabajo que supone para las naciones marítimas (como Malta) o debido a la falta de recursos de los países no marítimos. El CESE considera que la ampliación es realista habida cuenta de la carga de trabajo de las naciones marítimas.

#### 4.5 Sistema de Información STCW

4.5.1 La Comisión lamenta la existencia de datos inexactos sobre los títulos. Propone recopilar de forma armonizada y coherente la información existente en los registros nacionales. El CESE considera positivo que se exija a los Estados miembros de la UE que faciliten a la Comisión Europea información normalizada sobre la titulación de la gente de mar con fines de análisis estadístico. La utilización del «Sistema de Información STCW» de la AESM como plataforma para la recogida de la información necesaria ayudará a la industria a calcular la oferta y demanda actual de gente de mar y a prever cómo serán en el futuro.

#### 4.6 Marinero electrotécnico

4.6.1 Aunque la propuesta de Directiva se refiere a la regla III/7, la definición de marinero electrotécnico establecida en la regla I/1 (36) no se ha añadido a la nueva propuesta de Directiva.

4.6.2 El CESE propone que en la propuesta de Directiva se incluya la definición de marinero electrotécnico recogida en la regla I/1 (36) del Convenio STCW, a saber: «Marinero electrotécnico: un marinero cualificado conforme a lo dispuesto en la regla III/7 del Convenio».

#### 4.7 Formación antipiratería

4.7.1 El CESE prevé que la formación antipiratería de la gente de mar constituirá una necesidad urgente en vista del rápido aumento del fenómeno de la piratería y sus repercusiones en la gente de mar. Insta por tanto a la Comisión a examinar este asunto con los Estados miembros teniendo en cuenta las disposiciones pertinentes de las Mejores Prácticas de Gestión de las Naciones Unidas (para la piratería) y el Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (Código PBIP).

Bruselas, 7 de diciembre de 2011.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Staffan NILSSON

---