

GRADO EN NÁUTICA Y TRANSPORTE MARÍTIMO

TRABAJO FIN DE GRADO

SITUACIÓN DEL ALUMNADO DURANTE LAS PRÁCTICAS DE EMBARQUE NECESARIAS PARA LA OBTENCIÓN DE LA TITULACIÓN PROFESIONAL: ANÁLISIS Y PROPUESTAS DE MEJORA



Estudiante: Cabado, Zabala, Ander

Director/Directora: Arriola, Gutierrez, Edurne

Curso: 2023-2024

Lugar y fecha: Santurtzi, 27/06/2024

En este trabajo de fin de grado se estudia la situación del alumnado del sector marítimo durante su periodo de prácticas a bordo de buques de la marina mercante, teniendo como objetivo esclarecer tanto las condiciones de vida como la disposición laboral y legal de los cadetes para dar una visión general de su papel en la industria y plantear posibles mejoras en la calidad de vida de los estudiantes a bordo. Con este propósito se han recogido datos de diferentes publicaciones y bases de datos; incluyendo "Scopus", y se ha realizado una encuesta entre el alumnado de náutica y marina que ha realizado prácticas a bordo en la que han participado 25 personas. Con la realización de este trabajo, se ha arrojado luz sobre las circunstancias del alumnado que realiza sus prácticas embarcado, revelando deficiencias en el ámbito laboral. Por lo tanto, se ha llegado a la conclusión de que existe una notable precariedad en este ámbito y se han planteado posibles medidas para mejorar la situación a futuro.

Palabras clave: Alumno, prácticas, embarque, condiciones de vida, precariedad, situación laboral

This end of degree project studies the situation of cadets in the maritime sector during their internship period on board merchant navy ships, with the aim of clarifying both the living conditions and the legal and working conditions of the students in order to give an overview of their role in the industry and to propose possible improvements in the quality of life of students on board. For this purpose, data has been collected from different publications and databases, including "Scopus", and a survey has been carried out among nautical and marine students who have done internships on board, in which 25 people have participated. By carrying out this work, light has been shed on the circumstances of the students who do their work experience on board, revealing deficiencies in the field of the maritime industry. It has therefore been concluded that there is considerable precariousness in this area and possible measures have been proposed to improve the situation in the future.

Keywords: Student, internships, boarding, living conditions, precariousness, working conditions

Gradu-amaierako lan honetan, itsas sektoreko ikasleen egoera aztertzen da itsasontzi merkanteetan praktikak egiten dituzten bitartean. Helburua kadeteen bizi-baldintzak, lan-baldintzak eta lege-antolaera argitzea da, industrian duten zereginaren ikuspegi orokorra emateko eta itsasontzietako ikasleen bizi-kalitatean izan daitezkeen hobekuntzak planteatzeko. Helburu horrekin, hainbat argitalpen eta datu-basetako informazioa bildu da, "Scopus" plataforma barne, eta itsasontzian praktikak egin dituzten nautikako ikasleen artean inkesta bat egin da, 25 pertsonak parte hartu dutelarik. Lan hori eginda, ontziratutako praktikak egiten dituzten ikasleen inguruabarrak argitu dira, eta lan-eremuan gabeziak daudela erakutsi da. Horrenbestez, eremu horretan prekarietate nabarmena dagoela ondorioztatu da, eta etorkizuneko egoera hobetzeko neurri posibleak planteatu dira.

Gako-hitzak: Ikaslea, praktikak, ontziratzea, bizi-baldintzak, prekarietatea, lan-baldintza

ÍNDICE

ACRÓNIMOS	1
LISTA DE TABLAS	2
LISTA DE GRÁFICOS	3
MEMORIA	4
INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO	4
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	6
OBJETIVOS	6
BENEFICIOS QUE APORTA EL TRABAJO	7
MARCO TEÓRICO	9
PRÁCTICAS PROFESIONALES	9
CIRCUNSTANCIAS DEL ALUMNADO EMBARCADO	12
Contexto laboral de los trabajadores en la mar	12
La figura del alumno	15
Dificultad para encontrar embarque	16
LEGISLACIÓN VIGENTE	22
Normativa española	22
Maritime Labour Convention	23
METODOLOGÍA	26
ENCUESTA	26
DIAGRAMA DE GANT	27
RESULTADOS	28
Características demográficas	28
Bienestar laboral	30
Ámbito social	37
Punto de vista de los encuestados	39
DISCUSIÓN	42
CONCLUSIONES	50
BIBLIOGRAFÍA	53
ANEXO I	57

ACRÓNIMOS

OMI: Organización Marítima Internacional

ODS: Objetivos de Desarrollo Sostenible

ONU: Organización de las Naciones Unidas

STCW: Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

BOE: Boletín Oficial del Estado

TFG: Trabajo de Fin de Grado

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante

AESM: Agencia Europea de Seguridad Marítima

MLC: Maritime Labour Convention

ANAVE: Asociación de Navieros Españoles

COMME: Colegio de Oficiales de la Marina Mercante

NUMAST: National Union of Marine, Aviation and Shipping Transport Officers

LISTA DE TABLAS

Tabla 1:.....	18
Tabla 2:.....	19

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1:	28
Gráfico 2:	29
Gráfico 3:	29
Gráfico 4:	31
Gráfico 5:	32
Gráfico 6:	32
Gráfico 7:	33
Gráfico 8:	34
Gráfico 9:	34
Gráfico 10:	35
Gráfico 11:	35
Gráfico 12:	36
Gráfico 13:	36
Gráfico 14:	36
Gráfico 15:	38
Gráfico 16:	38
Gráfico 17:	39
Gráfico 18:	40

MEMORIA

En este apartado se dará una breve introducción al contenido del trabajo y se explicaran los objetivos de este, así como los objetivos de desarrollo sostenible con los que guarda relación.

INTRODUCCIÓN Y CONTEXTO

El alumnado juega un papel relevante en la industria marítima. Desde la Organización Marítima Internacional (OMI) se regula la formación que debe tener todo oficial de la marina mercante. Estos requisitos se recogen dentro del convenio STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) donde se especifica que para la obtención del título de piloto o maquinista el alumnado deberá cursar unas prácticas de embarque de al menos un año para poder presentarse al examen de Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante u Oficial de Maquinas de Segunda de la Marina Mercante y obtener así la certificación profesional que les permitirá acceder a la profesión de oficial de puente o de máquinas. Un año de prácticas para la obtención del título supone un periodo muy prolongado en comparación con la mayoría de titulaciones y la figura del alumnado en la mar es a menudo desestimada. Durante este tiempo los estudiantes llevan a cabo sus respectivas guardias con los oficiales correspondientes y desarrollan las tareas recogidas en el libro de formación de alumnos en la mar; no obstante, en la gran mayoría de los casos se excede el periodo laboral de 8 horas y los alumnos realizan tareas extraordinarias. Asimismo, la labor del alumno a bordo no está acotada dentro del marco legal, existe una ausencia de información en lo que respecta a la figura del alumno tanto en el marco legal como a nivel académico lo cual me ha hecho pensar en la vulnerabilidad de estos en el entorno laboral. Opino que estar en el escalón jerárquico más bajo dentro de un medio tan complicado como es el transporte marítimo puede dar lugar a una

problemática compleja. Es por ello que he decidido investigar la situación de los cadetes tanto desde el ámbito laboral y legal como desde el punto de vista del propio alumnado.

Este trabajo tiene un enfoque cualitativo. Para llevarlo a cabo se han utilizado unilateralmente revisión bibliográfica y una encuesta pensada específicamente para alumnos que hayan desempeñado sus prácticas a bordo. Se ha escogido la encuesta como método de investigación para realizar una comparativa entre el ámbito teórico y legislativo de la materia; investigado mediante la revisión bibliográfica, y el ámbito práctico basado en las respuestas obtenidas de los alumnos. En esta encuesta han participado 25 alumnos del sector marítimo a lo largo de 76 días usando la plataforma “*Google forms*”. Para el análisis de los datos obtenidos se han desarrollado estadísticas y gráficas que detallan los resultados de la encuesta y ayudan a responder las hipótesis planteadas. Respecto a la revisión bibliográfica, se ha realizado una búsqueda exhaustiva de artículos y publicaciones referentes al ámbito laboral de los cadetes en la mar. Se han investigado tanto publicaciones científicas recogidas en Scopus, como legislativas recogidas en el Boletín Oficial del Estado (BOE) y en la OMI, así como noticias y publicaciones de organismos relacionados con el sector marítimo. Los datos recopilados mediante este método han servido como base teórica para esta investigación y han marcado las pautas para el desarrollo de las preguntas de la encuesta.

Este trabajo se divide en cuatro apartados principales: la situación laboral del alumnado durante su periodo de prácticas a bordo, las condiciones de vida del alumnado a bordo, la disposición legal del alumnado y el análisis de la encuesta realizada. En el primer apartado se estudia todo lo relativo a las labores realizadas por los alumnos a bordo; las horas de trabajo y descanso y los diferentes trabajos que se realizan. También se estudian las condiciones de los contratos de prácticas y se da un enfoque real de la situación utilizando testimonios de los propios estudiantes sacados de la encuesta realizada entre los alumnos. En el segundo capítulo se indaga acerca de las condiciones de

vida del alumnado centrándonos en la perspectiva de los propios cadetes y su visión de la experiencia y convivencia en el entorno marítimo. Seguidamente enfocaremos el aspecto legal de las prácticas a bordo, escudriñando cómo toman parte los estados e instituciones en este ámbito y comparando el desempeño del alumnado en la mar con las prácticas habituales en empresas terrestres. Por último, analizaremos la encuesta realizada en profundidad, revisando las respuestas y ofreciendo unas conclusiones contrastadas con la revisión bibliográfica previamente realizada.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son un conjunto de 17 metas establecidas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 2015 para abordar desafíos globales como la pobreza, el hambre, la educación, la igualdad de género, el cambio climático y la paz y la justicia. Estos objetivos buscan garantizar un futuro sostenible para todos, promoviendo la prosperidad económica, la inclusión social y la protección del medio ambiente. Este trabajo guarda relación con dos de los ODS propuestos por la ONU. El primero de ellos es el de igualdad de género; a lo largo del trabajo se recopila información sobre el papel de la mujer en la industria marítima así como testimonios de varias alumnas con el fin de visibilizar las desigualdades existentes en este ámbito. El segundo ODS es el de trabajo decente y crecimiento económico; en este trabajo se trata la situación laboral del alumno en la mar con la intención de reclamar unas condiciones de trabajo y vida dignas en el entorno laboral.

OBJETIVOS

El objetivo principal de este Trabajo de Fin de Grado (TFG) es obtener una comprensión más completa y precisa de la experiencia de los estudiantes en formación a bordo de los buques, así como proponer mejoras o ajustes en las

áreas que así lo requieran. Para ello consta de cuatro objetivos secundarios; en primer lugar, se examinará la situación laboral de los alumnos en formación, explorando los términos contractuales que acuerdan con las empresas navieras, las horas de descanso, los trabajos a desempeñar por los alumnos y se discutirá la remuneración por dichos trabajos. La experiencia de los cadetes en el entorno laboral es esencial para comprender su preparación y desarrollo como futuros líderes en el ámbito marítimo así como para determinar su bienestar en una institución total como es un buque. Además, este TFG se adentrará en las condiciones de vida a bordo, destacando la vida en el mar como un aspecto crítico en la formación de los cadetes e indagando en el día a día de los alumnos, las comodidades que disponen a bordo, la calidad de vida que experimentan y las relaciones interpersonales a bordo. En paralelo, se abordarán las regulaciones internacionales y la legislación específica que rige la formación de cadetes a bordo de embarcaciones, resaltando la importancia de un marco legal sólido para garantizar la seguridad y el bienestar de los alumnos. Finalmente, este trabajo incluirá una discusión sobre la situación del alumnado en la mar, basado en encuestas y datos recopilados directamente de los propios cadetes. Estas aportaciones permitirán obtener una comprensión de la situación real de los alumnos a bordo que nos permitirá desarrollar unas conclusiones basadas en la práctica.

BENEFICIOS QUE APORTA EL TRABAJO

Este trabajo pretende aportar varios beneficios. En primer lugar, proporcionaría una comprensión más profunda de las necesidades y desafíos que enfrentan los estudiantes que buscan formarse en el marco de la industria marítima. Esto permitiría identificar áreas de mejora en la formación y capacitación de los futuros marinos. Además, este tipo de análisis podría ayudar a desarrollar políticas y programas educativos más efectivos, lo que podría resultar en una mejora en sus condiciones de vida durante las prácticas. Asimismo, al identificar y abordar posibles barreras o desafíos que enfrentan los estudiantes,

se podría fomentar una mayor diversidad e inclusión en la industria marítima, lo que enriquecería el talento y la perspectiva de la fuerza laboral.

MARCO TEÓRICO

En este apartado se pretende recabar información sobre el estado del arte de la situación actual de los alumnos en la marina mercante con el fin de conocer la información existente al respecto, estudiarla y compararla con los resultados obtenidos en la encuesta.

PRÁCTICAS PROFESIONALES

El alumnado de las carreras universitarias de náutica y marina conforma un nicho muy particular en muchos aspectos dentro del espectro estudiantil; una de las particularidades más significativas es que no solo deben cursar las prácticas curriculares incluidas en su carrera; sino que, además, según el convenio STCW, deberán completar un año entero de prácticas profesionales a bordo para obtener la titulación de oficiales de puente y máquinas de la marina mercante (IMO, 2011). Este convenio es un tratado internacional adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1978 que establece normas y requisitos globales para la formación, certificación y guardia de la gente de mar. Su objetivo principal es garantizar que los marinos de todo el mundo posean las competencias necesarias para operar de manera segura y eficiente los buques, protegiendo así la vida humana y el medio ambiente marino. El convenio abarca diversos aspectos, incluyendo la formación académica y práctica, este trabajo se centrará en la segunda.

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible del gobierno español, a través de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) estipula lo siguiente sobre los requisitos de las prácticas a realizar y los periodos de embarque para obtener el título de piloto de segunda: *“Haber cumplido un periodo de embarco de 12 meses como alumno de puente y cubierta, durante*

los que realizará cometidos relacionados con la guardia de navegación, conforme a los requisitos de las secciones A-II/1, A-II/2.5 y A-II/3 del Código STCW” (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art.14.2.c). Por otra parte para el título de oficial de máquinas de segunda nos dice lo siguiente: “Haber cumplido una combinación de 12 meses de formación, compuesta por un periodo de embarco de 9 meses como alumno de máquinas, durante los que realizará cometidos relacionados con la guardia de máquinas, en buques de potencia igual o superior a 750 kW, y de un periodo de formación en el empleo en tierra de taller de 3 meses, conforme a los requisitos de las secciones A-III/1 y A-III/3 del Código STCW” (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 20.2.c), así como haber cumplido “un periodo obligatorio de al menos 6 meses en buques mercantes. El resto del periodo podrá realizarse a bordo de buques civiles de Estado o de buques de pesca de altura o de gran altura.”

La legislación española define a los alumnos como *“miembro de la dotación que está recibiendo formación a bordo para adquirir la experiencia marítima exigida por las disposiciones vigentes al objeto de obtener un título profesional de oficial de puente y cubierta, de máquinas o radioelectrónico.”* Durante los periodos de embarque los alumnos tendrán la consideración de oficiales y deberán figurar como tales en la lista de tripulantes, con la denominación de *“oficial alumno de puente y cubierta”* y *“oficial alumno de máquinas”* (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 44.1). Los alumnos no pueden formar parte de la dotación mínima de seguridad (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 44.2).

Para efectuar un embarque como alumno se tendrán que cumplir los siguientes requisitos: *“Estar en posesión del certificado de suficiencia de formación básica en seguridad, tener en vigor el certificado médico de aptitud física al que se refiere al artículo 9.2.”* ... *“haber obtenido alguno de los certificados de alumno de puente y cubierta, de máquinas, electrotécnico o radioelectrónico, emitido por un centro docente universitario o de formación profesional, reconocido, que acredite una formación académica sobre todas las materias y competencias de las correspondientes secciones del Código STCW, disponer del Documento de*

Identidad del Marino y de la Libreta de Navegación Marítima y estar cubierto por un seguro de accidentes. En la póliza del contrato deberán figurar el naviero como tomador del seguro y el alumno como asegurado” (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 42). La suma asegurada por fallecimiento será de 36.065 euros, por incapacidad permanente serán 42.075 euros y constará de asistencia sanitaria ilimitada de hasta 90 días.

Como alumno, la legislación española estipula las obligaciones inherentes al cargo. El alumno deberá estar bajo la supervisión del capitán, jefe de máquinas o de un oficial con nivel de responsabilidad de gestión y a las órdenes directas de uno de los anteriores o de un oficial que ejerza funciones con nivel de responsabilidad operacional (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 45.1). El alumno asistirá al oficial a cargo de él en las guardias y en el *“ejercicio de las demás funciones específicas de su departamento y de cada nivel de responsabilidad”* (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 45.2).

Durante sus embarques como alumnos, también deberán completar un programa de formación donde se reflejarán los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación académica y recogidos en el código STCW y los pondrá en práctica (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 46.1). El registro de este programa de formación se llevará a cabo en el *“Libro Registro de Formación”* donde el capitán o un oficial del departamento del alumno certificarán el cumplimiento de las tareas recogidas en este. (BOE, núm. 88, 13-04-2022, Art. 46.2).

CIRCUNSTANCIAS DEL ALUMNADO EMBARCADO

El cumplimiento del código STCW no es lo único que separa a los alumnos de puente y máquinas del resto de compañeros universitarios en cuanto a las prácticas. Además de tener que realizar un año completo, lo tendrán que realizar a bordo de un buque. Esto plantea diferencias muy significativas respecto al resto de alumnos ya que no sólo experimentan el entorno laboral durante el periodo de trabajo sino que además tendrán que vivir dentro de él, convivir con sus compañeros de trabajo y estarán expuestos a los impredecibles peligros de la mar.

Contexto laboral de los trabajadores en la mar

El trabajo de los marinos es uno de los más peligrosos del mundo. Comparado con los empleos en tierra que utilizan mano de obra de forma intensiva (agricultura, construcción, minería...) la profesión de los marinos implica un riesgo de mortalidad 1,3 veces mayor. Según el estudio anual de siniestros y accidentes marítimos de 2022 (Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2022, 2022) entre los años 2014 y 2022, se produjeron 6781 lesiones y 604 muertes en accidentes en buques de los cuales 597 lesiones y 38 muertes sucedieron en 2022.

A la hora de hablar de la profesión de los marinos debemos tener en cuenta que tienen que trabajar dentro del mismo entorno cerrado 7 días a la semana durante largos periodos de tiempo, la comunicación limitada con la familia, la escasa interacción con la sociedad y la imposibilidad de pisar tierra firme durante espacios de tiempo prolongados, la soledad, la dificultad de comunicación intercultural, la fatiga y la privación del sueño, la escasez de ocio, el ruido en el lugar de trabajo, el movimiento del buque, la vibración y el calor. Estos factores provocan grandes niveles de estrés, depresión y ansiedad entre

los marinos, llegando el 60% de los capitanes y el 65% de los oficiales de la marina mercante a experimentar niveles superiores a la media de estrés relacionado con el entorno laboral (An et al., 2020). Entre los marinos, los factores de estrés psicosocial mencionados con más frecuencia son los largos periodos de separación de la familia y el aislamiento social a bordo; la estancia lejos de la familia es considerada por los marinos como uno de los principales factores que reducen su motivación para trabajar.

Además de los diversos trastornos de salud mental, los marinos tienen que hacer frente también a duras condiciones de trabajo que llegan a afectar negativamente a la salud física de estos. El personal de la tripulación que trabaja en cubierta o en la sala de máquinas está expuesto a los constantes movimientos del buque, altas temperaturas, electricidad estática y ruido. Por otro lado, los oficiales de los buques realizan guardias de puente durante largos periodos de tiempo y en régimen de jornada partida en la mayoría de los casos, estando asimismo sometidos a un estrés constante debido a las largas horas de trabajo y a las excesivas responsabilidades que tienen. La insatisfacción laboral se considera una preocupación crucial en la industria naviera y está estrechamente relacionada con la seguridad en el ámbito marítimo además de que los empleados insatisfechos tienden al absentismo y a la baja productividad. No es de extrañar teniendo en cuenta todos estos datos la realidad a la que se enfrentan los marinos, cuya profesión es *“el grupo ocupacional con mayor número de casos de suicidio notificados”* (An et al., 2020).

Como todos estos factores nos indican, las condiciones laborales de las profesiones a bordo distan mucho de ser perfectas, siendo en la mayoría de los casos deficientes. Los trabajadores del sector están expuestos a muchos factores de riesgo y condiciones más exigentes que los empleos en tierra, se trabaja todos los días que dura una campaña con horario de jornada partida, el cual los estudios lo relacionan con un mayor riesgo de sufrir depresión, estrés y ansiedad (Chang et al., 2024) (Liu & Jia, 2023). Cabe recalcar también falta de

disponibilidad de acceso rápido a servicios sanitarios, siendo la única vía de actuación en caso de una urgencia sanitaria el botiquín de a bordo que manejan oficiales cuyas aptitudes para el uso de dicho botiquín son limitadas y requieren de un servicio radio médico para cualquier consulta.

Es por estas condiciones que se ofrecen salarios altos para compensar las carencias de las condiciones laborales así como largos periodos de vacaciones pagadas en algunos casos. Sin embargo, pese a los incentivos es una profesión propensa a ser descartada y abandonada por quienes la estudian y ejercen; *“Aunque los estudiantes de las facultades marítimas que suministran la mano de obra para esta profesión están muy comprometidos con ella, se ha informado de que la gran mayoría de los marinos no están dispuestos a realizar este trabajo a largo plazo debido a sus malas condiciones laborales”* (Yildirim et al., 2022).

Según un estudio realizado por la universidad de Estambul sobre el agotamiento y la satisfacción laboral de los marinos turcos, solo el 33,7% de los participantes estaban contentos de trabajar a bordo (Tavacioğlu et al., 2019). En otro estudio en el que participaron 136 personas que trabajan una media de 36 horas semanales, se mostró una correlación negativa entre la felicidad durante las actividades laborales y el agotamiento laboral (Tavacioğlu et al., 2018).

El primer estudio aporta información respecto a la incidencia de abandono de la profesión por parte de los marinos; debido a las duras condiciones de trabajo de los marinos, se produce la intención de abandonar. A medida que aumenta la edad, disminuye la intención de abandonar. Del mismo modo, a medida que aumenta la edad, aumenta la satisfacción laboral y disminuye el agotamiento (Tavacioğlu et al., 2019).

La figura del alumno

Centrándonos en la figura de los alumnos, es bien sabido que los estudiantes de puente y máquinas deben aprender una gran variedad de tareas y procedimientos durante su tiempo a bordo del buque. Tienen que colaborar con marinos profesionales, ya que realizan un aprendizaje laboral; es decir, aprenden trabajando. Está normalizado que los cadetes de cubierta actúan como "comodines" para aliviar la carga de trabajo de los oficiales y la tripulación. Por estas razones, se les somete a horarios de trabajo y descanso inusuales (Yılmaz et al., 2018).

En un estudio de la universidad de Karadeniz sobre los cambios en la calidad y cantidad del sueño percibidos por los alumnos embarcados en relación con la formación marítima de larga duración, se descubrió que los estudiantes universitarios de puente y máquinas tenían mejor calidad del sueño que los estudiantes de otros departamentos universitarios antes de las prácticas; pero tenían peor calidad del sueño después de las prácticas. Los que recibieron formación como oficiales de guardia de navegación experimentaron un deterioro significativo de la calidad del sueño tras su formación a bordo, la cual duraba unos 6,9 meses de media (Yılmaz et al., 2018).

Se observó que los estudiantes estaban sometidos a horarios de trabajo a turnos durante la formación a bordo, no obstante seguían trabajando fuera de turno (una media total de 15,4 [± 2,4] horas diarias de trabajo). En general, las condiciones de los estudiantes infringían los estándares recogidos en el STCW y el convenio MLC (Maritime Labour Convention). A medida que avanzaba el periodo de prácticas de los alumnos, disminuía su calidad de sueño. Tras las prácticas, se observó un aumento significativo de las disfunciones diurnas, indicativo crucial de la gravedad de la situación (Yılmaz et al., 2018).

Dificultad para encontrar embarque

Los alumnos se enfrentan a otro problema significativo: la falta de plazas en buques para realizar sus prácticas profesionales obligatorias. Estas prácticas son esenciales para que los estudiantes puedan acceder al mundo profesional. Hasta hace poco, encontrar un buque para realizar estas prácticas era una tarea sencilla, los estudiantes simplemente tenían que ponerse en contacto con una naviera y en la gran mayoría de los casos conseguían hallar un embarque de prácticas sin problema. Los buques con bandera española estaban obligados a llevar a bordo al menos a un alumno; de este modo, si esa plaza no estaba ocupada, el estudiante tenía garantizado su embarque. Sin embargo, en las últimas décadas, se han producido cambios sustanciales que han complicado este proceso (Aleixandre, 2022).

Recientemente, se han producido cambios normativos que han afectado profundamente a la naturaleza de las escuelas de náutica. Entre estos cambios, se establecieron los llamados Convenios de Cooperación Educativa entre las universidades y las navieras mediante los cuales la realización de las prácticas, tanto curriculares como extracurriculares, exige la existencia de un convenio de cooperación firmado entre la naviera y la universidad lo cual genera impedimentos a la hora de encontrar embarque, ya que desde el punto de vista de las navieras sale mucho más barato embarcar a alumnos cursando prácticas curriculares, puesto que no tienen que establecer ninguna obligación contractual con los alumnos y el seguro de responsabilidad civil corre a cargo de la escuela (Aleixandre, 2022).

Sin embargo, el cambio más sustancial de todos ha sido la falta de buques españoles donde cursar las prácticas. La Administración española ha intentado abordar este problema proporcionando subvenciones a las navieras a través de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Estas subvenciones están destinadas a cubrir parcialmente los gastos incurridos por las empresas

navieras miembros de ANAVE en el embarque de alumnos de náutica en prácticas. También se han nombrado Embajadores Marítimos para dar visibilidad al problema, un Embajador Marítimo de la OMI es un portavoz o defensor de las profesiones marítimas cuya misión fundamental consiste en promover y sensibilizar a los jóvenes sobre los beneficios de elegir una carrera en el mar u otra profesión relacionada con el sector marítimo con el objetivo de inspirar a una nueva generación de expertos marítimos y gente de mar. A pesar de la buena voluntad e intención detrás de estas medidas, no han logrado resolver completamente el problema debido a sus limitaciones. Por ejemplo, la subvención de 300.000 euros que ANAVE recibe y distribuye íntegramente entre sus empresas asociadas, proporcionalmente al número de alumnos por mes embarcados en cada una de ellas, resulta insuficiente.

Según datos de ANAVE en 2022, 365 alumnos de náutica y marina embarcaron en los buques de navieras asociadas a esta organización, por lo cual la subvención proporcionada por la organización correspondió a 190 €/mes por cada alumno. Por lo tanto, aunque se están realizando esfuerzos para resolver el problema, aún queda mucho por hacer para garantizar que todos los alumnos de puedan encontrar un embarque de prácticas (Chombi, 2023).

Otro aspecto a tener en cuenta es la contratación de tripulación extranjera en la oficialidad del buque. El contrato de trabajadores extranjeros en buques españoles al amparo de acuerdos internacionales tiene diversas repercusiones, tanto a nivel legal como práctico; dependiendo de los acuerdos internacionales y las circunstancias específicas, la tripulación de un buque español puede estar integrada por trabajadores de diferentes nacionalidades. Para las navieras la contratación de personal extranjero es un hecho cada vez más frecuente ya que implica reducir costes en cuanto al salario de la tripulación. Este hecho afecta directamente a la problemática de la dificultad de encontrar embarque que tienen los estudiantes, ya que al estar las empresas navieras

decantándose por la contratación de personal extranjero está mermando la inquietud de formar a alumnos españoles (García, 1998).

El volumen de la flota de las navieras españolas ha ido mermando a lo largo de los años, pasando de 681 buques en total en 1980 a 113 buques en 2022 (ver tablas 1 y 2). De hecho, han desaparecido por completo los buques graneleros y los portacontenedores de la flota española y así mismo, los petroleros y quimiqueros van camino de extinguirse (Flota mercante de pabellón español y flota mercante controlada por las empresas navieras españolas en 2012, 2013) (Marina mercante y transporte marítimo 2021/2022, 2023). Este hecho ha contribuido a aumentar la dificultad de los alumnos españoles para encontrar embarque, bajando la oferta de plazas para estudiantes en prácticas y subiendo la demanda. En algunos casos estos factores contribuyen a que las empresas ofrezcan contratos de prácticas con peores condiciones, ya que debido a la gran dificultad que soportan los alumnos para buscar embarque, estos están dispuestos a aceptar peores condiciones con tal de poder finalizar su periodo de prácticas.

Tabla 1:

BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL																		
	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2010		2012		2013	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	105	4.585	74	2.540	56	1.556	24	455	19	581	17	488	19	494	18	493	18	493
Graneleros	61	1.247	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga General	265	831	182	540	92	176	20	31	12	31	13	35	20	66	21	71	21	71
Portacontenedores	61	237	61	167	43	114	27	117	27	184	29	257	7	59	2	15	2	15
Roll-on/Roll-off	28	38	51	94	48	81	33	182	35	283	24	299	20	280	19	280	15	195
Frigoríficos	47	72	45	85	21	33	12	22	8	19	7	23	4	17	4	17	4	17
Gaseros	13	52	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	14	1.092	12	1.082	12	1.082
Pasaje y Ferries	59	212	41	128	48	115	62	250	61	351	56	402	43	423	47	501	46	496
Otros	42	92	55	178	55	150	45	140	32	134	26	156	21	118	13	70	13	70
TOTAL	681	7.366	601	5.076	415	3.047	228	1.214	198	1.609	181	2.322	148	2.549	136	2.529	131	2.212

Datos al final de cada año, salvo 2013 (datos a 15 de mayo).

NB: Número de buques, TRB y GT en miles.

Fuente: ANAVE.

Tabla tomada de ANAVE:

https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/trib%20junio%202013.pdf

Tabla 2:

TIPOS DE BUQUES	PABELLÓN ESPAÑOL (REC)			OTROS PABELLONES			TOTAL		
	BUQUES	GT	TPM	BUQUES	GT	TPM	BUQUES	GT	TPM
Petroleros	9	30.504	45.921	10	678.917	1.302.374	19	709.421	1.348.295
Graneleros	0	0	0	7	356.966	654.035	7	356.966	654.035
Carga general	13	57.941	83.815	17	68.357	99.847	30	126.298	183.662
Portacontenedores	0	0	0	13	115.557	136.739	13	115.557	136.739
Roll-on/Roll-off	11	166.787	68.221	3	87.070	32.773	14	253.857	100.994
Quimiqueros	3	19.530	29.309	14	240.476	388.710	17	260.006	418.019
Gaseros	16	1.578.453	1.279.414	7	693.666	532.741	23	2.272.119	1.812.155
Pasaje	55	522.031	110.492	26	393.878	100.750	81	915.909	211.242
Otros (*)	6	32.324	39.004	4	15.147	19.588	10	47.471	58.592
TOTAL	113	2.407.570	1.656.176	101	2.650.034	3.267.557	214	5.057.604	4.923.733

Datos a 1 de enero de 2022 / (*) Otros: carga frigorífica, asfalteros y cementeros.

Fuente: ANAVE / Elaboración: ANAVE.

Tabla tomada de ANAVE:

https://www.anave.es/images/informes/marina_mercante/2022/MMTM2022_ESP_webOK.pdf

En 2021 salió a la luz una impactante noticia referente a la naviera ARMAS, la cual posee una de las flotas de ferris más importantes de España con 17 ferris y un ro-ro en su poder. El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME) denunció que la compañía naviera ARMAS pretendía utilizar a los estudiantes de puente para ocupar puestos de trabajo durante un mes, a un costo inferior al de contratar a marineros profesionales. Este es el requisito que la empresa estableció; según un comunicado, para los estudiantes interesados en realizar prácticas en ARMAS. El presidente del COMME aseguró que esta propuesta “roza la ilegalidad y sobrepasa la moralidad” y expresó su desacuerdo en el texto circulado por la naviera ARMAS (*Acusan a la naviera Armas de utilizar a estudiantes para cubrir puestos de trabajo, 2021*).

El documento de las prácticas decía textualmente lo siguiente: “los alumnos de cubierta de nuevo embarque deberán pasar un mes efectuando labores de marino”. Estas labores “forzosamente deberá incluir el mantenimiento de cubiertas y de los elementos de seguridad, el trincaje y destrincaje de la carga, para lo que hará turnos completos de trinchador al menos durante dos semanas de este periodo, las maniobras, participando activamente en ellas y la limpieza de costados y cristales”. En el tercer apartado del documento la

naviera indica que durante “*este periodo dependerá jerárquicamente del contramaestre*” (Zamora & Global, 2021).

Si bien es cierto que el conocimiento de las labores realizadas en el buque en el que se cursan las prácticas es importante para el aprendizaje y aporta formación necesaria para los futuros oficiales, trabajar un mes como marinero durante las prácticas sobrepasa lo establecido en el convenio de formación STCW. Finalmente se retiró esta circular tras una reunión con la Dirección General de la Marina Mercante, pero dejó en evidencia la desprotección y el desamparo al que se enfrentan los alumnos en prácticas (Zamora & Global, 2021).

La dificultad para encontrar embarque se ha estudiado también desde una perspectiva de género. A lo largo de la historia ha existido la superstición de que las mujeres traían mala suerte en los buques; esta superstición sobrevivía incluso en los años cincuenta y sesenta, época en la cual la ley impedía a las mujeres acceder a las fuerzas armadas y; por consiguiente, a las Escuelas Superiores de la Marina Civil. Con la llegada de la constitución del 78 esa legislación fue derogada ya que se estableció la igualdad ante la ley para hombres y mujeres, eliminando la discriminación en este ámbito (Cánovas B., 2022). No obstante; desde un punto de vista práctico, las mujeres solo representan entre el 1% y el 2% de los profesionales de este sector, además sólo el 7% de las mujeres ocupan puestos de mando en la Marina Mercante (Abad, 2016).

Las mujeres experimentan una discriminación patente en el sector. Muchas de las profesionales del sector marítimo son rechazadas por considerarse el derecho a la licencia de maternidad retribuida, el derecho a la lactancia, el derecho a la protección del empleo o el derecho a ocupar el mismo puesto de trabajo finalizado el permiso familiar un riesgo para las empresas. El acoso sexual es también un verdadero problema para las mujeres embarcadas; un

estudio realizado por el sindicato británico de oficiales (NUMAST), concluye que el 76% de sus afiliadas embarcadas han sido víctimas de acoso. Es innegable que sigue existiendo un rastro de antiguas creencias que dificulta a las mujeres ejercer su papel en la industria marítima (Abad, 2016).

LEGISLACIÓN VIGENTE

En este apartado se indaga en la legislación tanto nacional como internacional que atañe a la figura del alumno y en la que nos podemos basar para entender cuáles son las condiciones laborales de estos en la industria marítima.

Normativa española

Del Real Decreto 592/2014 del Boletín Oficial del Estado donde se regulan las prácticas académicas externas de los estudiantes universitarios destacaría el artículo 7 y el artículo 9:

El artículo 7 establece las pautas para la realización de prácticas externas en el ámbito educativo. Para ello, las universidades o las entidades gestoras de prácticas deben firmar Convenios de Cooperación Educativa con entidades colaboradoras, según lo establecido en el artículo 2.2 del decreto. Se destaca la importancia de facilitar el acceso de estudiantes con discapacidad a estas prácticas, asegurando recursos que garanticen la igualdad de oportunidades. Los convenios deben abordar aspectos como el proyecto formativo, permisos, rescisión anticipada, seguros, posibles ayudas económicas, protección de datos, resolución de conflictos y reconocimiento de la labor de los tutores de la entidad colaboradora. Cabe destacar la obligatoriedad en la norma de contratar un seguro tanto de accidentes como de responsabilidad civil para el alumno (BOE, núm. 184, de 30-07-2014, Art. 7).

El artículo 9 establece los derechos y deberes de los estudiantes durante la realización de prácticas académicas externas. Entre los derechos, se incluyen la tutela por un profesor de la universidad y un profesional en la entidad colaboradora, evaluación según criterios universitarios, obtención de informes

de las prácticas realizadas, recibir información sobre seguridad laboral, conciliación para estudiantes con discapacidad, entre otros. En cuanto a los deberes, se mencionan el cumplimiento de normativas de la entidad colaboradora, mantener el contacto con el profesor asignado para el seguimiento del proyecto formativo, respeto a los horarios y normas de la entidad colaboradora, confidencialidad, y mantener una actitud respetuosa hacia la entidad colaboradora y la universidad. En este artículo se hace mención también a la remuneración salarial por las prácticas: “*A percibir, en los casos en que así se estipule, la aportación económica de la entidad colaboradora, en concepto de bolsa o ayuda al estudio*” (BOE, núm. 184, de 30-07-2014, Art. 9).

Maritime Labour Convention

En materia de derechos laborales en la mar existe un convenio internacional que marca los estándares en cuanto a condiciones laborales, el Maritime Labour Convention 2006 que abarca diversos aspectos para garantizar condiciones de trabajo decentes para los marinos. Algunos de los estándares relacionados con las condiciones laborales incluyen:

- Registro de Horas de Trabajo y Descanso: Según la regulación 2.3, el Convenio establece que se debe mantener un registro preciso de las horas de trabajo y descanso de los marinos a bordo de los buques. Esto es fundamental para prevenir la fatiga y garantizar la seguridad de la tripulación y la operación segura del buque. Los registros deben incluir información sobre las horas de trabajo y descanso de cada marino, así como cualquier interrupción del descanso que pueda haber ocurrido. Además, los registros deben estar disponibles para su inspección por parte de las autoridades competentes.

- **Verificación de Condiciones de Trabajo y Vida:** El Convenio establece la necesidad de verificar que las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques cumplan con las normas establecidas en la declaración de cumplimiento laboral marítimo. Esto incluye aspectos como alojamiento, alimentación, instalaciones médicas, y otros aspectos relacionados con el bienestar de los marinos. La verificación se lleva a cabo mediante inspecciones regulares de los buques por parte de las autoridades competentes, que pueden incluir inspecciones de seguridad, inspecciones de salud y bienestar, y otras inspecciones relacionadas con las condiciones de trabajo y de vida a bordo. Si se encuentran deficiencias, se deben tomar medidas para corregirlas.
- **Resolución de Disputas:** En la regulación 5.1.5, el Convenio exige que se establezcan procedimientos justos y efectivos para la resolución de disputas a bordo de los buques. Esto garantiza que los marinos tengan un mecanismo para abordar y resolver problemas laborales de manera justa y equitativa.
- **Derechos de Seguridad Social:** La regulación 4.5 del Convenio promueve la cooperación entre los Estados para garantizar los derechos de seguridad social de los marinos, independientemente de su residencia. Esto asegura que los marinos tengan acceso a la seguridad social, incluyendo atención médica, beneficios por incapacidad, y otros aspectos relacionados con la protección social.

Cabe resaltar las siguientes regulaciones dentro del convenio:

Regulación 2.3 – Horas de trabajo y descanso: *“(a) las horas máximas de trabajo no excederán de: (i) 14 horas en cualquier período de 24 horas; y (ii) 72 horas en cualquier período de siete días; o (b) las horas mínimas de descanso*

no serán inferiores a: (i) diez horas en cualquier período de 24 horas; y (ii) 77 horas en cualquier período de siete días. 6. Las horas de descanso podrán dividirse en un máximo de dos períodos, uno de los cuales tendrá una duración mínima de seis horas, y el intervalo entre períodos consecutivos de descanso no excederá de 14 horas” (Maritime Labour Convention, 2006).

Directriz B2.2.3 – Salarios mínimos: *“Al fijar los salarios mínimos, deberán tenerse en cuenta las normas internacionales del trabajo relativas a la fijación de salarios mínimos, así como los principios siguientes: a) el nivel de los salarios mínimos debería tener en cuenta la naturaleza del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y b) el nivel de los salarios mínimos debería ajustarse para tener en cuenta los cambios en el costo de la vida y en las necesidades de la gente de mar” (Maritime Labour Convention, 2006).*

Directriz B2.2.4 – Sueldo base mensual mínimo o cifra salarial para marinos aptos: *“La paga o salario básico correspondiente a un mes de servicio para un marino capacitado no debería ser inferior a la cuantía fijada periódicamente por la Comisión Paritaria Marítima u otro organismo autorizado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo” (Maritime Labour Convention, 2006).*

METODOLOGÍA

En este apartado se desarrolla la metodología usada para la elaboración del trabajo, se explica la encuesta realizada y se desarrollan los resultados obtenidos.

ENCUESTA

Tras investigar el contexto de las prácticas del alumnado del sector marítimo, se ha desarrollado una encuesta que se ha puesto en circulación entre dichos alumnos. El objetivo de esta encuesta es conseguir datos reales sobre las condiciones de vida a bordo de los cadetes; tanto desde el punto de vista laboral como social y personal, de mano de los propios alumnos.

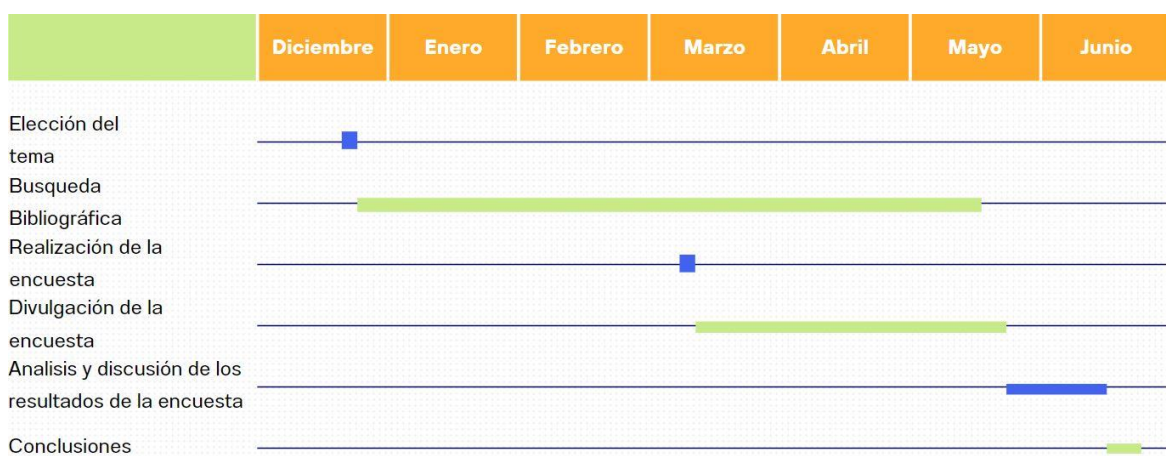
Esta encuesta ha sido realizada usando la plataforma “*Google forms*” y difundida a estudiantes de puente y máquinas que embarcaron como alumnos, a través de e-mails, mensajes privados y con ayuda de profesores de facultades de náutica en toda España (ver ANEXO I).

Dentro de la encuesta hay dos tipos de pregunta, las preguntas directas y las de desarrollo. Después de ciertas preguntas se les da un espacio a los encuestados para desarrollar las respuestas a dichas cuestiones libremente; por ejemplo, tras la pregunta “*¿Te has sentido menospreciado durante las prácticas?*”; que da lugar a la libre interpretación de la palabra “*menospreciado*” por parte de los encuestados, se formula el enunciado “*Elabora tu respuesta si procede*” donde los encuestados realizarán las anotaciones que consideren respecto a la pregunta anterior si lo ven necesario.

La encuesta consta de cuatro partes distintas. La primera parte trata sobre las características demográficas de los encuestados. La segunda parte del cuestionario consta de preguntas relativas al bienestar laboral del alumnado, incluyendo preguntas sobre su proceso de aprendizaje y condiciones laborales. La tercera parte pretende indagar en el ámbito social que experimentan los alumnos a bordo, explorando las posibles discriminaciones que puedan padecer en el entorno laboral. La última parte consta de una pregunta general sobre la satisfacción de los encuestados en su experiencia como alumnos y otra pregunta donde se deja a los encuestados plantear los aspectos que mejorarían de su periodo de prácticas.

En cuanto a los resultados de las encuestas, se realizará un análisis cuantitativo de tipo descriptivo. Se recopilarán los datos de forma numérica para establecer patrones que respalden las conclusiones de este trabajo. Sin embargo, para la última pregunta se realizará un análisis cualitativo, explorando las diferentes perspectivas y opiniones de los encuestados.

DIAGRAMA DE GANT



RESULTADOS

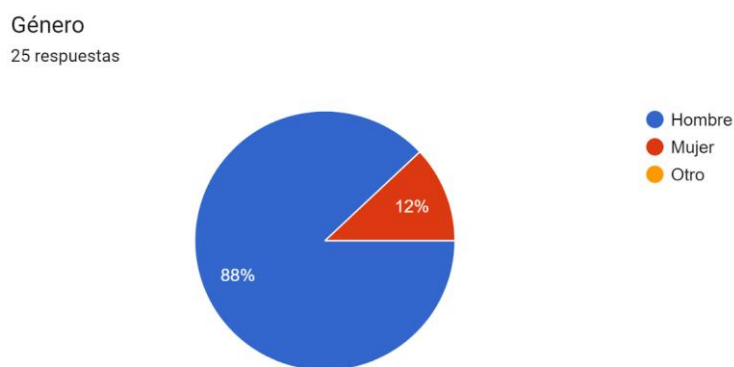
Los resultados obtenidos en la encuesta son los siguientes:

Características demográficas

La encuesta dirigida a alumnos de puente y máquinas fue abierta y difundida a partir del 20 de Marzo de 2024 y cerrada el 14 de Mayo del mismo año. Un total de 25 personas respondieron a la encuesta presentando las siguientes características:

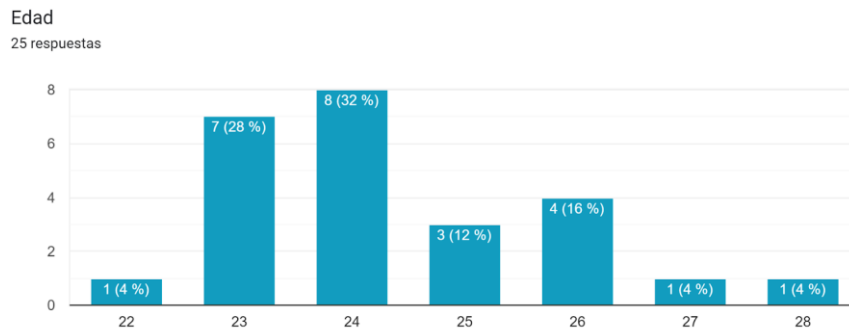
Con respecto al género de los encuestados, un 88% de las respuestas fueron de hombres y el 12% restante fueron de mujeres (ver gráfico 1).

Gráfico 1:



La edad media de los encuestados fue de 24,36 años con una desviación típica de 1,47 años (ver gráfico 2).

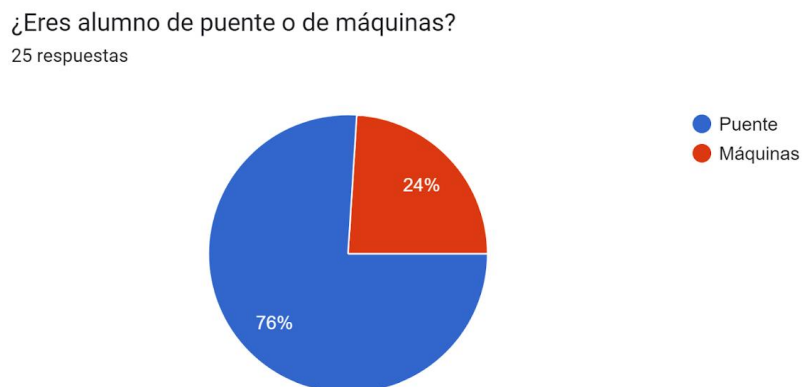
Gráfico 2:



En relación con la universidad donde los encuestados cursaron sus estudios, un 44% estudiaron en la Universidad Politécnica de Cataluña, un 28% en la Universidad del País Vasco, un 8% en la Universidad de Cantabria, un 8% en la Universidad de La Coruña, un 4% en la Universidad de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife) y un 4% en la “Maritime University of Szczecin” (Szczecin, Polonia)

Un 76% de los encuestados pertenecían al departamento de puente y un 24% al departamento de máquinas (ver gráfico 3).

Gráfico 3:



Por lo que respecta a la bandera de los buques donde cursaron las prácticas, un 80% de los encuestados realizaron al menos uno de sus embarques en buques de bandera española, un 12% embarcó como alumno en al menos un buque de bandera maltesa, un 8% en bandera chipriota y un 8% en bandera madeirense. El resto de banderas que figuran en menor medida (4%) entre los embarques de los alumnos encuestados son: Alemania, Finlandia, Portugal, Reino Unido, Liberia, Uruguay y Panamá. Estos datos se superponen ya que algunos de los encuestados cursaron sus prácticas en buques de distinta bandera.

En cuanto a los años en los que los encuestados cursaron sus prácticas, un 64% cursó parte o la totalidad de sus prácticas en 2023, un 44% en 2022, un 20% en 2024, un 16% en 2021, un 8% en 2020 y un 4% en 2017. Estos datos se superponen debido a que algunos de los encuestados realizaron sus prácticas en diferentes años.

Bienestar laboral

En este apartado de la encuesta se trata de recopilar información sobre las condiciones laborales y el bienestar del alumnado durante sus prácticas. Estas son las preguntas formuladas al respecto y sus respectivas respuestas:

La primera pregunta; *“Marca las deficiencias que encuentre en los camarotes en tus embarques (puedes marcar más de una casilla)”*, era una pregunta de opción múltiple. Únicamente un 28% de los encuestados respondieron solamente la opción *“No encontré ninguna deficiencia en mis camarotes”*. Las deficiencias más repetidas fueron: *“cama en malas condiciones”* (28%), *“falta de enchufes”* (24%), *“camarote compartido con más de una persona”* (20%), *“falta de espacio donde depositar tus bienes”* (20%), *“falta de intimidad”* (12%) y *“ausencia de cuarto de baño / baño en malas condiciones”* (12%). En esta pregunta se dejó una opción para que los encuestados pudieran añadir deficiencias adicionales a las estipuladas en la propia pregunta. 6 encuestados

dieron una respuesta adicional, 4 de ellos destacando la suciedad del camarote llegando uno de ellos a admitir haber tenido un shock anafiláctico debido a los hongos y el moho que encontró. Otro encuestado anotó como deficiencia la mala calidad de la comida. Uno de los encuestados anotó que las deficiencias solo las experimentó navegando con bandera de Malta.

La siguiente pregunta fue “¿Realizabas tareas adicionales a las guardias de navegación?” a la que acompañaba la segunda pregunta “En caso afirmativo, ¿Consideras que las tareas extraordinarias fueron adecuadas para tu proceso de aprendizaje o simplemente fueron tareas indeseadas para el resto de la tripulación?”. Un 84% de los encuestados respondieron que sí a la primera pregunta (ver gráfico 4). En cuanto a la segunda pregunta, un 27,3% de los encuestados marcaron que las tareas fueron “totalmente adecuadas”, un 45,5% marcaron que eran “mayoritariamente adecuadas”, un 9,1% que eran “mitad adecuadas mitad indeseadas” y un 18,2% respondió que eran “mayoritariamente indeseadas”. Nadie marcó la opción “totalmente indeseadas” (ver gráfico 5).

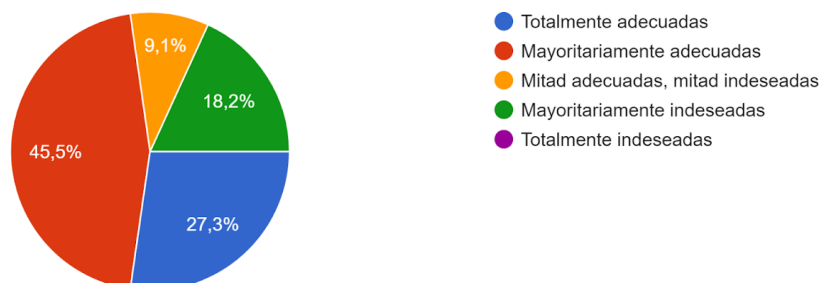
Gráfico 4:



Gráfico 5:

En caso afirmativo, ¿Consideras que las tareas extraordinarias fueron adecuadas para tu proceso de aprendizaje o simplemente fueron tareas indeseadas para el resto de la tripulación?

22 respuestas

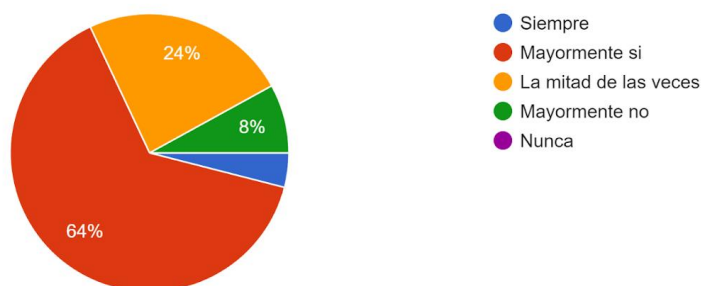


Ante la pregunta “¿Realizabas tus tareas bajo la supervisión de un oficial?” un solo encuestado respondió “siempre”, un 64% marcó “mayormente sí”, un 24% contestó “la mitad de las veces” y un 8% señaló “mayormente no”. Ninguno de los encuestados marcó la opción “nunca” (ver gráfico 6).

Gráfico 6:

¿Realizabas tus tareas bajo la supervisión de un oficial?

25 respuestas



Respecto a la pregunta “¿Realizabas tareas para las que no tuvieras la formación o conocimientos adecuados y que pudieran constituir riesgo tanto para ti como para otras personas?”, un 31% de los encuestados dio una respuesta afirmativa (ver gráfico 7). Acompañando a esta pregunta se formuló la siguiente “¿Estas tareas eran adecuadas para tu proceso de aprendizaje?”.

Solo un 8% de los encuestados respondió que no (ver gráfico 8). Tras esta pregunta se deja un apartado de desarrollo a los encuestados bajo el enunciado *“Describe las tareas si procede”*. 5 encuestados respondieron a la pregunta alegando lo siguiente: *“La verdad que siempre estaba limpiando, rascando y pintando. Nada de lo que he estudiado me ha servido a bordo.”*, *“Picar, pulir, imprimir, ayuda en las maniobras de todo tipo en cubierta, tareas en el puente...”*, *“Generalmente bajar (y alguna vez limpiar) las bodegas”*, *“Tareas muy relacionadas de mantenimiento en la máquina”*, *“Soy del puente y tuve que limpiar y pintar en la máquina, me metí debajo de los motores en marcha y los limpié con solvente. Durante mis prácticas en el ferry me hacían caminar y recoger colillas con las manos. Trabajé limpiando y ayudando en la cocina, aunque era alumna del puente. No me proporcionaron el equipo de salud y seguridad adecuado. Trabajé turnos físicos de 12 horas con marineros, lo que resultó en un aborto espontáneo”*. Uno de los comentarios fue descartado por inverosímil.

Gráfico 7:

¿Realizabas tareas para las que no tuvieras la formación o conocimientos adecuados y que pudieran constituir riesgo tanto para ti como para otras personas?

25 respuestas

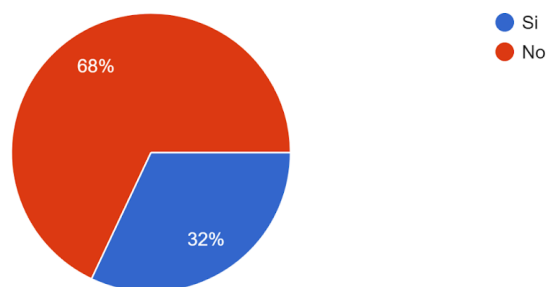
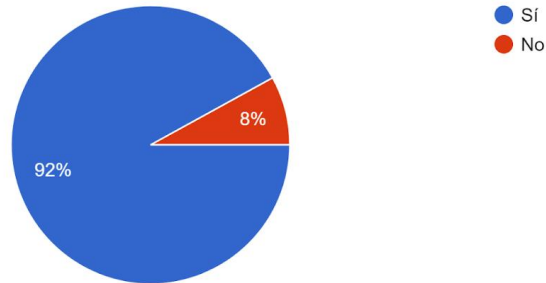


Gráfico 8:

¿Estas tareas eran adecuadas para tu proceso de aprendizaje?
25 respuestas



Las tres siguientes preguntas son relativas al descanso de los encuestados durante sus prácticas. A la cuestión “Promedio de horas de descanso diarias en navegación” un 4% de los encuestados marcó la opción “Entre 15 y 16”, un 24% marcó “Entre 14 y 15”, un 28% marcó “Entre 13 y 14” y un 44% marcó “13 o menos”. Ninguno de los encuestados marcó la opción “16 o más” (ver gráfico 9). A la segunda cuestión “Promedio de horas de descanso diarias en puerto” un 16% de los encuestados contestaron “16 o más”, un 12% contestó “entre 15 y 16”, un 32% contestó “entre 13 y 14” y un 40% contestó “13 o menos” (ver gráfico 10). Ninguno de los encuestados marcó la opción “entre 14 y 15”. La tercera pregunta fue “¿Consideras que tenías suficientes horas de sueño?” a lo que un 48% de los encuestados respondió que no (ver gráfico 11).

Gráfico 9:

Promedio de horas de descanso diarias en navegación
25 respuestas

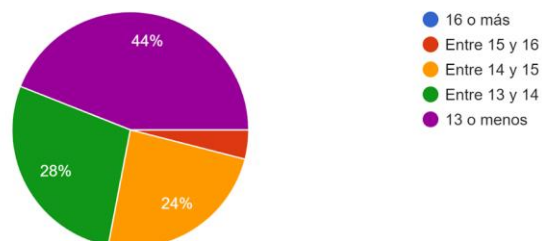


Gráfico 10:

Promedio de horas de descanso diarias en puerto
25 respuestas

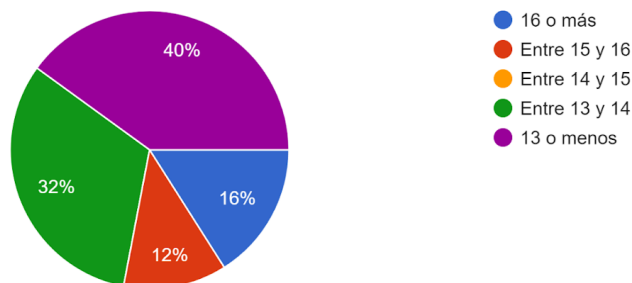
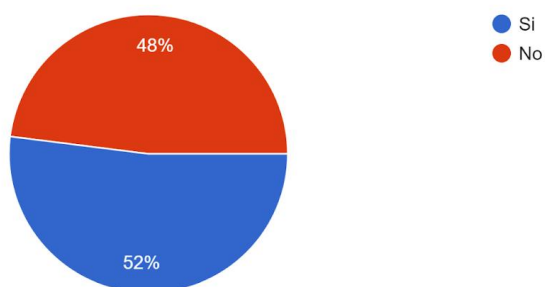


Gráfico 11:

¿Consideras que tenías suficientes horas de sueño?
25 respuestas



Las siguientes tres preguntas tratan el tema de la remuneración de las prácticas. Ante la pregunta “¿*Recibiste remuneración por las prácticas?*” un 28% de los encuestados respondió que no (ver gráfico 12). Respecto a la pregunta “¿*Consideras el salario recibido acorde con tu actividad laboral?*” Un 80% de los encuestados dio una respuesta negativa (ver gráfico 13). La tercera pregunta, “¿*Fuiste perjudicado por embarcar con el salario recibido debido a tus condiciones económicas / familiares?*” tuvo un 28% de respuestas afirmativas (ver gráfico 14).

Gráfico 12:

¿Recibiste remuneración por las prácticas?
25 respuestas

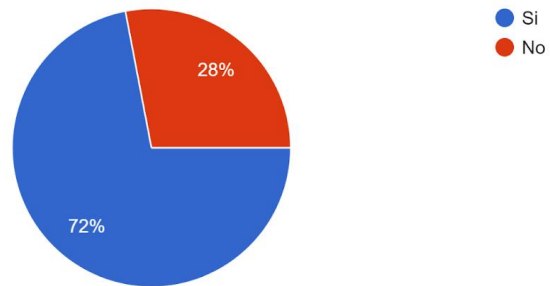


Gráfico 13:

¿Consideras el salario recibido acorde con tu actividad laboral?
25 respuestas

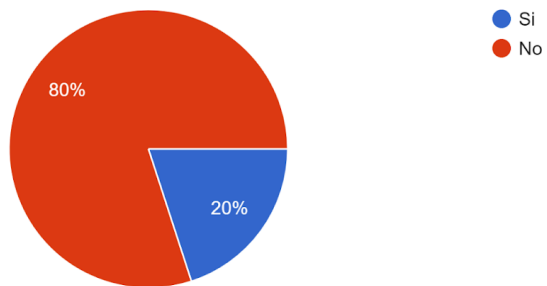
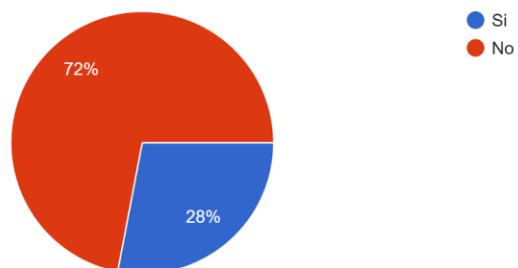


Gráfico 14:

¿Fuiste perjudicado por embarcar con el salario recibido debido a tus condiciones económicas / familiares?
25 respuestas



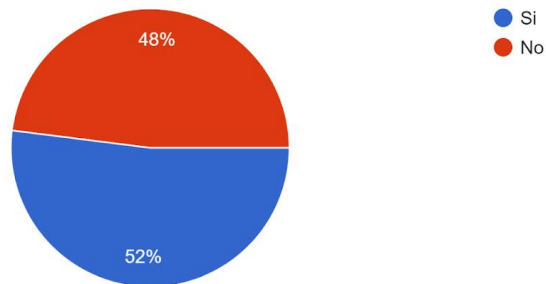
Ámbito social

En esta parte de la encuesta se formulan preguntas relativas a la vida comunitaria a bordo. Son cuestiones vinculadas a las relaciones interpersonales con la tripulación y la discriminación y menosprecio que hayan podido experimentar los encuestados.

A la primera pregunta “¿Te has sentido menospreciado durante las prácticas?” un 52% de los encuestados respondió que sí (ver gráfico 15). Bajo esta pregunta se dio un espacio a los encuestados para elaborar su respuesta, a lo que contestaron lo siguiente: *“He sentido que realizaba mi labor en el buque como un miembro más de la tripulación y que esa labor no se vio remunerada en ningún momento. También he sentido que el trato por parte de mis superiores ha sido condescendiente y paternalista.”*, *“Jerarquía muy marcada”*, *“Los oficiales eran gente joven con ganas de enseñar.”*, *“Me humillaron que un barco no es un lugar para una mujer, que de todos modos no tengo ninguna posibilidad de desarrollo, porque me casaré y quedaré embarazada. Que somos físicamente más débiles y no aptos para el trabajo duro. También encontré acoso sexual, intentos de tocamiento y comentarios ofensivos.”*, *“Me he sentido menospreciado por la Universidad de Cantabria. Por el mero hecho de comenzar a residir en el País Vasco por temas laborales. La coordinadora de prácticas no me buscaba las prácticas, atendiéndose a la siguiente conclusión: “Las empresas europeas no aceptan a alumnos musulmanes por miedo a temas terroristas”. En esa Universidad, empezando desde el director hasta el camarero de la cafetería, se identifican con la xenofobia y el odio. En eso se ha forjado su personalidad y carácter. Siempre con los argumentos de que los vascos les invaden y les conquistan. En gran parte de las clases, se dedican a menospreciar, insultar y reírse de los vascos, en vez de dar clase y enseñar algo productivo al alumno que paga por ello. En fin, un carácter peculiar”*, *“Con ciertos capitanes, faltas de respeto continuas, y trabajos penosos sin remuneración”* e *“Irrespetuoso”*.

Gráfico 15:

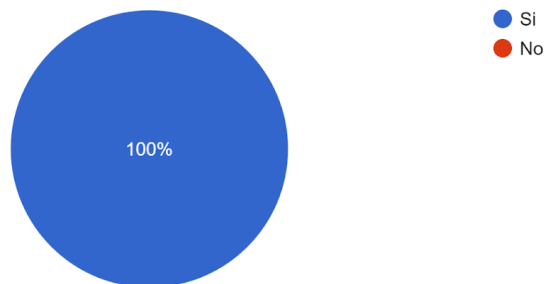
¿Te has sentido menospreciado durante las prácticas?
25 respuestas



La siguiente pregunta fue “¿La relación con los miembros de la tripulación ha sido cordial?” con un 100% de respuestas afirmativas (ver gráfico 16).

Gráfico 16:

¿La relación con los miembros de la tripulación ha sido cordial?
25 respuestas

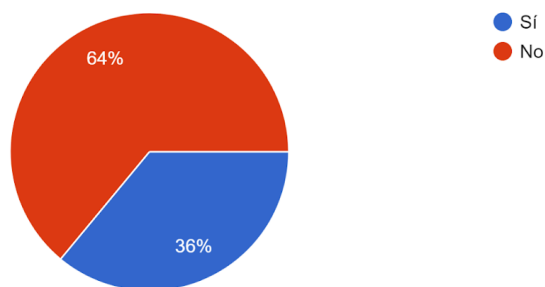


Seguidamente se plantea la cuestión “¿Has tenido enfrentamientos de algún tipo con la tripulación?” a la cual un 36% de los encuestados respondió que sí (ver gráfico 17). A continuación se dejó a los encuestados elaborar su respuesta: “En cierto punto vi vulnerada mi intimidad por parte de uno de los oficiales y se generó una discusión en la que llegó a amenazarme con

echarme.”, “*Con el capitán y algún miembro más*”, “*Problemas no he tenido más que en la Universidad*” y “*Una mera discusión. Nada importante.*”

Gráfico 17:

¿Has tenido enfrentamientos de algún tipo con la tripulación?
25 respuestas



Finalmente se plantea el enunciado “*Señala los motivos por los que has experimentado discriminación (puedes marcar más de una casilla)*”. Un 60% de los encuestados contestó “*No he experimentado ningún tipo de discriminación*”, uno de los encuestados respondió “*Machismo*”, uno respondió “*Racismo o xenofobia*”, dos de ellos marcaron “*Religión*”, cuatro de los encuestados señalaron la opción “*Idioma*” y tres de los encuestados marcaron “*Clasismo*”. En el apartado “*Otros*”, uno de los encuestados señaló que tampoco vio discriminación por parte de nadie, dos de ellos puntualizaron que se sintieron discriminados por proceder de Cataluña y un último encuestado señaló que sintió que le trataban sin respeto.

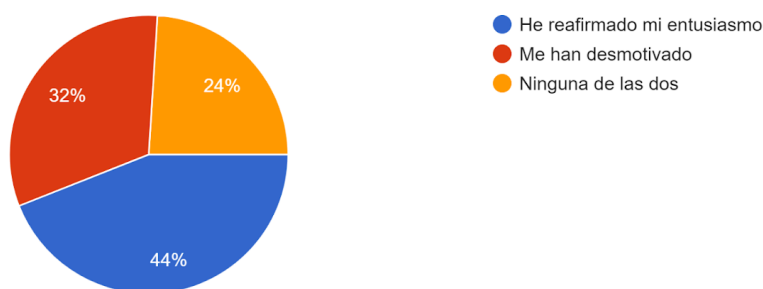
Punto de vista de los encuestados

La primera pregunta en este apartado fue “*¿Has reafirmado tu entusiasmo por tu carrera profesional durante las prácticas o te han desmotivado de cara a tu futuro profesional?*”. Un 44% de los encuestados respondió “*He reafirmado mi*

entusiasmo”, un 32% respondió “Me han desmotivado” y un 24% marcó “Ninguna de las dos” (ver gráfico 18). Seguidamente se dio la oportunidad a los encuestados de elaborar su respuesta, obteniendo así los siguientes comentarios: “No vale la pena trabajar embarcado”, “Los salarios no reflejaban el trabajo que realizaba la tripulación”, “Si bien el trabajo a bordo puede resultar gratificante y se aprende muchísimo allí, queda claro que es una rutina dura.” y “Navegar me ha demostrado que los barcos es un mundo fascinante y que me queda mucho por conocer.”

Gráfico 18:

¿Has reafirmado tu entusiasmo por tu carrera profesional durante las prácticas o te han desmotivado de cara a tu futuro profesional?
25 respuestas



En la última cuestión “Aspectos que mejorarías de tu periodo de prácticas” los encuestados respondieron lo siguiente: “Considero que desde el ámbito legislativo se debería regular un salario acorde a las labores del alumnado embarcado así como garantizar su bienestar como un miembro más de la tripulación, impidiendo que queden desamparados ante las decisiones controvertidas que pudieran tener sus superiores.”, “Algún día entero de descanso”, “Roles y tareas preasignadas para el alumno. Salario mínimo, posibilidad de desembarque temporal (1 semana en casa cada 2 meses por ejemplo), cotizar, que te den ropa corporativa.”, “Poder hacerlas sin convenio”, “Mayor descanso, menor responsabilidad”, “Que modifiquen la ley para poder embarcar sin convenios con la universidad, ya que solo es una traba más para

embarcar.”, “Tuve una buena experiencia de prácticas de embarque. La primera vez que embarcas nada de lo que has hecho te ha preparado para lo que te espera y nadie tiene ni idea de cómo funciona realmente un barco hasta que se vive la experiencia. Lo único que me costó llevar bien fue el sueño que tenía, pero las horas de descanso con guardias de 4 h están estipuladas para todos los oficiales y son siempre iguales en casi todos los barcos, así que nada que objetar.”, “Que sean remuneradas”, “Las universidades deberían tener una mayor oferta de prácticas y más convenios con navieras”, “Que paguen más, máquina desatendida para poder dormir más de 4h seguidas sería genial”, “Regular el horario a bordo de los alumnos”, “Tipo de buque”, “Hubiese estado bien cobrar algo”, “Creo que durante las prácticas debería ayudar en el puente y aprender, no trabajar con marineros, haciendo el peor trabajo que otros no quieren hacer. Si estaba en el puente, era principalmente para limpiar allí.”, “Mejoraría la falta de internet a bordo durante la navegación pues eran los momentos de descanso que tenía y no podía avanzar con el TFG. También me hubiera gustado tener más tiempo de taller pero al hacer las prácticas para ser oficial entiendo que no proceda.”, “Todo, desde la atención y el trato con el alumno, hasta la hora de sacar el título.”, “Salario acorde a las horas trabajadas y gastos de transporte y uniformes cubiertos siempre y para todos.”, “Subir la gratificación, a SMI como mínimo”, “Considero que he tenido suerte con la elección de mis prácticas”, “Navegar en un buque más nuevo, pero por el resto muy bien.”, “Tener una rutina ya hecha”, “Más fácil de encontrar, más aprendizaje y menos papeleo repetitivo, y trabajos de cubierta que no sean propios de los marineros”, “Menos tiempo, innecesario 1 año de prácticas.” Y “Ninguno”.

DISCUSIÓN

Los alumnos de puente y máquinas constituyen una minoría entre los estudiantes universitarios en prácticas, lo cual los convierte en un grupo propenso a pasar desapercibido o incluso a caer en generalizaciones junto con otro tipo de prácticas laborales pese a ser significativamente diferentes al resto.

Las condiciones laborales en la mar son excepcionalmente duras y los alumnos forman parte de las dinámicas del buque anteriormente mencionadas; trabajar dentro del mismo entorno cerrado 7 días a la semana durante largos periodos de tiempo, el trabajo a jornada partida, la comunicación limitada con la familia, la escasa interacción con la sociedad y la imposibilidad de pisar tierra firme durante espacios de tiempo prolongados, la soledad, la dificultad de comunicación intercultural, la fatiga y la privación del sueño, la escasez de ocio, el ruido en el lugar de trabajo, el movimiento del buque,... Los alumnos participan en las guardias, acompañan al oficial designado en sus tareas e incluso llegan a realizar labores de marinería y fonda en algunos casos. Sin embargo, experimentan diferencias sustanciales respecto a sus compañeros de trabajo; en primer lugar, la remuneración por el trabajo realizado a bordo para los alumnos en buques españoles es; según experiencia propia, de entre 500 y 1000 euros por norma general en caso de existir siquiera remuneración.

Según los datos de las encuestas, un 28% de los alumnos respondieron que no recibieron ninguna gratificación por sus prácticas (ver gráfico 12) y un 80% afirmó que no consideró su remuneración acorde a su actividad laboral (ver gráfico 13), en el apartado "*Aspectos que mejorarías de tu periodo de prácticas*", un 28% de los encuestados mencionó el salario como punto a mejorar en las prácticas.

Además de esto, son los últimos en la escala jerárquica del buque y están a merced del oficial que les asignen. En muchos casos se les llega a designar tareas que no tienen que ver con su formación, tareas peligrosas sin supervisión o simplemente tareas aburridas o tediosas que nadie quiere hacer. Este hecho queda patente en la noticia de la naviera “ARMAS”, donde se daba a entender que el alumno a bordo trabajaría de marinero, sustituyendo las guardias de navegación por trabajos en cubierta, trincaje y destrincaje de la carga y limpieza, que poco tienen que ver con la formación que se pretende que reciba el alumnado en su periodo de embarque de prácticas.

Esta noticia puede parecer un hecho aislado, pero según datos de la encuesta, un 32% de los encuestados realizaban tareas para las que no tenían la formación o conocimientos adecuados y que pudieran constituir riesgo tanto para ellos como para otras personas (ver gráfico 7). Además de esto un 32% realizaba sus tareas sin supervisión de un oficial al menos la mitad de las veces o más (ver gráfico 6) y el 18,2% de los alumnos que realizaba tareas adicionales a las guardias consideraba que estas tareas eran mayoritariamente indeseadas para el resto de la tripulación (ver gráfico 5). En varios de los testimonios recogidos en la encuesta podemos ver cómo los alumnos realizaban tareas que tenían más que ver con el trabajo de marinero que con la formación de oficial de puente, llegando incluso a realizar trabajos penosos, peligrosos y precarios: *“Picar, pulir, imprimir”, “bajar (y alguna vez limpiar) las bodegas”, “La verdad que siempre estaba limpiando, rascando y pintando”, “Soy del puente y tuve que limpiar y pintar en la máquina, me metí debajo de los motores en marcha y los limpié con solvente. Durante mis prácticas en el ferry me hacían caminar y recoger colillas con las manos. Trabajé limpiando y ayudando en la cocina, aunque era alumna del puente. No me proporcionaron el equipo de salud y seguridad adecuado. Trabajé turnos físicos de 12 horas con marineros”, “Creo que durante las prácticas debería ayudar en el puente y aprender, no trabajar con marineros, haciendo el peor trabajo que otros no quieren hacer. Si estaba en el puente, era principalmente para limpiar allí”.*

Cabe recalcar que es cada vez más complicado conseguir embarque para los estudiantes, la creciente dificultad de encontrar un embarque puede hacer que los alumnos se vean obligados a aceptar unas condiciones de vida a bordo deficientes, tratos desconsiderados por parte de la tripulación, condiciones laborales reprobables y contratos sin remuneración con tal de completar su año de embarque.

Al hablar de las prácticas de embarque, los estudiantes deben completar al menos un año entero como alumnos en la mar. Teniendo en cuenta la remuneración mínima o incluso nula que reciben, los alumnos tienden muchas veces a ser perjudicados debido a sus condiciones personales. En muchos casos no es posible compaginar las prácticas que deben realizar los cadetes con hacerle frente a su situación familiar, deudas, alquileres o cualquier otro obstáculo económico que puedan tener los alumnos. Entre los encuestados, un 28% fue perjudicado por embarcar con el salario recibido debido a sus condiciones económicas o familiares (ver gráfico 14).

Durante sus prácticas, los alumnos trabajan codo con codo con el resto de tripulantes, se les asignan tareas que pese a ser responsabilidad última de los oficiales a cargo, se delegan en los alumnos (Actualización de cartas, testeo de los equipos de radio, cumplimentación del cuaderno de bitácora, revisión de equipos, ...); es decir, los alumnos tienen su propia función y cometido en el barco, aliviando la pesada carga de trabajo que soporta la oficialidad. Durante las guardias nocturnas, es necesario que haya en el puente una persona además del oficial de guardia, un trabajo del cual se encarga el alumno en la mayoría de las circunstancias; en otras palabras, en caso de no haber alumno, un marinero tendría que ocupar su lugar con la retribución consiguiente por parte de la naviera.

Es por estas circunstancias que la labor del alumno tiene un peso significativo y teniendo en cuenta la baja (o nula) remuneración tiende a ser un trabajo

precario. Sumado a esto, los alumnos son propensos a ser menospreciados; según los resultados de la encuesta, un 52% de los alumnos encuestados se sintió menospreciado durante sus prácticas (ver gráfico 15). Esto puede deberse a múltiples factores; entre los encuestados un 40% llegó a sufrir algún tipo de discriminación, desde faltas de respeto y clasismo, hasta machismo y racismo. Debido a la posición vulnerable del alumno, en la mayoría de ocasiones es contraproducente para ellos tomar medidas frente a este tipo de injusticias ya que al ser el buque una institución total, la última palabra la tienen la oficialidad y el capitán, quienes en la mayoría de los casos salvaguardarán los intereses de la empresa y de la tripulación. Como alumno, yo mismo he sentido que era inútil quejarse de una situación injusta, llegando a conseguir únicamente que me amenazaran con desembarcarme.

Entre los testimonios recogidos de mano de los alumnos se habla de una “*jerarquía muy marcada*”, de que no sintieron que su labor se viera remunerada, varios de los alumnos sufrieron faltas de respeto incluso de parte de su capitán, se habla también de un trato “*condescendiente y paternalista*” por parte de los superiores. En la mayoría de los testimonios recogidos queda plasmada la impotencia del alumnado que se enfrenta a este tipo de situaciones.

La discriminación de la mujer en el sector marítimo es una situación que ha perdurado en el tiempo. Cuando empecé este trabajo de fin de grado no esperaba tratar este tema, pero tras las declaraciones de las alumnas encuestadas he visto necesario dedicarle un espacio a la situación de la mujer durante sus prácticas como alumna. Cabe mencionar que solo el 12% de los encuestados eran mujeres (ver gráfico 1).

Entre las respuestas del apartado que trata el menosprecio que experimentan los alumnos a bordo, una de las encuestadas alegó lo siguiente: “*Me humillaron que un barco no es un lugar para una mujer, que de todos modos no tengo*”

ninguna posibilidad de desarrollo, porque me casaré y quedaré embarazada. Que somos físicamente más débiles y no aptos para el trabajo duro. También encontré acoso sexual, intentos de tocamiento y comentarios ofensivos". Este comentario refleja el estado de la mujer en la marina mercante, que tiende a ser menospreciada y ninguneada en una industria en la que predomina la figura masculina, llegando incluso a experimentar acoso sexual dentro del entorno laboral.

Entre los testimonios recogidos en el apartado de las tareas adicionales a las guardias, una de las encuestadas respondió que debido a las malas condiciones de trabajo que sufría, padeció un aborto espontáneo. Estas son unas de las tantas experiencias terribles que experimentan las mujeres a bordo; hablando con compañeras, muchas de ellas me comentaron experiencias similares, situaciones de menosprecio por parte de la tripulación, faltas de respeto machistas y acoso sexual. También he escuchado a más de una compañera afirmando que no conseguía encontrar prácticas a bordo por el mero hecho de ser mujer.

Estas impactantes situaciones de machismo se siguen dando a día de hoy en la industria marítima y las alumnas se ven envueltas en esta vorágine de discriminación en un entorno tan hostil como lo es un buque, donde muchas veces se ven sin escapatoria y sin el apoyo de su círculo cercano.

Uno de los problemas más significativos en la industria marítima para la salud y bienestar de los marinos es la falta de sueño. El trabajo a jornada partida que desempeñan los oficiales se aplica también a los alumnos de puente. Entre guardia y guardia hay solamente un periodo de 8 horas para descansar, pero siempre se deja un periodo extra para hacer el relevo y al final el tiempo de descanso se acaba reduciendo a siete horas y media en el mejor de los casos, todo esto sin contar las circunstancias en las que el marino tenga que cenar o asearse, haya maniobra de atraque o desatraque y deba estar en el puente

durante su tiempo de descanso o cualquier otra circunstancia que pueda surgir en un barco.

La encuesta arroja luz sobre las condiciones de descanso reales del alumnado embarcado. De entre los encuestados, en navegación un 44% tenía 13 horas diarias o menos de descanso, un 52% descansaba entre 13 y 15 horas diarias. Ninguno de los alumnos descansaba 16 horas o más (ver gráfico 9). En puerto los datos fueron similares, un 40% descansaba 13 horas o menos, un 44% descansaba entre 13 y 16 horas y un 16% descansaba 16 horas o más (ver gráfico 10). Estos datos resultan impactantes, la mayoría de encuestados cumplía un horario laboral de más de 11 horas de trabajo diarias. No es casualidad que los estudios indiquen un deterioro en la calidad del sueño de los alumnos tras haber embarcado (Yilmaz et al., 2018). Los alumnos encuestados tampoco resultaron satisfechos con su periodo de sueño; un 48% de ellos consideró que no tenía suficientes horas de sueño (ver gráfico 11).

Entre los comentarios en el apartado “*Aspectos que mejorarías de tu periodo de prácticas*”, 7 de los encuestados mencionan el tiempo de descanso y el horario como punto crítico a mejorar. Una de las quejas más repetidas fue la de que los alumnos carecían de un horario preestablecido, lo cual no les permitía gestionar sus horas de descanso.

Es importante contextualizar el entorno en el que se dan estas circunstancias; las duras condiciones del trabajo en la mar, la posición jerárquica del alumno y la escasa remuneración que reciben. Con estos factores en cuenta, se evidencia la precariedad que sufren los alumnos; no creo que el hecho de ser alumnos y estar en prácticas justifique las condiciones laborales que soportan y la poca retribución que reciben.

En cuanto al estado de los camarotes, un 64% de los encuestados encontró deficiencias en su camarote. Desde falta de espacio para depositar sus bienes o cama en malas condiciones hasta falta de intimidad y suciedad excesiva fue lo que encontraron varios de los alumnos. Uno de los encuestados aseguró haber tenido un shock anafiláctico debido a los hongos y el moho que había en la habitación. En muchas ocasiones los buques no cuentan con camarotes preparados para los alumnos y al embarcar les asignan camarotes en desuso o camarotes compartidos que presentan las deficiencias que se han visto plasmadas en la encuesta. Por mucho que sean estudiantes de prácticas, los alumnos merecen un espacio privado y en condiciones de habitabilidad dentro del barco.

Desde la Organización Marítima Internacional (OMI) dejan muy claro en el convenio STCW cuáles son las responsabilidades del alumnado embarcado, sus tareas y las competencias a adquirir durante el periodo de prácticas. Lo que no queda reflejado es la garantía de bienestar de los estudiantes como parte de la tripulación ni las obligaciones de las empresas navieras con sus alumnos. Desde la legislación española sólo se condiciona a los armadores a asegurar al alumno en el caso de las prácticas profesionales, en el caso de las prácticas curriculares el alumno es asegurado por la universidad.

El convenio MLC que explora los derechos de la gente de mar, no hace ninguna mención de la figura del alumno. El convenio habla sobre horas de descanso, salario mínimo y derechos laborales de la gente de mar que no se han visto reflejados en muchos de los alumnos que han respondido la encuesta. El estudiante a bordo es una incógnita desde el punto de vista legal, solo se recoge su papel en los convenios de formación pero no se ha desarrollado legislación relativa a su puesto; uno completamente diferente al de los oficiales y marineros, que presenta una vulnerabilidad mayor y que no tiene representación en sindicatos del sector marítimo.

Una de las quejas más recogidas en el último apartado de la encuesta; *“Aspectos que mejorarías de tu periodo de prácticas”*, ha sido respecto al convenio universitario. Los encuestados se han quejado de que la obligatoriedad de establecer un convenio de prácticas con la universidad para realizar sus prácticas de embarque les ha puesto trabas a la hora de gestionar dicho embarque. En algunas navieras no aceptan estudiantes que deban contratar mediante el convenio, lo cual dificulta aún más la tarea de encontrar embarque para los alumnos.

Las prácticas a bordo han desmotivado a un gran porcentaje de los alumnos embarcados, los encuestados alegaron que *“no vale la pena trabajar embarcado”*, que *“Los salarios no reflejaban el trabajo que realizaba la tripulación”* y que aunque *“el trabajo a bordo puede resultar gratificante y se aprende muchísimo allí, queda claro que es una rutina dura”*. Sin embargo, también se recogen varias experiencias positivas de los encuestados que demuestran que en ciertos buques las condiciones del alumnado son buenas y pueden desarrollar su aprendizaje en un entorno adecuado con unas condiciones laborales y una calidad de vida dignas.

CONCLUSIONES

La vida en la mar trae consigo una rutina dura tanto física como mentalmente. Como hemos podido comprobar, la figura del alumno se ve envuelta en esta rutina trabajando codo con codo con el resto de la tripulación.

El objetivo de este trabajo era el de investigar las circunstancias del alumnado embarcado; tanto su situación laboral como sus condiciones de vida a bordo. También se ha indagado en la legislación vigente en lo que atañe a estas cuestiones y por último se ha difundido una encuesta para conocer la versión de los propios alumnos.

Tras la realización de este trabajo de documentación, podemos llegar a las siguientes conclusiones como resultado:

- Los alumnos trabajan en igualdad de condiciones con el resto de la tripulación, cumpliendo guardias y aportando utilidad al desempeño de las labores del buque. Asimismo, están sujetos a las mismas dificultades.
- En la mayoría de ocasiones no se considera que la retribución salarial recibida por las prácticas sea acorde al trabajo realizado.
- Según la información recogida, se puede concluir que una cantidad considerable de alumnos que se encuentran a bordo del barco tienen a su disposición un máximo de 14 horas diarias para descansar trabajando en horario de jornada partida, lo cual plantea un desafío en términos de equilibrio entre el tiempo dedicado al trabajo y el necesario para descansar. La mitad de los alumnos consideraron que no tenían suficientes horas de sueño.

- En muchos de sus embarques los alumnos son empleados para tareas que no tienen que ver con su formación, trabajos penosos, riesgosos y precarios, muchas veces sin la supervisión de un oficial.
- Los alumnos son figuras vulnerables en la escala jerárquica del buque. Son objeto de discriminación, menosprecio y faltas de respeto y no disponen de las herramientas para hacer frente a estas situaciones.
- La creciente dificultad para encontrar embarque como alumno hace que los estudiantes acepten peores condiciones laborales, condiciones de vida y contratos sin remuneración con tal de completar sus prácticas.
- El convenio universitario de prácticas dificulta el embarque de varios de los alumnos.
- Las alumnas sufren una discriminación patente en el sector, desde situaciones de menosprecio hasta machismo y acoso sexual.
- El periodo de prácticas desmotiva a gran parte del alumnado de cara a su futuro profesional.

Para lidiar con los problemas que experimentan los alumnos durante sus prácticas hago las siguientes propuestas de mejora:

- Establecer una remuneración mínima para los alumnos.
- Acordar un horario y unas responsabilidades preestablecidas para los embarques de los alumnos, de acuerdo con las horas de trabajo máximas establecidas en el convenio MLC.

- Ampliar en el ámbito legislativo los derechos del alumnado embarcado.
- Tomar medidas desde las empresas para evitar que los alumnos realicen trabajos para los que no estén capacitados, trabajos penosos y sin la supervisión de un superior a su cargo.
- Tomar medidas para que no sucedan casos de discriminación, como por ejemplo designar en la empresa a una persona a la que se pueda acudir para denunciar este tipo de casos.
- Establecer medidas efectivas para paliar la dificultad de los alumnos para encontrar sus embarques de prácticas. Para ello habría que enmendar el convenio universitario el cual resulta una traba para muchos estudiantes a la hora de encontrar prácticas.

BIBLIOGRAFÍA

Abad, L. (2016). *El progreso de las mujeres en la Marina Mercante*.

https://itsasmuseoa.eus/wp-content/uploads/pdf/ITSASMEMORIA_8.pdf

Acusan a la naviera Armas de utilizar a estudiantes para cubrir puestos de

trabajo. (2021, abril 14). [https://www.gacetanautica.es/noticias/acusan-a-](https://www.gacetanautica.es/noticias/acusan-a-la-naviera-armas-de-utilizar-a-estudiantes-para-cubrir-puestos-de-trabajo)

[la-naviera-armas-de-utilizar-a-estudiantes-para-cubrir-puestos-de-trabajo](https://www.gacetanautica.es/noticias/acusan-a-la-naviera-armas-de-utilizar-a-estudiantes-para-cubrir-puestos-de-trabajo)

Aleixandre, A. (2022, octubre 9). *El problema de los alumnos de náutica*.

[https://www.capitansmercants.com/es/noticias/el-problema-de-los-](https://www.capitansmercants.com/es/noticias/el-problema-de-los-alumnos-de-nautica/_id:160/)

[alumnos-de-nautica/_id:160/](https://www.capitansmercants.com/es/noticias/el-problema-de-los-alumnos-de-nautica/_id:160/)

An, J., Liu, Y., Sun, Y., & Liu, C. (2020). Impact of work–family conflict, job

stress and job satisfaction on seafarer performance. *International Journal*

of Environmental Research and Public Health, 17(7), 2191.

<https://doi.org/10.3390/ijerph17072191>

Annual Overview of Marine Casualties and incidents 2022. (2022, noviembre

30). Europa.Eu. [https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-](https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html)

[news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-](https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html)

[2021.html](https://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4867-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2021.html)

Boletín Oficial del Estado [BOE]. (2014). *Real Decreto 592/2014, de 11 de julio,*

por el que se regulan las prácticas académicas externas de los

estudiantes universitarios. [https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-](https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-8138)

[2014-8138](https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-8138)

Boletín Oficial del Estado [BOE]. (2022). *Real Decreto 269/2022, de 12 de abril,*

por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la

Marina Mercante. https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2022-6047

Cánovas B., & V. R. (2022). *La mujer en la mar*. Bitá.

Chang, M. J., Vidafar, P., Birk, J. L., & Shechter, A. (2024). The relationship of shift work disorder with symptoms of depression, anxiety, and stress. *Journal of Affective Disorders Reports*, 15(100713), 100713. <https://doi.org/10.1016/j.jadr.2023.100713>

Chombi. (2023, enero 20). *Las navieras asociadas a ANAVE embarcaron en sus buques 365 alumnos de náutica en 2022*. Anave. <https://anave.es/las-navieras-asociadas-a-anave-embarcaron-en-sus-buques-365-alumnos-de-nautica-en-2022/>

El alumno y sus prácticas. (s/f). Gob.es. Recuperado el 31 de mayo de 2024, de https://www.transportes.gob.es/marina-mercante/titulaciones/titulos-profesionales-formacion-maritima-documentos-y-guardia-de-la-gente-de-mar/alumnos_pruebas_idoneidad/el-alumno-y-sus-practicas

Flota mercante de pabellón español y flota mercante controlada por las empresas navieras españolas en 2012. (2013, junio). Anave.es. https://www.anave.es/images/tribuna_profesional/trib%20junio%202013.pdf

García, I. (2018, junio 7). *La mujer en la Marina Mercante española*. Ull.es. <https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/8021/LA+MUJER+EN+LA+MARINA+MERCANTE+ESPANOLA+.pdf?sequence=1>

García, M. M. (1998). *El contrato de trabajo de extranjeros enrolados en buques españoles al amparo de acuerdos internacionales*. Ull.es. https://riull.ull.es/xmlui/bitstream/handle/915/18507/AFD_15_1998_11.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Hatice Yılmaz, E. B. (2018). Investigation of the Changes in Perceived Sleep Quality and Quantity among Maritime Students in Relation to Long Term Sea Training. *TransNav the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*.
- International Maritime Organization [IMO]. (2011). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Including 2010 Manila Amendments*.
- Leyla Tavacıoğlu, Neslihan Gökmen, Özge Eski, Vedat Sarı, Aslı Ceren Yılma. (2018). A Research As Mobbing Examination in Maritime Sector. *Bilge International Journal of Science and Technology Research*.
<https://dergipark.org.tr/en/pub/bilgesci/issue/42053/489095>
- Liu, B.-P., & Jia, C.-X. (2023). Shift work schedule and sleep patterns in relation to incident depression: Evidence from a prospective cohort study. *Psychiatry Research*, 321(115076), 115076.
<https://doi.org/10.1016/j.psychres.2023.115076>
- Marina mercante y transporte marítimo 2021/2022*. (2023). Anave.es.
https://www.anave.es/images/informes/marina_mercante/2022/MMTM2022_ESP_webOK.pdf
- International Labour Organization [ILO] (2020). *MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006, as amended*.
https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf
- Tavacıoğlu, L., Taç, U., Eski, Ö., & Gökmen, N. (2019). Burnout and job satisfaction among Turkish oceangoing seafarers. *International Maritime Health*, 70(4), 232–238. <https://doi.org/10.5603/imh.2019.0037>

Yildirim, U., Toygar, A., & Çolakoğlu, C. (2022). Compensation effect of wages on decent work: A study on seafarers attitudes. *Marine*

Policy, 143(105155), 105155.

<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105155>

Zamora, J., & Global, N. (2021, abril 9). Armas retira la orden de obligar a los alumnos de náutica a trabajar de marineros. *Naucher*.

<https://www.naucher.com/armas-retira-la-orden-de-obligar-a-los-alumnos-de-nautica-a-trabajar-de-marineros/>

ANEXO I

Encuesta a Alumnos de Puente y Máquinas

Formulario relativo a las prácticas realizadas a bordo por los alumnos para obtener un título profesional de oficial de puente y cubierta y de máquinas

1. Edad

2. Género

- Hombre
- Mujer
- Otro

3. Universidad en la que cursaste los estudios

4. ¿Eres alumno de puente o de máquinas?

- Puente
- Máquinas

5. Banderas de los buques en los que cursaste tus prácticas

6. Año en el que cursaste las prácticas

7. Marca las deficiencias que encontraste en los camarotes en tus embarques (puedes marcar más de una casilla)

- Ausencia de cuarto de baño / baño en malas condiciones
- Cama en malas condiciones
- Falta de enchufes
- Falta de espacio donde depositar tus bienes
- Falta de intimidad
- Camarote compartido con más de una persona
- No encontré ninguna deficiencia en mis camarotes
- Otra: _____

8. ¿Realizabas tareas adicionales a las guardias de navegación?

- Sí
- No

9. En caso afirmativo, ¿Consideras que las tareas extraordinarias fueron adecuadas para tu proceso de aprendizaje o simplemente fueron tareas indeseadas para el resto de la tripulación?

- Totalmente adecuadas
- Mayoritariamente adecuadas

- Mitad adecuadas, mitad indeseadas
- Mayoritariamente indeseadas
- Totalmente indeseadas

10. ¿Realizabas tus tareas bajo la supervisión de un oficial?

- Siempre
- Mayormente si
- La mitad de las veces
- Mayormente no
- Nunca

11. ¿Realizabas tareas para las que no tuvieras la formación o conocimientos adecuados y que pudieran constituir riesgo tanto para ti como para otras personas?

- Si
- No

12. ¿Estas tareas eran adecuadas para tu proceso de aprendizaje?

- Si
- No

13. Describe las tareas si procede



14. Promedio de horas de descanso diarias en navegación

- 16 o más
- Entre 15 y 16
- Entre 14 y 15
- Entre 13 y 14
- 13 o menos

15. Promedio de horas de descanso diarias en puerto

- 16 o más
- Entre 15 y 16
- Entre 14 y 15
- Entre 13 y 14
- 13 o menos

16. ¿Consideras que tenías suficientes horas de sueño?

- Si
- No

17. ¿Recibiste remuneración por las prácticas?

- Si
- No

18. ¿Consideras el salario recibido acorde con tu actividad laboral?

- Si
- No

19. ¿Fuiste perjudicado por embarcar con el salario recibido debido a tus condiciones económicas / familiares?

- Si
- No

20. ¿Te has sentido menospreciado durante las prácticas?

- Si
- No

21. Elabora tu respuesta si procede

22. ¿La relación con los miembros de la tripulación ha sido cordial?

- Si
- No

23. ¿Has tenido enfrentamientos de algún tipo con la tripulación?

- Si
- No

24. Elabora tu respuesta si procede

25. Señala los motivos por los que has experimentado discriminación (puedes *marcar más de una casilla)

- Machismo
- Racismo o xenofobia
- Religión
- Idioma
- Clasismo
- No he experimentado ningún tipo de discriminación
- Otro: _____

26. ¿Has reafirmado tu entusiasmo por tu carrera profesional durante las prácticas o te han desmotivado de cara a tu futuro profesional?

- He reafirmado mi entusiasmo
- Me han desmotivado
- Ninguna de las dos

27. Elabora tu respuesta si procede

28. Aspectos que mejorarías de tu periodo de prácticas
