

Dossier

informativo

Este dossier recoge algunas informaciones y documentos de interés para los titulados Náutico-pesqueros:

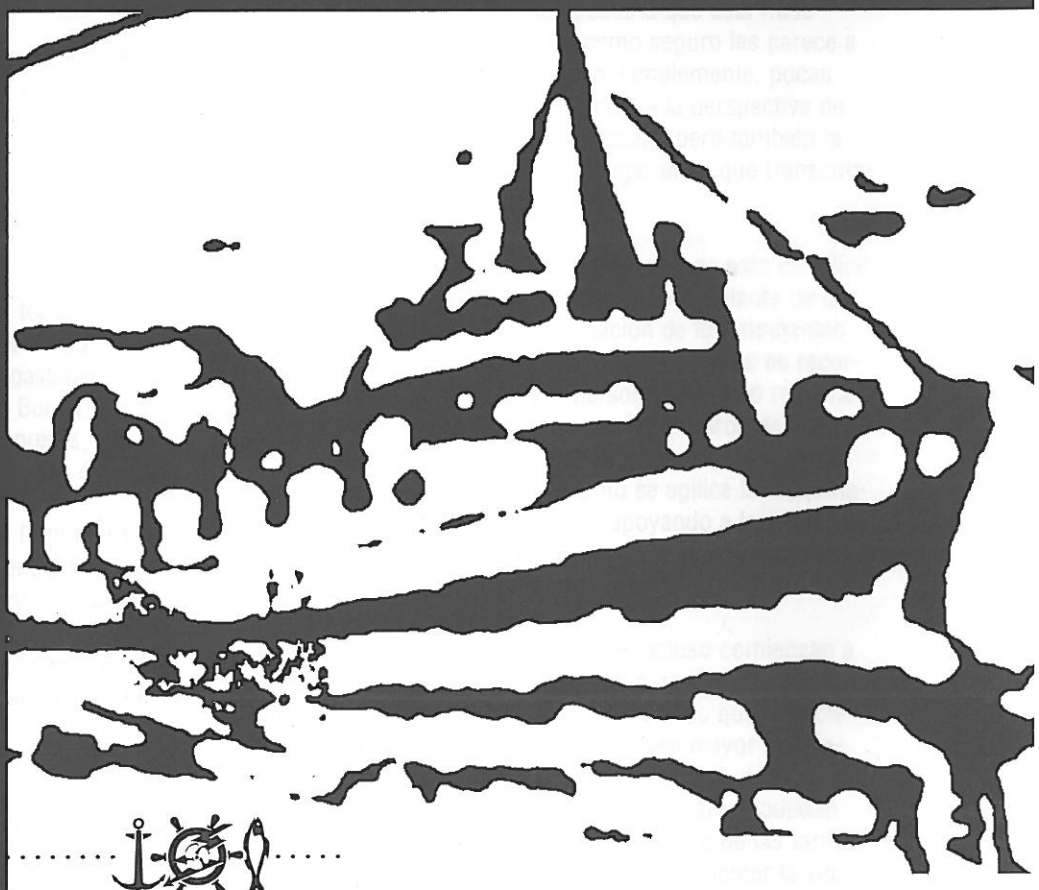
1. Discurso del presidente de AETINAPE ante la Asamblea General Ordinaria de 1999

2. Informe sobre diversas cuestiones de actualidad

3. Texto del Real Decreto sobre formación en titulaciones marítimas, seguido de las alegaciones presentadas por AETINAPE y la respuesta de la DGMM

4. Sentencia del Tribunal Supremo acerca del recurso del COMME sobre la reforma de las nuevas atribuciones profesionales

5. Alegaciones presentadas por AETINAPE al proyecto de Orden Ministerial para habilitar títulos para el ejercicio profesional de embarcaciones de recreo de las listas 6ª y 7ª



2000

AETINAPE

Pero esta dimensión humana del trabajo marítimo-pesquero, no solo hace referencia a la seguridad, siendo este aspecto uno de los más importantes de cuantos podemos glosar.

La dimensión de cada una de las actividades pesqueras de este puerto de Burela, como de cualquier otro puerto, la capacidad de trabajo de cada empresa, las garantías de éxito y los caminos de futuro, nacen sobre todo en la capacidad de transformación del ser humano.

¿Qué quiere decir esto? Hoy no es posible emprender ninguna actividad de éxito sin partir de seres humanos, de hombres y mujeres con buena formación. No escatimemos esfuerzos en dotar a los más jóvenes de las más altas cotas de formación. Nunca nos arrepentiremos de contar primero con los mejor preparados, con los más capaces, con los que mejor formación recibieron. En ellos está el futuro del sector marítimo. Ellos son el mejor capital para adaptarnos a los fugaces y competitivos tiempos que corren.



El presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Daniel Varela, y el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz

Y cuando hablo de ellos, de los más jóvenes, no me estoy refiriendo solo a los de menos edad. Incluso los que se consideran más veteranos siempre tienen mucho que aprender. Por fortuna, los que más saben de la vida, nos enseñan a menudo que el aprendizaje es un don que no remata nunca. Solo cuando morimos dejamos de formarnos, de poseer conocimientos. Lo contrario se llama soberbia.

Si la formación es tan importante para nuestras empresas, para nuestro futuro colectivo, que decir de la política de desarrollo económico.

Resulta otra obviedad decir que la pesca atraviesa una grave crisis estructural. Parece que ya tenemos callo en los oídos de escuchar ese romance de ciego que en boca de alguno suena como a lloriqueo.

Pues no. Tenemos que continuar revelándonos contra las maldiciones que parece que nos rodean como pulpos, llenándolo todo de una espesa porquería de medias verdades, que no dejan ver el problema de raíz.

Con evidentes razones conservadoras, una grandísima parte del sector marítimo-pesquero reclama que el esfuerzo pesquero continúe e incluso se incremente, más allá de todos los mares.

El modelo económico de la pesca, más allá de los grandilocuentes números que llenan las bocas de ciertos mandatarios, revela una gravísima dependencia de la extracción, en perjuicio del desarrollo industrial y de la conexión hoy imprescindible entre empresas pesqueras y mercado.

Tanta fuerza de trabajo empleada en los buques y tan poquísima en la industria pesquera, pues está claro que la radiografía resulta tercermundista, ya que se basa en la recolección de materias primas a las que se le aporta muy poco valor añadido.

A esto hay que sumarle el complicadísimo panorama que presentan las Zonas Económicas Exclusivas, cada paso más enormes gracias a esa ley de la selva que es el mar, donde el pirateo y la debilidad de los organismos internacionales hacen posible un comportamiento asombroso de muchos países considerados civilizados como Canadá o la Argentina de hoy.

Hace años, una alta autoridad decía lo siguiente: en la pesca sobra gente, y hay que ser valientes y aceptar esa verdad, porque nuestros hombres del mar no deben aspirar a un modelo económico africano, sino al holandés o al noruego.

Pero aceptar públicamente que en España, sobran pescadores, equivale a plantar cara, con seriedad y rigor, a el grave problema estructural: ¿a qué se dedican los pescadores que sobran a bordo?

Lo decimos muchas veces. La pesca no tendrá solución si no se crean las condiciones que mejoren el conjunto del sector, la industria de tierra capaz de dotar los productos pesqueros de un valor de mercado cada vez más alto.

Para esto, es preciso ordenar el sector con medidas de apoyo real a la creación de nuevas estructuras económicas apoyadas en la pesca, radicadas en el litoral y dirigidas por los profesionales competentes de los que sin duda disponemos. Lo que se llaman iniciativas de desarrollo endógeno, las necesarias en este tiempo de globalización, para que los grandes no nos coman a nosotros, que somos pequeños, débiles en el plano industrial.

Además, en principio Europa ofrece ayudas, aunque escasas, a quien quiera tomar ese rumbo, pero muchos nos tememos que se precisa un mayor impulso por parte de los poderes públicos, ya que los empresarios

del país no son capaces, ellos solos, de constituir una alternativa sólida para las zonas dependientes del sector marítimo-pesquero.

Aunque frecuentemente los administradores de las ayudas europeas muestran sesudos informes estadísticos acerca de una realidadedulcorada, mucho nos tememos que esas ayudas solo sirvan para la sustitución de unos buques por otros, y de paso ahorrar algunos salarios gracias a la automatización de ciertas funciones, reduciendo las tripulaciones.

Quienes mueven estas ayudas, en muchos casos, son los mismos responsables de la cultura especulativa que hoy campea en la economía marítima. Ni desarrollo de la acuicultura, ni industrialización del sector y conexión con los mercados, ni nada semejante. Acaso algún apuntalamiento de empresas únicas e imprescindibles que son de los pocos ejemplos de los que podemos sentirnos orgullosos.

Negocios con tufo mafioso, en los que los resultados se diluyen tanto que nadie es capaz de traducir a una cifra concreta en puestos de trabajo o en PIB, el resultado de los ingentes recursos públicos invertidos en la pesca.

Ayer mismo comprobábamos la escenificación, desde la Comisión Europea, un año más del constante recorte pesquero, lo que resulta coherente con el modelo hacia el que camina Europa. Aunque apoyado en los siempre controvertidos informes científicos con los que parece que a todos se les llena la boca de razones irrefutables, se produjo lo que teníamos que esperar: nuevos recortes.

Los buques españoles ya no son españoles: son

europeos. Creo que no tardaremos mucho en utilizar la bandera azul con las estrellas doradas en nuestros mástiles. Por eso es inconcebible que aun no exista una política marítima realmente común que cuente con las potencialidades de las distintas áreas de economía marítimo-pesquera, defina las estrategias en función de sus intereses, considere las aguas de la Unión como los espacios naturales para los eurobuques y hable con una sola voz hacia terceros países y organismos internacionales.

Precisamente, tenemos hoy aquí a una alta autoridad de la Unión Europea. El presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento, que es la única institución comunitaria elegida democráticamente. Daniel Varela nos honra con su presencia y nosotros le devolvemos esa atención agradecidos y sintiéndonos todos una sola voz en defensa de los hombres del mar. Y queremos ser pragmáticos y realistas. No nos gustaría que el resto de la sociedad viera en la pesca, como tampoco en la agricultura y en ninguna otra área de producción, sectores permanentemente subvencionados, como si no fuésemos capaces de vivir por nosotros mismos.

Seguro que todos juntos lograremos encontrar caminos de futuro para que los especialistas marítimo-pesqueros puedan seguir tirando de sus economías apoyados en esta espléndida relación del hombre con la naturaleza, que es la pesca marítima.

Esperamos, en este sentido, que Europa se reconozca como tal en la negociación pesquera que se avecina con los amigos del sur. Marruecos es país atravesado por fervientes temporales políticos con su nuevo rey, y en ese marco es preciso negociar con todas las armas económicas a nuestro alcance, para permitir la reconversión de los puestos de trabajo que hoy aportan el gran número de buques de la flota canaria, andaluza y gallega.



Los directores de los centros Náutico-pesqueros de Gijón, Alfredo Varas, y Vigo, Álvaro Gómez; D.X. de Formación Pesqueira e Investigación, Joaquín Mariño; profesor del IPM-P del Atlántico y ex-secretario del GPT encargado de la reforma, Juan Manuel López; el Jefe del Servicio de Titulaciones profesionales de la DGMM, Fernando Collado, y el Vicepresidente 1º de AETINAPE, Juan Manuel Pazos



La presidenta del Consello Galego de Relacións Laborais, Teresa Pedrosa, y el Presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz

Un repaso a los caladeros del mundo no deja mucho espacio para la esperanza. La flota española está más desaparecida ya que la Armada Invencible, aquella que Felipe II había mandado a luchar contra las personas, no contra los temporales. Nosotros, marinos y pescadores, pretendíamos ir por el mundo a llenar de riqueza nuestras despensas, no luchar contra los poderosos despachos de los piratas canadienses o argentinos.

Pero el mundo es así de crudo. Las aguas económicas se cierran y se ensanchan cada vez más, mientras las aguas internacionales aparecen huérfanas de seguridad jurídica. Gracias a ese panorama, nuestro modelo marítimo-pesquero está en quiebra, y solo nos queda seguir pensando en que hacer.

No tenemos más salidas que, después de estudiar nuestras posibilidades, saberes y conocimientos, y contrastarlas con el duro entorno económico, planificar nuestro propio modelo de desarrollo. Llevamos años diciendo lo mismo, y los responsables del sector practicando el "stand by", viviendo la catástrofe entre actos de propaganda unos y operaciones especulativas los otros.

Además de la pesca, también la marina mercante tiene un lugar destacado en nuestras preocupaciones. La Dirección General de la Marina Mercante debe enfocar el problema de la recuperación de la flota de cabotaje, que fue dejando la bandera española para asentarse tras enseñanzas de conveniencia. Esperamos que comiencen a amorrar las grandes bolsas de desempleo de los últimos años en este sector, y celebramos que felizmente ese importante organismo del Estado esté abierto a la comprensión y al razonamiento del conjunto del sector, y no solo viva, como años precedentes a la sombra de un interés.

La seguridad marítima es otro aspecto recurrente en reuniones de este tipo. Tampoco nos cansamos de repetir casi siempre lo mismo. Las cada vez mejores condiciones de los buques suponen en general un relajamiento en el equipo humano del barco. Pero llevar salvavidas, radares y otros equipamientos obligatorios no puede sustituir a una fuerza humana bien formada para hacer frente a esos instantes en los que la supervivencia depende de la habilidad mostrada en los breves momentos de una tragedia.

Conviene, por tanto, vigilar las condiciones del buque, pero también esforzarse mucho más en las inspecciones de los buques, que hoy se realizan desde los despachos. Por fortuna, esta mañana contamos con la visita de Teresa Pedrosa, que nos hablará de nuestro sector en relación con los riesgos laborales. Como es tradicional, AETINAPE reclama una mayor atención a las políticas preventivas de la seguridad marítima, que consisten en corregir las condiciones de desarrollo del trabajo, antes que lleguen a producirse la mayoría de los siniestros.

Dos recientes sentencias del Tribunal Supremo dan por fin la razón definitiva a los titulados marítimo-pesqueros, una en relación a las atribuciones profesionales surgidas de la última reforma de las enseñanzas tras la aplicación de la LOGSE, y otra en relación con un Real Decreto del año 87 que también afectaba a los náutico-pesqueros.

Los recursos del COMME pretendían atacar por vía judicial la nueva configuración de la carrera y las atribuciones profesionales. Las razones que esgrimían, todas ellas de carácter corporativo, hacían prevalecer los privilegios conseguidos en su etapa predemocrática por los titulados de Náutica en relación a nuestras justas aspiraciones profesionales.

Pero esos triunfos evidentes, frutos de nuestros esfuerzos ante la sociedad y las instituciones, no permiten que nos relajemos. Es hora de conseguir la carrera marítima única, la creación de las carreras superiores tras las que andan ya algunas Universidades. Y también de luchar por la homologación europea de nuestros títulos, y por el honesto comportamiento de las instituciones marítimas.

Ahora, la entidad profesional se centrará en reclamar que se continúe desarrollando la normativa que permita normalizar la situación. Cuestiones pendientes como el acceso de las titulaciones actuales a las nuevas, y el sistema de acoplamiento a un único modelo de formación tienen que recibir un nuevo impulso. Es el momento de acabar con el caos en las titulaciones marítimo-pesqueras, así como de poner todos los mecanismos al alcance de la Administración para que los referendos de las tarjetas profesionales sean claros e inteligibles en todo el mundo, algo que por el momento no sucede.

Además, tenemos que seguir reclamando la aplicación de las recientes reformas y sobre todo, la Alta Inspección de los estudios marítimo-pesqueros. La muy positiva creación de las autonomías y el subsiguiente

reparto de las atribuciones académicas a los diferentes gobiernos no puede llegar a convertirse en un inconveniente para los títulos marítimo-pesqueros. Los reinos de taifas no son buenos para el futuro de los estudios, tanto por su organización territorial como por la dimensión internacional que cada vez toma mayor importancia en el ejercicio profesional marítimo.

Tendremos también durante esta mañana ocasión de actualizar nuestros conocimientos sobre este tema, en la Mesa Redonda que celebraremos en breve plazo.

En fin, amigos, voy a ir terminando. Pero antes permítanme solo un justo agradecimiento. Antes de nada, a todos ustedes, y por extensión, al conjunto del sector marítimo. El programa "Españoles en la Mar", que con tanto cariño dirige el periodista Antón Luaces, es para todos nosotros algo más que un espacio radiofónico. Es como un símbolo de nuestra convivencia atrapados en esa cárcel invisible que son los caminos del mar. "Españoles en la Mar" es como una puerta de salida, el lugar por donde nos llega parte de la estrecha realidad que se percibe en un barco.

Los oyentes de ese programa dieron este año su prestigiosa ancla de plata a nuestra entidad. Ya agradecemos, como corresponde, la distinción. Per ningún lugar mejor que este, nuestra propia casa, con nuestra propia gente, delante de tantos amigos, para agradecer el cariñoso regalo con que se reconoce una labor de tantos años en el que solo hay un protagonista colectivo: la gente del mar.

Permítanme, asimismo, desearles a todos ustedes una feliz Navidad y año nuevo, y sobre todo, que no se dejen vencer por los espejismos del nuevo tiempo. Lo único que tenemos delante es lo que tuvimos tantos otros momentos de nuestra vida. Un tiempo para vivir y conquistar un mundo cada vez más igualitario, solidarios y humano. Ojalá que lo consigamos pronto. Será la mejor manera de empezar el futuro.

Muchas gracias.

José Manuel Muñiz Ríos
Presidente de AETINAPE

1. La pasada Asamblea General Ordinaria

El pasado 18 de diciembre se ha celebrado la Asamblea General Ordinaria correspondiente al año 99 en Burela, uno de los puertos del Cantábrico más pujante en los últimos años. Con nuestra presencia en Burela perseguíamos varios objetivos: por una parte, no celebrar estos eventos sólo en las ciudades con puertos importantes, y por otra, hacer llegar el compromiso con la profesión a muchos titulados que están alejados de estos actos y que sólo viven profesionalmente en el ámbito de un puerto o comarca. Por ello y en el futuro, AETINAPE debería replantearse no solo celebrar los Plenos y las Asambleas en las ciudades con puerto, sino en aquellos pueblos con puertos importantes, como Bermeo, Ondárroa, Marín, Isla Cristina, Barbate, etc. En este sentido, dentro de unos meses se determinará el lugar y fecha de celebración del XI Pleno de AETINAPE, que toca en este año 2000.

La asistencia de profesionales, más de 120 personas, como de autoridades, —incluido el Secretario General de Pesca Marítima, Samuel Juárez, y el Alcalde de Burela—, y la participación de alto nivel en los coloquios por parte de nuestros compañeros, así como el interés de conferencias y mesas redondas, han hecho que una vez más titulados náutico-pesqueros, profesores y directores de escuelas, Diputados, autoridades del mundo marítimo-pesquero del Estado, etc., hayan debatido sobre la formación, las titulaciones, la seguridad, el empleo, en definitiva, sobre las políticas que deben seguir reformándose para diversificar y modernizar nuestra formación, adaptándonos de este modo a los nuevos tiempos.

Además de la conferencia del Presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y su correspondiente coloquio, ha sido muy comentada la Mesa Redonda sobre la aplicación de la reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras y de un sistema de convalidaciones entre las nuevas y las actuales titulaciones. En esta Mesa han participado los directores de las Escuelas de Vigo y Gijón, además del ex-secretario del GTP para la reforma de las enseñanzas, el Jefe del Servicio de Titulaciones de la Dirección General de la Marina Mercante, el vicepresidente de AETINAPE y profesor de la Escuela de Cádiz, y el Director General de Formación Pesquera e Investigación de la Xunta de Galicia, quien tuvo la deferencia de presidir y moderar esta Mesa Redonda, aunque en principio no estaba previsto.

Después de muchas intervenciones, se concluyó que es urgente sentar a las administraciones de Educación, Pesca y Marina Mercante con las Comunidades Autónomas para zanjar el maremágnum de normas y contranormas que están provocando una gran confusión y una selva de decisiones arbitrarias que están poniendo en peligro la aplicación de la reforma y el éxito de la misma. A este hecho también contribuye la presión solapada que

ejercen contra la aplicación de estas reformas la mayoría de profesores y escuelas náutico-pesqueras.

Se arrancó el compromiso de que desde la Xunta de Galicia y desde la Dirección General de Formación se liderara la convocatoria de una Mesa en la que participaran todas las partes afectadas para impulsar, en contra de las presiones internas, las reformas. Desde Galicia se dirigió la actual reforma por ser la Comunidad con más peso en el ámbito marítimo-pesquero español, y por tanto también desde aquí es desde donde debe darse un giro de timón.

Otro asunto importante y que dio mucho juego en el debate posterior fue la conferencia que pronunció la Presidenta del Consello Galego de Relacións Laborais. Ella es inspectora de trabajo, licenciada en Derecho y ejerció esta función en el sector marítimo en Cádiz. Durante su disertación clara y meridiana, reconoció la falta de coordinación entre Instituciones y se mostró conocedora de la picaresca para eludir el control de las Inspecciones en los buques. De hecho dijo, entre otras muchas cosas importantes, que la alta tasa de siniestralidad en el sector el año pasado aumentó un 40%. Esto se debe a muchos factores, pero sobre todo a que las diferentes administraciones con competencias en seguridad marítima y laboral deben coordinarse, evitando actuaciones a veces contrapuestas.

En asuntos internos, el asunto más importante, después de aprobar el acta de la Asamblea del año 98 celebrada en el marco del X Pleno en Huelva y de debatir y aprobar el presupuesto para el año 2000, se trataron entre otros temas, las claves para una mayor participación de los titulados con la profesión, fue lo relativo a las cuotas, y después de un amplio debate entre los asistentes y teniendo en cuenta que ya había iniciativas anteriores en este sentido, se acordó por mayoría, aunque hubo votos en contra, mantener las cuotas mensuales de 1.100 ptas./mes para el año 2000, cuotas que se mantienen desde enero del 97, lo que significa que llevamos cuatro años con la cuota congelada.

Para llevar a cabo una campaña de captación de nuevos socios, durante este año se suprimirá la cuota de ingreso. Esta cuota sólo se mantendrá para alumnos y parados que no perciben prestaciones, ya que están exentos de las aportaciones mensuales hasta que se incorporen al mercado de trabajo. Para los compañeros jubilados se mantendrá la cuota de 200 pts. mensuales. Esta medida supone un esfuerzo de solidaridad y generosidad de los afiliados de AETINAPE para tenderle la mano a nuevos titulados que deseen compartir con nosotros un futuro más digno y prometedor para todos. El momento económico que atravesamos es difícil, ya que continuamos necesitando la autofinanciación, clave para nuestra independencia. De no compensar esta decisión, deberá ser modificada en la próxima Asamblea General.

2. Funcionarios prepotentes en la DGMM

Tenemos algunos problemas puntuales con la DGMM en asuntos relativos a la aplicación de directivas y convenios de la OMI, y especialmente al refrendo de titulaciones, sobre los que te adjuntamos alguna documentación, aquí hay una larvada actuación de personajes del sector más duro del COMME, que utilizando su calidad de altos funcionarios están influyendo en Fernando Casas, y lo mismo están haciendo en muchas Capitanías, donde ahora son juez y parte en la aplicación e interpretación de la legislación. Muchos titulados náutico-pesqueros tienen problemas a la hora de realizar cualquier gestión, ya que los funcionarios —normalmente pertenecientes al COMME— actúan con mala intención y peor voluntad, entorpeciendo la necesaria agilidad y eficacia de los servicios administrativos del Estado.

Aunque pueda resultar decepcionante para algunos recordar el período de Rafael Lobeto al mando de la DGMM, lo cierto es que muchos de los problemas de este momento se deben a su larga sombra. Lobeto llenó el organismo de personas que se han ido haciendo con plazas en propiedad, y que ahora ocupan puestos de gran relevancia, aunque están dirigidos —la mayoría muy a su pesar— por Fernando Casas. Por eso es tan importante reforzar todos los mecanismos, y redoblar la inteligencia, para hacer frente a las trampas que desde dentro quieren seguir tendiéndonos, aunque ahora no detentan la responsabilidad máxima. Sólo el esfuerzo de todos los profesionales, y el compromiso con nuestro futuro común serán capaces de garantizar que no se produzcan pasos atrás, como los que desean quienes no se cansan de tender trampas.

En este mismo dossier informativo se incluye un ejemplar del Real Decreto que adapta una normativa de la OMI, las alegaciones de AETINAPE y las respuestas de la Dirección General de la Marina Mercante. Como se deriva de estos documentos, estas alegaciones no han sido tenidas en cuenta por la DGMM, y lo peor es que este dato parece no importarles a profesores y alumnos de las Escuelas, que continúan mostrando una actitud pasiva.

El Real Decreto lesiona los intereses de los titulados en cabotaje, ya que aunque prevé un aumento de atribuciones en GT, sin embargo sólo permite la navegación a una distancia máxima de 60 millas de la costa en cualquier zona del mundo. Además, se refleja el problema de los días de navegación para acceder a estas titulaciones. En las alegaciones se pedía que pudieran ejercer como oficiales en buques de superior tonelaje. Está solicitada una reunión a tres bandas entre la Dirección General, los directores de Escuelas y AETINAPE para tratar el tema, así como un calendario de aplicación de la reforma de enseñanzas, y la creación de un sistema de convalidaciones entre las antiguas y las actuales titulaciones, además de una fórmula que permita la flexibilidad para que

los actuales titulados puedan completar sus ciclos ya iniciados, tal y como se hizo en su día con los antiguos titulados de Náutica, cuando éstas enseñanzas accedieron a la Universidad. **La información y un clima general reivindicativo en las Escuelas se considera una de las claves del posible éxito ante esta nueva zancadilla que nos están tendiendo los de siempre. Será el inicio de una necesaria campaña de movilizaciones.**

3. El Supremo da la razón a AETINAPE

El Tribunal Supremo desestimó los recursos del COMME contra el Real Decreto 930/1998 sobre las nuevas atribuciones en el marco de la reforma de las nuevas enseñanzas marítimo-pesqueras. También ha desestimado el recurso contra el Real Decreto 1611/1987, sobre el aumento de atribuciones para los Mecánicos Navales.

AETINAPE se ha presentado como parte code mandante. Sabemos que estas sentencias han caído como dos losas entre los “amigos” que presentaron los recursos, pues según parece creían que al menos invalidarían algunos artículos de estos Reales Decretos. La sorpresa fue de antología.

Esta sentencia proporcionó, sobre todo, más razones para seguir trabajando en la solución de tantos problemas que aun quedan por resolver, y una luz verde para seguir llevando a cabo las reformas pendientes.

4. Reuniones con candidatos a las elecciones

Aprovechando la próxima campaña electoral, AETINAPE ha realizado un programa de Mesas Redondas para tratar sobre los asuntos marítimo-pesqueros, incluidos aquellos que afecten a titulaciones y formación. Para ellas han sido convocados los candidatos responsables de las áreas marítimas de los principales partidos políticos. Trataremos de hacerlo en algunas Escuelas náutico-pesqueras de todo el litoral. En principio y debido a los contactos llevados a cabo hasta el momento, será posible celebrarlos en Euzkadi, Andalucía y Galicia. Es importante aprovechar estos eventos para comprometer políticamente a los candidatos, una línea de colaboración que, a medio y largo plazo ofrece sus frutos. AETINAPE ya tiene experiencia en este terreno, como se recordará, la Comisión de Pesca del Congreso y la Comisión de Pesca del Parlamento Andaluz han participado en diferentes Plenos de nuestra Organización.

Las elecciones se celebran en marzo, lo que significa una probable paralización de la Administración, una vez que se disuelva el Parlamento. Otra vez la incertidum-

bre, el no saber quienes van a ocupar los cargos más importantes para nuestra profesión y cuáles van a ser sus políticas y sus talentos. Hay que observar concretamente si promocionan a los enemigos de nuestra profesión, esos que presentaron los recursos para tratar de mantener sus privilegios. Están en todos los grupos políticos, y puede que pretendan echar el freno a estas reformas tan positivas para nosotros.

5. El caos administrativo

Un intenso tráfico entre ventanillas de la Administración está desesperando a los profesionales del sector marítimo-pesquero, debido a un proceso de transacción de competencias muy confuso y constante fuente de problemas. La expedición de tarjetas profesionales es el trámite que más sufre el actual caos de competencias entre los diversos órganos que componen la administración marítima.

Del Gobierno Central dependen la Dirección General de la Marina Mercante, organismo que se hizo con las antiguas competencias de las antiguas Comandancias Militares de Marina, hacia unas entidades llamadas «Capitanías Marítimas». Los funcionarios de éstas, envían a los administrados a las dependencias provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, del que depende la Secretaría General de Pesca Marítima, que es el organismo inspector de las enseñanzas.

Pero el MAPA está en estos momentos transfiriendo a las Comunidades Autónomas la mayoría de sus competencias en materia de expedición de títulos. En este nivel de las Autonomías, la descoordinación llega a límites insólitos, pues cada una de ellas emite su «carné» sin seguir una cierta uniformidad, de tal forma que puede confundir a alguien no familiarizado con la realidad del Estado Español, algo muy importante en una profesión de evidente alcance internacional como la marítimo-pesquera. Además, en este momento, todas las banderas de los estados de la Unión están en proceso de sustitución por la azul y estrellada de la UE.

Las autoridades del Estado deberían prevenir estos incidentes formales, al objeto de facilitar al ciudadano su relación con el Estado, una de las obligaciones de cada servicio de la Administración Pública. AETINAPE alertó ya en numerosas ocasiones sobre el caos organizativo del sector marítimo público, y muestra una vez más su decepción por el comportamiento de tantos empleados estatales, que descuidan los fundamentos de su trabajo.

6. Algunos profesores, de nuevo un problema

La absoluta falta de interés por su trabajo que demuestran gran cantidad de profesores de las Escuelas Marítimo-pesqueras no es una novedad para casi nadie. Son varios los docentes que, seguramente agarrados a su inseguridad profesional, pretenden hacer de las escuelas una especie de cuarteles de invierno para alcanzar su jubilación, lo único que parece preocuparles.

El nulo estímulo por la profesión se traduce en graves faltas de compromiso con el futuro de sus alumnos. Ningún docente tiene la obligación de pensar en el futuro laboral de sus alumnos, aunque un mínimo compromiso ético, les obligaría a no «pasar» de las expectativas de sus alumnos, auténticos «clientes» de sus aulas, por cuya atención entre todos pagamos sus emolumentos.

Hace algo más de un año constatábamos la falta de compromiso de los profesores con motivo de las nuevas atribuciones de los titulados náutico-pesqueros. Hoy, es necesario volver a la carga con ellos. Por una parte, como ya queda constatado en este mismo informe, acerca de su pasividad sobre el Real Decreto sobre los niveles mínimos de formación. Y por otra, acerca del Proyecto de Orden Ministerial por la que se establecen las condiciones para la habilitación del ejercicio profesional en barcos de recreo matriculados en las listas 6ª y 7ª.

Una carta remitida a los centros de enseñanza invitaba a reflexionar sobre el asunto. Es necesario que los profesores, esos funcionarios que sirven de eslabón entre los conocimientos y los alumnos, se convenzan de que con el deterioro de la profesión marítimo-pesquera también decae su nivel profesional.

MINISTERIO DE FOMENTO

1282 *REAL DECRETO 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.*

La actual normativa reguladora de las diferentes titulaciones profesionales para ejercer en los buques mercantes está integrada por el Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la Marina Mercante, el Decreto 2483/1966, de 10 de septiembre, sobre certificados de competencia de marinos de las marinas mercante y de pesca, así como el Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero.

La Organización Marítima Internacional ha adoptado las enmiendas de 1995 al anexo de Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (Convenio STCW). Las enmiendas incluyen disposiciones que afectan a la formación y a la titulación profesional para ejercer en buques mercantes, que modifican de manera sustancial el texto del Convenio adoptado en 1978.

En el capítulo I del anexo del Convenio STCW se establecen las condiciones generales para expedir, refrendar, revalidar y reconocer los títulos profesionales de la marina mercante, los nuevos modelos de títulos y refrendos, el registro oficial de estos documentos, las responsabilidades de la Administración y de las compañías navieras y los procedimientos de control del cumplimiento del Convenio.

En los capítulos II, III y IV del citado anexo del Convenio STCW se determinan específicamente los requisitos de expedición de las diferentes titulaciones profesionales y refrendos, en función de diversos tramos de arqueo bruto del buque o potencia propulsora y zona de navegación. En los capítulos IV, V y VI se actualiza la formación especializada, imponiendo nuevos requisitos para el personal de radiocomunicaciones, que ejerza en determinados tipos de buques o que realicen funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia. El capítulo VII ofrece posibilidades de emitir titulaciones alternativas para organizaciones de trabajo a bordo distintas de las tradicionales.

Las disposiciones contenidas en el anexo del Convenio STCW están desarrolladas en el Código de Formación, que es parte integrante del citado Convenio y está dividido en dos partes bien diferenciadas: la Parte «A», que contiene normas de cumplimiento obligado, y la Parte «B», orientaciones con carácter de recomendación.

En el Código de Formación se prescriben normas de competencia para los diferentes títulos, así como disposiciones para el establecimiento de un sistema de normas de calidad y de realización de auditorías independientes en los diferentes procesos administrativos y formativos determinados en el Convenio STCW. La aplicación y cumplimiento en España de las disposiciones corresponde a las diferentes administraciones con competencias y funciones específicas, conforme a lo establecido en el ordenamiento interno español.

Por otra parte, la Directiva 98/35/CE, del Consejo, de 25 de mayo, por la que se modifica la Directiva 94/58/CE, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, establece normas en materia de formación marítima, las cuales tienen su fundamento en las citadas enmiendas al Convenio STCW.

Ciertas disposiciones de la Directiva ya están contempladas en nuestro ordenamiento interno, como es

el caso del propio Convenio STCW, la normativa básica reguladora de las diferentes titulaciones profesionales mencionada al principio de esta exposición de motivos, o la Orden de 16 de marzo de 1998, por la que se incorpora parcialmente al Derecho español la Directiva 94/58/CE.

Sin embargo, para otros nuevos aspectos, es preciso establecer, al igual que con el Convenio STCW, normas de implantación de las disposiciones comunitarias.

Por lo que respecta al reconocimiento de títulos no españoles, también resulta preciso establecer disposiciones de conformidad con el Convenio STCW y la citada Directiva 94/58/CE, de manera complementaria a lo establecido en el Real Decreto 1754/1988, de 31 de julio, por el que se incorporan al derecho español las Directivas 95/43/CE y 97/38/CE y se modifican los anexos de los Reales Decretos 1666/1991, de 25 de octubre, y 1396/1995, de 4 de agosto, relativos al sistema general de reconocimiento de títulos y formaciones profesionales de los Estados miembros de la Unión Europea y demás Estados signatarios del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de diciembre de 1999,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Este Real Decreto tiene por objeto establecer las condiciones generales de idoneidad, profesionales y titulación aplicables a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques mercantes españoles, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Real Decreto se entiende por:

1. Convenio STCW: el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.

2. Título profesional: un título profesional de marina mercante expedido por la Administración de un Estado parte del Convenio STCW.

3. Certificado de especialidad: la habilitación realizada por una administración marítima con arreglo a las disposiciones internacionales o nacionales, que faculta a su titular para desempeñar determinadas funciones y especialidades prevista en el mismo, de acuerdo con el tipo de buque y responsabilidad a bordo.

4. Tarjeta profesional de marina mercante: el documento expedido por el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, que acredita que su titular está en posesión del correspondiente refrendo exigido por las disposiciones del Convenio STCW y que faculta a su titular para prestar servicio a bordo de los buques mercantes con el cargo estipulado, desempeñando las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado, en un buque mercante del tipo, arqueo, potencia y medios de propulsión pertinentes.

5. Buque civil: cualquier embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para

la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

6. Buque mercante: todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca.

7. Buque de pasaje: un buque mercante que transporte más de doce pasajeros.

8. Petrolero: un buque mercante construido para el transporte a granel de petróleo y productos derivados del petróleo que se utilice para esa finalidad.

9. Buque cisterna para productos químicos: un buque mercante construido para el transporte a granel de cualquiera de los productos químicos líquidos incluidos en el «Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel», en la versión vigente el 22 de noviembre de 1994, y que se utilice para dicha finalidad.

10. Buque cisterna para gases licuados: un buque mercante construido para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados incluidos en el «Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel», en la versión vigente el 22 de noviembre de 1994, y que se utilice para dicha finalidad.

11. Arqueo bruto: el tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio Internacional de Arqueo de buques, 1969, según figura en el Certificado de Arqueo.

12. Potencia: la máxima potencia propulsora continua de un buque medida en kilowatios (kW), que en conjunto tienen todas sus máquinas propulsoras principales y que figura consignadas en el Certificado de registro del buque.

13. Tripulación: el personal embarcado que preste servicios profesionales en los buques civiles.

14. Capitán o patrón: la persona que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ejerce el mando y la dirección del buque en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente.

15. Oficial: un tripulante de la dotación de un buque, distinto del capitán o patrón, alumno o marinero que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, ejerce funciones de responsabilidad en los servicios de puente y cubierta, máquinas, radioelectrónica o radiocomunicaciones.

16. Jefe de máquinas: el oficial que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ejerce la dirección y la jefatura del servicio de máquinas y los equipos propulsores principales y auxiliares del buque, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

17. Oficial de puente: el oficial que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ejerce como oficial encargado de las guardias de mar y de puerto en el servicio de puente y cubierta de los buques, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

18. Primer oficial de puente: el oficial de puente que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque y ejerce las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

19. Oficial de máquinas: el oficial que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ejerce como oficial encargado de las guardias de mar y de puerto en el servicio

de máquinas de los buques, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

20. Primer oficial de máquinas: el oficial de máquinas que sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste será responsable de la propulsión mecánica del buque y ejerce las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

21. Oficial radioelectrónico: el oficial que, estando en posesión del correspondiente título profesional y refrendo, conforme a las condiciones y atribuciones establecidas en este Real Decreto, ejerce funciones en servicios de radiocomunicaciones marítimas, así como las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

22. Radio-operador: el oficial que, estando en posesión del correspondiente título profesional o certificado de especialidad, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones, se encarga del servicio de las comunicaciones por radio y ejerce las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

23. Alumno de puente o de máquinas en prácticas: la persona que está recibiendo formación a bordo de los buques, para adquirir la experiencia marítima adecuada exigida por las disposiciones vigentes, al objeto de obtener un título profesional de oficial de puente o de máquinas.

24. Marinero: todo tripulante de un buque que no es capitán, patrón u oficial y que forma parte de las guardias de navegación o de la cámara de máquinas.

25. Período de embarco: el tiempo de embarco entre las fechas de embarco y desembarco a bordo de un buque, según consta en los documentos oficiales del buque.

26. Libro de registro de la formación: el documento donde se especifica y registra la formación práctica que deben realizar los alumnos de puente o de máquinas a bordo de los buques, bajo la supervisión y evaluación de un oficial, requerido para la expedición de un título profesional.

27. Código de Formación: las disposiciones del Código de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar aprobadas mediante la Resolución 2 de la Conferencia de 1995, vigente en la actualidad.

28. Navegaciones próximas a la costa: las navegaciones realizadas a lo largo de la costa dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas paralela a la misma.

CAPÍTULO II

Las tarjetas profesionales

Artículo 3. *Condiciones para el ejercicio profesional a bordo de los buques mercantes españoles.*

1. Para ejercer profesionalmente a bordo de los buques mercantes españoles como capitán, patrón, oficial, o de marinero que forme parte de las guardias de navegación o de la cámara de máquinas, se deberá poseer la tarjeta profesional de marina mercante en vigor, ello sin perjuicio de lo establecido en la disposición transitoria primera de este Real Decreto.

2. Además, los miembros de la tripulación de los buques mercantes deberán estar en posesión del correspondiente certificado de especialidad que sea preceptivo, según el tipo de buque o la función realizada a bordo, conforme a lo determinado en los capítulos IV, V y VI del anexo del Convenio STCW u otras disposiciones internacionales, así como con las disposiciones nacionales en vigor.

3. Todos los miembros de la tripulación de los buques mercantes españoles, capitán, patrón, oficial o marineros, así como aquellos otros que ejerzan otras

funciones que requieran capacitaciones distintas o adicionales a las marítimas, deberán estar en posesión del certificado básico establecido en la regla VI/1 del Convenio STCW y, en su caso, del título o habilitación que precisen para el correspondiente ejercicio profesional o profesión regulada.

Artículo 4. *Tarjetas profesionales de marina mercante.*

1. Conforme con el artículo VI del Convenio STCW y las reglas I/2 y I/11 de su anexo, se expedirá una tarjeta profesional de marina mercante, como documento acreditativo de la posesión de un título profesional o de un refrendo, así como de la continuidad en la competencia profesional. A tales efectos, se establecen dos modelos de tarjetas profesionales de marina mercante:

a) El modelo del apartado 1 de la sección A-I/2 del Código de Formación, para los poseedores de títulos profesionales españoles.

b) El modelo del apartado 3 de la sección A-I/2 del Código de Formación, para los poseedores de títulos profesionales de Estados parte del Convenio STCW.

2. El refrendo contenido en la tarjeta profesional de marina mercante se emitirá con las mismas atribuciones y limitaciones del respectivo título profesional.

3. Los modelos y los contenidos adicionales de las tarjetas profesionales de marina mercante se determinarán por la Dirección General de la Marina Mercante y tendrán una validez de cinco años, pudiendo revalidarse transcurrido dicho período. En todo caso, las tarjetas profesionales deberán contener expresamente las referencias a «España» y al «Ministerio de Fomento».

Artículo 5. *Normas sobre expedición de tarjetas profesionales de marina mercante.*

1. Conforme a la regla I/2 del anexo del Convenio STCW, únicamente podrá expedirse la tarjeta profesional de marina mercante si se cumplen todas las prescripciones del Convenio y de manera general las siguientes:

- a) Que la edad no sea inferior a la estipulada.
- b) Satisfacer las normas de aptitud física, a través del reconocimiento médico previo al embarco.
- c) Demostrar el cumplimiento de los períodos de embarco y desempeño de las funciones determinadas en la regla respectiva del anexo del Convenio STCW.
- d) Que la formación recibida sea la determinada en la sección correspondiente del Código de Formación.
- e) Satisfacer las normas de competencia estipuladas en la respectiva Sección del Código de Formación a través de las pruebas de idoneidad profesional que determine el Ministerio de Fomento.

2. Además de lo preceptuado en el apartado 1 anterior, se exigirá la titulación académica en los casos previstos en la normativa vigente sobre títulos profesionales de la marina mercante.

3. De acuerdo con el capítulo VII del anexo del Convenio STCW, podrán expedirse tarjetas profesionales de marina mercante que contengan titulaciones profesionales o refrendos alternativos o polivalentes en servicios diferentes, cumplidos las condiciones de formación y las normas de competencia de la sección pertinente. Para tales efectos, podrán reducirse los períodos de embarco correspondientes, cuando se posea una titulación profesional previa en otro servicio, de acuerdo con las disposiciones del capítulo VII del Código de Formación.

Artículo 6. *Normas sobre revalidación de tarjetas profesionales de marina mercante.*

1. Conforme con la regla I/11 del anexo del Convenio STCW y la sección A-I/11 del Código de Formación, los poseedores de tarjetas profesionales de marina mercante como capitán, patrón y oficial podrán revalidarlas cumpliendo las condiciones siguientes:

- a) Demostrar la aptitud física adecuada, mediante el reconocimiento médico periódico.
- b) Demostrar la debida competencia profesional.

2. La competencia profesional podrá demostrarse acreditando una de las siguientes condiciones:

a) Haber realizado un período de embarco aprobado, de al menos un año, dentro del curso de los últimos cinco años, o de tres meses, en el último año, realizando funciones propias del título profesional que se posee.

b) Haber superado una prueba o un curso de actualización reconocido por la Dirección General de la Marina Mercante.

3. El Ministerio de Fomento determinará las condiciones de realización de los períodos de embarco aprobados, citados en el párrafo anterior. No obstante, para la revalidación de los títulos de radioelectrónica, los períodos de embarco podrán ser sustituidos por haber ejercido funciones en radiocomunicaciones marítimas ubicadas en tierra.

4. Los poseedores de tarjetas profesionales de marina mercante habilitados como marineros, que formen parte de las guardias de navegación o de la cámara de máquinas, podrán revalidarlas cumpliendo las condiciones de aptitud física adecuada, mediante el reconocimiento médico periódico realizado por el Instituto Social de la Marina.

5. En caso de pérdida o deterioro de la tarjeta profesional de marina mercante podrán expedirse copias o duplicados, de acuerdo con los datos del registro de la Dirección General de la Marina Mercante.

6. El Ministerio de Fomento determinará las condiciones de canje de las tarjetas profesionales de marina mercante que estén vigentes antes de la entrada en vigor del presente Real Decreto, por las reguladas en el mismo.

CAPÍTULO III

Los títulos profesionales

Artículo 7. *Normas generales sobre reconocimiento de títulos profesionales expedidos por otros Estados.*

1. Se podrán reconocer títulos profesionales de capitán, patrón, oficial o radio-operador expedidos por otros Estados, siempre y cuando sean parte del Convenio STCW. No se aceptará para reconocimiento refrendos de títulos expedidos por un Estado diferente al que ha emitido el respectivo título profesional.

2. El reconocimiento de un título profesional se efectuará mediante refrendo, para lo cual se emitirá la respectiva tarjeta profesional de marina mercante, citada en el artículo 4, párrafo 1.b), de acuerdo con las disposiciones de este Real Decreto y de la regla I/10 del anexo del convenio y de la sección A-I/10 del Código de Formación.

3. El reconocimiento de títulos profesionales que proporcione habilitaciones para ejercer de capitán o de primer oficial de puente exigirá la superación de una prueba sobre conocimiento de la legislación marítima española, relativa al ejercicio de funciones como capitán o primer oficial de puente.

4. Si el título profesional que se pretende refrendar estuviese sujeto a alguna limitación, en cuanto arqueado del buque, potencia propulsora, zona de navegación, o de cualquier otra naturaleza, el refrendo se efectuará sin traspasar las limitaciones del respectivo título profesional.

5. El Ministerio de Fomento determinará los procedimientos de reconocimiento de títulos profesionales mediante refrendo de acuerdo con lo regulado en este Real Decreto.

6. El reconocimiento requerirá la solicitud de la compañía naviera y la copia del título profesional a reconocer. El procedimiento de reconocimiento deberá ser resuelto en un plazo máximo de tres meses, transcurrido el cual, sin que recaiga resolución expresa, se entenderá concedido.

7. Durante el período de tramitación del reconocimiento del título, la Dirección General de la Marina Mercante emitirá la correspondiente prueba documental de que ha presentado solicitud de un refrendo, de conformidad con la regla I/10 del anexo del Convenio, quedando autorizado para ejercer en buques mercantes españoles las funciones inherentes al citado título.

8. No obstante, para autorizar el embarque en un buque mercante español la empresa naviera deberá acreditar fehacientemente ante la autoridad marítima que ha suscrito un seguro que cubra, durante el plazo mencionado en el apartado 6 anterior, la responsabilidad civil derivada del ejercicio de las funciones a bordo del poseedor del título profesional sujeto a reconocimiento.

Artículo 8. Normas específicas sobre reconocimiento de títulos profesionales de ciudadanos de la Unión Europea con titulaciones expedidas por uno de estos Estados.

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá reconocer directamente a los ciudadanos de la Unión Europea los títulos profesionales o certificados de especialidad expedidos por uno de dichos Estados, conforme a las disposiciones nacionales de aplicación.

2. El reconocimiento de un título profesional, formalizado a través de la expedición de una tarjeta profesional de marina mercante, se precisará para acceder directamente a los empleos de las dotaciones de los buques mercantes españoles, excepto en el ejercicio de puestos que impliquen o puedan implicar ejercicio de funciones públicas atribuidas legalmente a españoles, como el capitán, patrón o primer oficial de puente, que quedarán reservados a ciudadanos españoles.

3. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los ciudadanos de la Unión Europea que posean un título expedido por un Estado miembro, podrán ejercer el mando de buques mercantes de arqueado bruto inferior a 100 GT, que transporten carga o menos de 100 pasajeros, que operen exclusivamente entre puertos o puntos situados en zonas en que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y cuando se acredite por el interesado la existencia del derecho de reciprocidad del Estado de su nacionalidad respecto a ciudadanos españoles.

Artículo 9. Normas específicas sobre conocimiento de títulos profesionales de ciudadanos no pertenecientes a un Estado de la Unión Europea o de títulos expedidos por Estados de la Unión Europea a ciudadanos de nacionalidad diferente a uno de estos Estados.

El reconocimiento de títulos profesionales no incluidos en el artículo 8 anterior y, en particular, el de ciudadanos no pertenecientes a un Estado miembro de la Unión Europea, independientemente del título que posea, o el de títulos expedidos por Estados no pertenecientes a la Unión

Europea, independientemente de la nacionalidad del ciudadano que solicite el reconocimiento se efectuará de acuerdo con las normas siguientes:

1.^a El título profesional cuyo reconocimiento se solicite deberá contener el refrendo que acredite el cumplimiento de las disposiciones del Convenio STCW, en el modelo establecido en la sección A-I/2 del Código de formación.

2.^a El reconocimiento mediante refrendo de los títulos profesionales regulados en el presente artículo exigirá el reconocimiento por el Ministerio de Fomento de la formación y experiencia requerida por el Estado expedidor de dicho título, de acuerdo con las disposiciones de la Directiva 98/35/CE, del Consejo, de 25 de mayo, por la que se modifica la Directiva 94/58/CE, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, así como las disposiciones contenidas en el anexo de este Real Decreto.

3.^a Será reconocida la citada formación si el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional ha establecido que el Estado expedidor del título ha demostrado que se ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio STCW.

4.^a En caso de que el Estado de expedición del título profesional no esté aún incluido en la relación publicada por la Organización Marítima Internacional, conforme a lo estipulado en la regla I/7 del Convenio STCW sobre los países que han demostrado la aplicación del Convenio STCW, el solicitante del reconocimiento deberá facilitar información sobre el cumplimiento de las disposiciones del Convenio por el Estado que expidió el título profesional o el certificado de competencia.

5.^a Se podrá requerir, además, la superación de la prueba de idoneidad profesional, exigida para el título español de análogas atribuciones, y cuyo contenido sea el establecido en el Código de formación. La superación de la citada prueba de idoneidad profesional será obligatoria en todo caso a los poseedores de títulos profesionales expedidos por un Estado que no haya dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio STCW de acuerdo con lo establecido por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

Artículo 10. Alumnos en prácticas de puente y de máquinas.

1. Los alumnos en prácticas de puente, que están realizando los períodos de embarque requeridos por la normativa vigente para la obtención de los títulos profesionales de Piloto de Segunda de la Marina Mercante, Patrón de Altura o Patrón de Litoral, deberá efectuar éstas, realizando funciones o puestos de trabajo que les permitan aplicar los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos en su formación y obtener la experiencia necesaria para el ejercicio profesional del título al que optan. Para tales efectos, serán plenamente computables los períodos de embarque realizados dentro de las enseñanzas conducentes al título académico que es requisito para el título profesional correspondiente.

2. Los alumnos en prácticas de máquinas, que están realizando períodos de embarque requeridos en la normativa vigente para la obtención de los títulos profesionales de Oficial de Máquinas de Segunda de la Marina Mercante, Mecánico Mayor Naval o Mecánico Naval, deberán efectuar éstas, realizando funciones opuestas de trabajo que les permitan adquirir los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos en su formación y obtener la experiencia necesaria para el ejercicio profesional del título al que optan. Para tales efectos, serán plenamente computables los períodos de embarque realizados dentro

de las enseñanzas conducentes al título académico que es requisito para el título profesional correspondiente.

3. Durante los períodos de embarque establecidos en la normativa vigente, los alumnos en prácticas de puente o de máquinas deberán completar un programa de formación a bordo, para lo cual llevarán a cabo los cometidos y experiencias correspondientes determinados en el libro de registro de la formación aprobado por la Dirección General de la Marina Mercante, conforme a lo estipulado en las reglas II/1 y III/1 del anexo del Convenio STCW, respectivamente.

4. Los alumnos en prácticas de puente o de máquinas estarán bajo la supervisión del capitán, patrón, jefe de máquinas o de los oficiales del servicio correspondiente y podrán asistirles en la realización de las guardias de navegación y en la cámara de máquinas, respectivamente.

5. La Dirección General de la Marina Mercante podrá homologar buques escuelas que dispongan del equipamiento y acondicionamiento adecuado para realizar prácticas profesionales de alumnos de puente y de máquinas.

6. La Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir a los alumnos en prácticas de puente y de máquinas la posesión de los certificados de especialidad que no sean inherentes para realizar funciones de responsabilidad a bordo de los buques mercantes, excepto el certificado básico establecido en la regla VI/1 del anexo del Convenio STCW, que será obligatorio en todo caso.

Artículo 11. *Marineros de los buques mercantes.*

1. En cumplimiento de las reglas II/4 y III/4 del anexo del Convenio STCW, se crean los siguientes títulos profesionales:

- a) Marinero de Puente de Marina Mercante.
- b) Marinero de Máquinas de Marina Mercante.

2. Los marineros de los buques mercantes de arqueado bruto superior a 500 GT, que formen parte de la guardia de navegación, como vigía o timonel, deberán poseer la titulación profesional de Marinero de Puente de Marina Mercante. A tal efecto, deberán haber realizado un período de embarco en buques civiles no inferior a dos meses, desempeñando servicios profesionales relacionados con la guardia de navegación, y superar la prueba de idoneidad que se determine por el Ministerio de Fomento, en cumplimiento de las disposiciones de la sección A-II/4 del Código de Formación.

3. Los marineros de los buques mercantes de potencia superior a 750 kW que formen parte de la guardia de la cámara de máquinas deberán poseer la titulación profesional de Marinero de Máquinas de Marina Mercante. A tal efecto, deberán haber realizado un período de embarco en buques civiles no inferior a dos meses, desempeñando servicios profesionales relacionados con la guardia de máquinas, y superar la prueba de idoneidad que se determine por el Ministerio de Fomento, en cumplimiento de las disposiciones de la sección A-III/4 del Código de Formación.

4. Quienes posean el título profesional de Marinero de Puente de Marina Mercante y hayan realizado un período de embarco no inferior a seis meses desempeñando servicios profesionales, podrán ser habilitados por la Dirección General de la Marina Mercante para manejar embarcaciones con fines comerciales de menos de 6 metros de eslora, siempre y cuando no transporten pasajeros y operen exclusivamente dentro de aguas interiores de puertos y tengan una potencia adecuada a la embarcación.

5. Quienes posean el título profesional de Marinero de Máquinas de la Marina Mercante y hayan realizado

un período de embarco no inferior a seis meses desempeñando servicios profesionales, podrán ser habilitados por los órganos periféricos de la Dirección General de la Marina Mercante para manejar motores con una potencia inferior a 150 kW.

Artículo 12. *Patrón Portuario.*

Se crea el título profesional de Patrón Portuario, con los siguientes requisitos de obtención y atribuciones:

A) Requisitos de obtención:

- a) Haber cumplido veinte años de edad.
- b) Haber realizado un período de embarque superior a veinticuatro meses, al menos doce de ellos en el servicio de puente como marinero de la guardia de navegación y otros doce meses en el servicio de máquinas.
- c) Superar la prueba de idoneidad profesional que se determine por el Ministerio de Fomento, de acuerdo con las normas de competencia de la sección A-II/3 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

Ejercer como patrón de buques mercantes de arqueado bruto no superior a 100 GT que realicen navegaciones que no se alejen más de 3 millas de un puerto y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando de la embarcación y el servicio de máquinas siempre y cuando lo permita las características de la embarcación y la potencia propulsora no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble de la citada potencia propulsora en dos o más motores.

Artículo 13. *Registro de títulos profesionales y certificados de especialidad.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante llevará el control y el registro de los títulos y tarjetas profesionales, así como de los certificados de especialidad que sean exigibles para ejercer a bordo de los buques mercantes. El registro contendrá información respecto a los documentos expedidos, caducados, revalidados y suspendidos, así como de las dispensas concedidas, conforme a lo establecido en la regla I/9 del anexo del Convenio STCW y otras disposiciones nacionales o de la Unión Europea.

2. Sin perjuicio de las disposiciones vigentes sobre protección de datos, deberá facilitarse la información pertinente a otras administraciones o compañías cuando soliciten la verificación de la autenticidad de los citados documentos.

Artículo 14. *Cumplimiento de normas de calidad y normas de competencia establecidas en el Convenio STCW.*

1. Todas las actividades de formación, evaluación de la competencia, titulación, refrendo y revalidación estarán sujetas a un sistema de normas de aseguramiento de la calidad establecido por la administración competente, en cumplimiento de la regla I/8 del anexo del Convenio STCW.

2. El ámbito de aplicación de las normas de calidad citadas en el apartado anterior abarcará los distintos aspectos del sistema de titulación, los cursos y programas de formación para la obtención de los títulos profesionales, refrendos y certificados de especialidad, sus correspondientes exámenes y evaluaciones, así como la cualificación y experiencia de formadores y evaluadores, todo ello de conformidad con las secciones A-I/6 y A-I/8 del Código de Formación.

3. Los centros homologados por la Dirección General de la Marina Mercante para realizar formaciones conducentes a la expedición de certificados de especialidad marítima deberán desarrollar el sistema de normas de aseguramiento de la calidad determinado por el Ministerio de Fomento.

4. Los centros universitarios y de formación profesional que desarrollen procesos de formación de los regulados en el Convenio STCW deberán determinar, en el ámbito de sus atribuciones las respectivas normas de competencia que deban alcanzarse y, en ellas, se identificarán los niveles de conocimientos, comprensión y aptitud apropiados para los exámenes y evaluaciones que establece el citado Convenio. Los objetivos y normas de calidad conexas podrán especificarse por separado para los distintos cursos y programas de formación, e incluirá, asimismo, los aspectos administrativos del sistema de titulación.

5. A intervalos no superiores a cinco años deberán realizarse auditorías independientes de las actividades relacionadas con la formación, adquisición de conocimientos, comprensión, aptitudes y competencias, así como de los aspectos administrativos del sistema de titulación, de conformidad con lo estipulado en la regla 1/8 del anexo del Convenio STCW y la sección A-1/8 del Código de Formación. Las auditorías tendrán la finalidad de comprobar los siguientes extremos:

a) Que las medidas internas de control y vigilancia de la gestión se ajustan a planes previamente definidos y a procedimientos documentados y se revelan eficaces para la consecución de los objetivos fijados.

b) Los resultados de cada evaluación independiente se documentan y se ponen en conocimiento de los responsables del área evaluada.

c) Se adoptan las medidas oportunas para paliar las deficiencias.

6. Las auditorías referidas en el párrafo anterior serán determinadas por cada Administración competente y deberán ser realizadas por personas cualificadas que no estén involucradas en las actividades objeto de evaluación.

7. Los centros universitarios y de formación profesional que desarrollen procesos de formación de los regulados en el Convenio STCW, así como los centros homologados por la Dirección General de la Marina Mercante para impartir cursos de formación conducentes a la expedición de certificados de especialidad marítima, proporcionarán al Ministerio de Fomento la información requerida en la regla 1/7 del anexo del Convenio y la sección A-1/7 del Código de Formación, relativa a las medidas adoptadas para dar plena y total efectividad a sus disposiciones, respecto a la implantación del sistema de normas de calidad, cumplimiento y desarrollo de las normas de competencia y auditorías independientes. Tras comprobar la Dirección General de la Marina Mercante la adecuación de la información recibida a los contenidos del Convenio, dicha información será comunicada al Secretario general de la Organización Marítima Internacional, así como al órgano correspondiente de la Unión Europea, en su caso.

Artículo 15. Empleo de simuladores.

Los simuladores empleados en la formación marítima o su evaluación deberán cumplir las disposiciones de la sección A-1/12 del Código de Formación. Podrán quedar exentos del cumplimiento de estas disposiciones los simuladores instalados o en servicio antes del 1 de febrero del año 2002.

CAPÍTULO IV

De la aptitud para el servicio

Artículo 16. Obligaciones de las empresas navieras, los capitanes, patrones, jefes de máquinas y oficiales de los buques mercantes españoles.

1. De conformidad con la regla 1/4 del anexo del Convenio STCW y la sección A-1/4 del Código de Formación, las empresas navieras deberán garantizar:

a) Que las tripulaciones de sus buques posean las debidas tarjetas profesionales de marina mercante, de acuerdo con las funciones, responsabilidades, navegación y clase de buque.

b) Que los buques estén tripulados con arreglo a las prescripciones sobre dotación de seguridad establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante.

c) Que la documentación y los datos de la tripulación empleada a bordo de los buques estén fácilmente disponibles.

d) Que todo miembro de la tripulación esté familiarizado con sus funciones específicas y con los dispositivos, instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales funciones en situaciones normales y de emergencia.

e) Que la tripulación del buque pueda coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y desempeñar funciones que sean vitales para la seguridad o para prevenir o reducir la contaminación.

2. Tanto las empresas navieras como los capitanes y tripulantes garantizarán que se dé pleno efecto a las obligaciones específicas determinadas en el Convenio STCW y disposiciones en materia de seguridad marítima y protección del medio marino.

3. Las empresas navieras darán instrucciones por escrito a los capitanes de los buques al objeto de garantizar que todo miembro de la tripulación tenga la oportunidad de familiarizarse con los equipos, los procedimientos y las operaciones del buque, así como las funciones específicas del tripulante antes de que éstas sean asignadas.

Artículo 17. Medios de comunicación en los buques mercantes.

1. Los buques mercantes abanderados en España deberán disponer a bordo de medios técnicos e instrumentales que permitan en todo momento una comunicación verbal eficaz entre los miembros de la tripulación, especialmente en lo que atañe a la recepción y comprensión correctas y puntuales de mensajes e instrucciones en materia de seguridad marítima y de la navegación.

2. En los buques de pasaje españoles, así como en los buques de pasaje cuya procedencia o destino sea un puerto español, existirá un idioma común de trabajo, al objeto de garantizar una actuación eficaz de la tripulación en temas relacionados con la seguridad.

La empresa naviera o, en su caso, el capitán determinará el idioma común de trabajo utilizado a bordo y figurará en el Diario de Navegación. Cada tripulante deberá entenderlo y ser capaz de transmitir órdenes e instrucciones en el mismo. Todos los planes y listas que deban cumplimentarse deberán incluir una traducción en este idioma común.

3. Los miembros de la tripulación de los buques de pasaje citados en el apartado 2 anterior, cuya función sea ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia, llevarán claramente visible un distintivo que los iden-

tifique como tales. Para cumplir sus cometidos, deberán tener suficiente capacidad práctica de comunicación, combinando en cada caso concreto, de forma adecuada y suficiente, los siguientes criterios:

a) El idioma o idiomas comunes en cada uno de los principales Estados a los que pertenezcan los pasajeros transportados en una ruta marítima determinada.

b) Las probabilidades de que los pasajeros que necesitan ayuda sean capaces de comprender instrucciones básicas en inglés, con independencia de que éstos y los tripulantes hablen o no un idioma común.

c) La eventual necesidad de utilizar, en caso de emergencia y cuando no sea posible la comunicación verbal, otros medios de comunicaciones, tales como gestos, señales emitidas por medios no mecánicos, llamadas de atención sobre el lugar donde se hallan las instrucciones, puntos de reunión, dispositivos de salvamento o itinerarios de evacuación.

d) El que se haya facilitado o no a los pasajeros instrucciones de seguridad completas en sus respectivos idiomas.

e) Los idiomas en los que puedan impartirse, en caso de emergencia o de simulacro, instrucciones básicas que faciliten a los miembros de la tripulación el auxilio a los pasajeros.

4. El capitán, los oficiales y los marineros de los buques petroleros, buques cisterna para gases licuados y buques cisterna para productos químicos abanderados en España deberán ser capaces de entenderse entre sí, al menos, en un idioma común de trabajo. Dichos buques deberán disponer, además, de medios adecuados de comunicación para poder relacionarse con las autoridades de los Estados costeros inmediatos, bien en un idioma común o bien en el de dichas autoridades.

5. Deberá existir una comunicación adecuada entre todos los buques mercantes y las autoridades de los puertos españoles, bien en un idioma común de trabajo o bien en el idioma de dichas autoridades.

6. Cuando el órgano competente de la Administración marítima lleve a cabo una inspección de buques que incumbe a España en calidad de Estado rector del puerto, comprobará que los buques abanderados en otros estados cumplen también lo dispuesto en este artículo.

Artículo 18. *Control por el Estado rector del puerto.*

1. Los buques mercantes, independientemente de su pabellón, serán inspeccionados por el órgano competente de la Administración marítima española a fin de verificar si la titulación y el nivel de formación de sus tripulantes cumplen lo establecido en el Convenio STCW y en las disposiciones comunitarias y nacionales de desarrollo.

2. La citada inspección, además de verificar lo mencionado en el apartado 6 del artículo anterior, se limitará a comprobar las siguientes cuestiones:

a) Que la tripulación del buque mercante, para la cual se exija titulación de conformidad con el Convenio STCW, está en posesión de un título o una dispensa de título, o una prueba documental de solicitud de un refrendo para el conocimiento de un título.

b) Que la tripulación del buque mercante se ajusta a la dotación de seguridad fijada para el mismo, conforme a la documentación emitida por las autoridades del pabellón de dicho buque.

3. Se podrá, asimismo, comprobar la aptitud profesional para observar las normas relativas a la seguridad cuando haya motivos fundados para sospechar que no

se observan las citadas normas debido a que haya acaecido uno de los siguientes supuestos:

a) Que el buque se haya visto implicado en un abordaje o haya varado.

b) Que estando el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido una descarga de sustancias ilícita en virtud de un convenio internacional.

c) Que el buque haya realizado una maniobra irregular o peligrosa al no haber seguido las medidas de organización del tráfico adoptadas por la Organización Marítima Internacional o los procedimientos o las prácticas de navegación segura.

d) Que el funcionamiento operacional del buque sea tal que plantee un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

e) Que algún título se haya obtenido fraudulentamente o el poseedor de éste no sea la persona a la que se haya expedido dicho título.

f) Que el buque marcante sea de un pabellón cuyo Estado no haya ratificado el Convenio STCW o tenga un capitán, un oficial o marineros que formen parte de las guardias de navegación o de la cámara de máquinas cuyos títulos hayan sido expedidos por un Estado que no haya ratificado el Convenio STCW.

Esta comprobación de la aptitud profesional podrá incluir la verificación de que se cumplen las prescripciones operativas de las guardias en el lugar de trabajo y que la tripulación del buque reacciona de forma correcta en situaciones de emergencia, como corresponde a su nivel de competencia y titulación.

CAPÍTULO V

Infracciones y sanciones

Artículo 19. *Principios generales sobre responsabilidad y régimen sancionador.*

La responsabilidad por incumplimiento u omisión de las prescripciones contenidas en este Real Decreto y en la normativa que lo desarrolle, se exigirá conforme a lo dispuesto en el Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y en los artículos siguientes de este Real Decreto.

Artículo 20. *Procedimiento sancionador.*

El procedimiento sancionador se regirá por lo dispuesto en:

a) El título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

b) El capítulo III y siguientes del Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

c) El Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionatoria.

d) El Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transporte y carreteras a lo dispuesto en la Ley 30/1992.

Artículo 21. *Infracciones.*

Constituyen infracciones administrativas en el ámbito de lo dispuesto en este Real Decreto las acciones u omisiones tipificadas como tales en los artículos siguientes.

Artículo 22. *Infracciones leves.*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 114.4.a) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa de carácter leve la falta de presentación, por parte del capitán o patrón o de la persona que deba hacerlo, de la documentación exigida.

Artículo 23. *Infracciones graves.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, traspasar, los capitanes, patrones u otro personal marítimo, los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional que posean.

2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.j) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de todo buque civil español de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración de acuerdo con los Reglamentos aplicables.

3. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 115.2.m) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter grave, el incumplimiento de: la obligación de dar instrucciones por escrito a los capitanes de los buques con la indicación de las directrices y procedimientos a seguir para garantizar que toda la tripulación que ingresa en la dotación del buque tenga la oportunidad de familiarizarse con el equipo.

La obligación de llevar a bordo los textos actualizados de la normativa nacional e internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

La obligación de anotar en el Diario de Navegación el idioma común de trabajo.

Artículo 24. *Infracciones muy graves.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.2.e) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones.

2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.2.f) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la dotación de los buques de pasaje españoles de sus obligaciones y funciones atribuidas en los correspondientes cuadros orgánicos para situaciones de siniestro, aprobados por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

3. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116.3.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se considera infracción administrativa, de carácter muy grave, el falseamiento de la información que reglamentariamente

se deba suministrar a las autoridades marítimas. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluida en dicha infracción el falseamiento de la información necesaria para la expedición de la documentación profesional.

Artículo 25. *Responsables.*

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 118.2 a) y b) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, serán responsables de la infracción, las personas físicas o jurídicas titulares de la actividad empresarial que realice el buque y subsidiariamente los capitanes y patrones de los buques y, respecto a los buques mercantes, la empresa operadora o, en su defecto, el capitán o patrón del buque respecto de:

- a) Las infracciones leves del artículo 22.
- b) Las infracciones graves del artículo 23.
- c) Las infracciones muy graves del artículo 24.

Artículo 26. *Sanciones.*

De acuerdo con lo regulado en el capítulo IV del Título IV de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para las infracciones tipificadas en este Real Decreto se establecen las siguientes sanciones:

- a) Infracciones leves del artículo 22, multa de hasta 10.000.000 de pesetas.
- b) Infracciones graves del artículo 23, multa de hasta 20.000.000 de pesetas.
- c) Infracciones muy graves del artículo 24, multa de hasta 50.000.000 de pesetas.

Artículo 27. *Medidas cautelares.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el Real Decreto 1621/1997, de 24 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, el Inspector Marítimo o, en su caso, el Capitán Marítimo que considere que un buque que entraña un grave riesgo para la seguridad de la vida, las mercancías a bordo o el medio ambiente, podrá inmovilizar o no autorizar la salida a la mar de un buque cuando exista alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Que un miembro de la tripulación del buque mercante no está en posesión de un título, una dispensa de título, o una prueba documental de solicitud de un refrendo para el reconocimiento de un título, de los regulados en el Convenio STCW o no se haya demostrado la adecuada aptitud profesional para realizar las tareas asignadas a la tripulación, y constituya un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- b) Que la tripulación del buque mercante no se ajusta a la dotación de seguridad fijada para el mismo por las autoridades del pabellón de dicho buque.
- c) Que el modo en que se haya organizado las guardias de navegación o de máquinas no se ajusten a los requisitos prescritos por el Estado de pabellón del buque.
- d) La ausencia en la guardia de una persona competente que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad, asegurar las radiocomunicaciones o prevenir la contaminación o que se carezca de personal suficientemente descansado y apto para el servicio de las guardias de navegación o de máquinas.

2. En cualquier caso, la retención del buque no se prolongará más allá del tiempo necesario para realizar las actuaciones precisas tendentes a corregir la situación anómala y el buque pueda continuar su actividad en las debidas condiciones de seguridad.

Disposición adicional primera. Pruebas de idoneidad profesional.

1. No obstante lo establecido en el párrafo anterior, los centros universitarios o de formación profesional que impartan enseñanzas conducentes a una titulación académica que sea requisito para la obtención de un título profesional de la marina mercante y que acrediten ante el Ministerio de Fomento cumplir las condiciones relativas a las normas de calidad, evaluación independiente y las normas de competencia respectivas al título profesional que corresponda, podrán realizar las pruebas de idoneidad profesional de sus alumnos. Estas pruebas estarán integradas en las prácticas académicas o en los módulos de formación en los centros de trabajo, incluidos en los planes de estudio y cumplirán las disposiciones determinadas en los respectivos métodos y criterios de evaluación de la competencia definidos en el Convenio STCW y su normativa de desarrollo interno.

2. Los titulados a los que se refiere el Real Decreto 662/1997, de 12 de mayo, deberán superar la prueba de idoneidad profesional correspondiente al Patrón Portuario regulado en el presente Real Decreto y tendrán las mismas atribuciones de dicha titulación cuando las ejerciten en el ámbito de aplicación de esta norma.

3. Los Ministerios de Fomento y de Educación y Cultura colaborarán en el procedimiento conducente a comprobar que los centros a que se refiere el apartado 1 de esta disposición cumplen los requisitos enumerados en el mismo.

El Ministerio de Fomento determinará el procedimiento y las condiciones mínimas que deben poseer los restantes centros, en cuanto a evaluadores de la competencia, recursos, equipamiento y normas de calidad, para que puedan ser autorizados por la Dirección General de la Marina Mercante para realizar las pruebas de idoneidad profesional que corresponda.

Disposición adicional segunda. Libreta marítima.

1. No será requisito previo, la inscripción marítima para obtener títulos profesionales y certificados de especialidad.

2. La Libreta de Inscripción Marítima pasará a denominarse Libreta Marítima y será expedida por la Dirección General de la Marina Mercante.

3. En cumplimiento del Convenio número 108 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre documentos de identidad de la gente de mar, la Libreta Marítima se expedirá a los ciudadanos españoles poseedores de títulos profesionales de marina mercante o de pesca, así como de certificados de especialidad que lo soliciten. El modelo y contenido de la Libreta Marítima se determinará por el Ministerio de Fomento.

Disposición transitoria primera. Expedición de títulos profesionales al amparo de normativas anteriores a este Real Decreto.

1. De acuerdo con la regla I/15 del anexo del Convenio STCW, hasta el 1 de febrero de 2002 el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, podrá continuar enrolando tripulantes en buques mercantes españoles y expidiendo títulos profesionales conforme a disposiciones aplicables antes del

1 de febrero de 1997, respecto a las personas que con anterioridad al 1 de agosto de 1998 hayan iniciado un período de embarco, un programa de formación o un curso de enseñanza y de formación homologada por la Administración competente.

2. Asimismo, de conformidad con la citada regla I/15 del Convenio STCW, hasta el 1 de febrero de 2002, los poseedores de títulos y tarjetas profesionales de marina mercante expedidas en virtud de disposiciones anteriores a este Real Decreto, podrán obtener mediante convalidación las tarjetas profesionales de marina mercante que se regulan en el mismo, una vez cumplidos los requisitos de titulación exigidos en el Convenio STCW, en la forma que se determine por el Ministerio de Fomento.

3. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores, quienes comiencen un ciclo de enseñanzas o de formación después del 1 de agosto de 1998 deberán cumplir los requisitos establecidos en el Convenio STCW, y las normas de implantación determinadas en este Real Decreto.

Disposición transitoria segunda. Modificación de los límites de arqueo.

De acuerdo con la regla I/15 del Convenio STCW, se modifican los límites de arqueo de las atribuciones de los títulos profesionales expedidos al amparo de normativas anteriores en los siguientes términos:

a) «200 toneladas de registro bruto (TRB)» se sustituyen por «arqueo bruto de 500 GT».

b) «700 toneladas de registro bruto (TRB)» se sustituyen por «arqueo bruto de 1600 GT».

c) «1600 toneladas de registro bruto (TRB)» se sustituyen por «arqueo bruto de 3000 GT».

Disposición transitoria tercera. Títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y de Patrón de Cabotaje.

Los títulos profesionales de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje se extinguirán a la entrada en vigor de este Real Decreto.

No obstante lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá continuar expediendo estos títulos hasta el 1 de febrero de 2002, con los requisitos de obtención y las atribuciones profesionales que se determinan a continuación.

1. Patrón Mayor de Cabotaje.

A) Requisitos:

a) Estar en posesión del título profesional de Patrón de Cabotaje.

b) Haber ejercido de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a 36 meses, con posterioridad a la fecha de obtención del título de Patrón de Cabotaje. Este período podrá reducirse a no menos de veinticuatro meses si se ha ejercido de capitán o de primer oficial de puente durante un período de embarco de al menos doce meses.

c) Haber aprobado el examen correspondiente de formación profesional, en la especialidad de cabotaje, y satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

a) En buques mercantes que no sean de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueo bruto no superior a 1600 GT.

b) En buques de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueo bruto no superior a 500 GT y que transporten

un máximo de 250 pasajeros, siempre que naveguen en todo momento a menos de 3 millas de la costa.

c) Ejercer de oficial de puente en los buques citados en los anteriores párrafos a) y b).

2. Patrón de Cabotaje.

A) Requisitos:

a) Haber cumplido dieciocho años de edad.

b) Haber cumplido un período de embarco no inferior a doce meses como marinero o alumno de puente en prácticas, como parte de un programa de formación conforme a los requisitos de la sección A-II/2 del Código de Formación, hecho que habrá de constar en el oportuno libro de registro de la formación.

c) Haber aprobado el examen correspondiente de formación profesional, en la especialidad de cabotaje, y satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

a) Ejercer de oficial de puente en buques que realicen navegaciones próximas a la costa y cuyo mando corresponda a Patrón Mayor de Cabotaje.

b) En buques mercantes que no sean de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueado bruto no superior a 500 GT, siempre y cuando haya cumplido veinte años de edad y haya desempeñado de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a doce meses. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de marina mercante la limitación para ejercer como capitán.

c) En buques de pasaje, ejercer de capitán de buques de arqueado bruto no superior a 200 GT y que transporten un máximo de 150 pasajeros, siempre que navegue en todo momento a menos de 3 millas de la costa, siempre y cuando haya cumplido veinte años de edad y haya desempeñado de oficial de puente durante un período de embarco no inferior a doce meses.

Disposición transitoria cuarta. *Títulos profesionales de Mecánicos Navales Mayor, de primera y de segunda clase.*

Los títulos profesionales de Mecánico Naval Mayor, Mecánico Naval de primera y de segunda clase se extinguirán a la entrada en vigor de este Real Decreto.

No obstante lo anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá continuar expediendo las tarjetas profesionales de la marina mercante hasta el 1 de febrero de 2002, que tendrán las atribuciones profesionales conferidas por la disposición adicional segunda del Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero.

Disposición transitoria quinta. *Certificados de competencia de marinero y marinero mecánico.*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria primera, la Marina Mercante podrá canjear, hasta el 1 de febrero de 2002, las titulaciones profesionales de marineros a quienes cumplan las condiciones que se detallan a continuación:

a) El título profesional de Marinero de puente de la marina mercante, a quienes posean el certificado de competencia de marinero obtenido antes del 1 de agosto

de 1998, posean, asimismo, los primeros niveles de los certificados de especialidad de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, y hayan realizado un período de embarque de al menos doce meses en el servicio de puente en un buque mercante.

b) El título profesional de Marinero de máquinas de la marina mercante, a quienes estén en posesión del certificado de competencia de marinero, obtenido antes del 1 de agosto de 1998, hayan obtenido los primeros niveles de los certificados de especialidad de lucha contra incendios y supervivencia en la mar, y hayan realizado un período de embarque de al menos doce meses en el servicio de máquinas en un buque mercante.

2. A efectos de expedición de los títulos de marineros citados en los párrafos a) y b) anteriores, tendrá la misma validez el certificado de marinero mecánico, por lo que podrá ser canjeado por cualquiera de los dos si se cumplen las condiciones citadas. En caso de cumplirse ambas condiciones se expedirán ambos en una sola tarjeta profesional de marina mercante, de acuerdo con el artículo 5, apartado 3, de este Real Decreto.

Disposición transitoria sexta. *Títulos de Patrón de Tráfico Interior y Motorista Naval.*

1. Quienes posean los títulos de Patrón de Tráfico Interior o de Motorista Naval, o aquellos que hayan superado el examen correspondiente y estén perfeccionando los períodos de embarco para su obtención, continuarán en el uso de las atribuciones conferidas en la Orden de 29 de enero de 1964, sobre títulos profesionales menores de las marinas mercante y de pesca, con respecto a las características de la embarcación y zona de navegación.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 anterior, hasta el 1 de febrero de 2002, quienes posean conjuntamente los títulos profesionales de Patrón de Tráfico Interior y de Motorista Naval y hayan ejercido al menos durante veinticuatro meses como patrón en embarcaciones de tráfico interior podrán solicitar del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, el canje de ambas tarjetas profesionales por la del título de Patrón Portuario y, además, quedarán habilitados para ejercer en las mismas condiciones relativas al buque y la zona de navegación en que estuviesen autorizados y enrolados, si éstas fuesen superiores a la del título de Patrón Portuario.

Disposición transitoria séptima. *Certificado básico de la regla VI/2 del anexo del convenio STCW.*

Quienes a la entrada en vigor de este Real Decreto, vengan desempeñando a bordo de buques mercantes profesiones no reguladas en el mismo, no precisarán acreditar la posesión del certificado básico establecido en la regla VI/1 del anexo del convenio STCW para continuar ejerciendo tal actividad hasta el 1 de febrero de 2002.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o de inferior rango, que se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto y, específicamente, las siguientes normas:

a) Decreto 2483/1966, de 10 de septiembre, sobre certificados de competencia de marineros de las marinas

mercante y de pesca y Real Decreto 3154/1979, de 23 de noviembre, por el que se modifican las condiciones exigidas para la obtención de los certificados de competencia para marineros especialistas, en lo que afecta a marina mercante.

b) Decreto 3147/1971, de 25 de noviembre, por el que se determina la competencia del Ministerio de Comercio en materia de inscripción marítima a efectos de navegación.

c) Orden de 29 de enero de 1964, sobre títulos profesionales menores de las marinas mercante y de pesca, en lo que afecta a marina mercante.

d) Orden de 16 de marzo de 1998 por la que se incorpora parcialmente al Derecho español la Directiva 98/58/CE, del Consejo, («Boletín Oficial del Estado» número 77), relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.

Disposición final primera. *Modificación de determinados artículos del Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la marina mercante.*

Los artículos 2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1 y 4.2 del Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la marina mercante, quedan redactados de la forma siguiente:

1. Artículo 2, apartado 1. «Capitán de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

a) Estar en posesión del título académico de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.

b) Estar en posesión del título profesional de Piloto de Primera de la Marina Mercante o de Piloto de Segunda de la Marina Mercante.

c) Haber ejercido de Oficial de Puente durante un período de embarco no inferior a treinta y seis meses, con posterioridad a la fecha de obtención de uno de los títulos citados en el párrafo b) anterior. Este período podrá reducirse a no menos de veinticuatro meses si se ha ejercido de Capitán o de Primer Oficial de Puente durante un período de embarco de al menos doce meses.

d) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

a) Mando de buques dedicados a cualquier clase de navegación sin limitación de tonelaje. Para el mando de buques pesqueros se estará a la legislación vigente.

b) Enrolarse como oficial en sus diferentes categorías en cualquier clase de buque.

c) Ejercer profesionalmente en todas las actividades vinculadas a su profesión.»

2. Artículo 2, apartado 2. «Piloto de Primera de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

a) Estar en posesión del título profesional de Piloto de Segunda de la Marina Mercante.

b) Haber ejercido de Oficial de Puente durante un período de embarco no inferior a doce meses.

c) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

a) Ejercer de Primer Oficial de Puente u Oficial de Puente en buques civiles sin limitación.

b) Podrá ejercer como Capitán de buques mercantes de arqueo bruto no superior a 5.000 GT, siempre y cuando haya desempeñado de Oficial de Puente durante un período de embarco no inferior a treinta y seis meses o veinticuatro meses si ha sido de Capitán o de Primer Oficial de Puente durante un período de embarco de al menos doce meses. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de marina mercante la limitación para ejercer como Capitán.»

3. Artículo 2, apartado 3. «Piloto de Segunda de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

a) Estar en posesión del título académico de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo o de Diplomado en Navegación Marítima, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.

b) Haber cumplido un período de embarco no inferior a doce meses como alumno de puente en prácticas, como parte de un programa de formación conforme a los requisitos de la sección A-II/1 del Código de Formación, hecho que habrá de constar en el oportuno libro de registro de la formación.

c) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-II/1 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

a) Ejercer de Oficial de Puente en buques civiles sin limitación o de Primer Oficial de Puente en buques mercantes de arqueo bruto no superior a 3.000 GT.

b) Podrá ejercer como Capitán de buques mercantes de arqueo bruto no superior a 500 GT en navegaciones próxima a la costa, siempre y cuando haya desempeñado de Oficial de Puente durante un período de embarco no inferior a doce meses. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de marina mercante la limitación para ejercer como Capitán.»

4. Artículo 3, apartado 1. «Jefe de Máquinas de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

a) Estar en posesión del título académico de Licenciado en Máquinas Navales, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.

b) Estar en posesión del título profesional de Oficial de Máquinas de primera clase de la Marina Mercante o de Oficial de Máquinas de segunda clase de la Marina Mercante.

c) Haber ejercido de Oficial de máquinas durante un período de embarco no inferior a veinticuatro meses en buques civiles.

d) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-III/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

- a) Desempeñar la jefatura de máquinas de cualquier clase de buque, sin limitación de potencia, así como de artefactos marítimos fijos y flotantes.
- b) Enrolarse como Oficial de Máquinas en sus diferentes categorías, en buques sin limitación de potencia.
- c) Ejercer profesionalmente en todas las actividades vinculadas a su profesión.

5. Artículo 3, apartado 2. «Oficial de Máquinas de primera de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título profesional de Oficial de Máquinas de segunda de la Marina Mercante.
- b) Haber ejercido de Oficial de Máquinas durante un período de embarco no inferior a doce meses en buques civiles.
- c) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-III/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

- a) Ejercer de Jefe de Máquinas en buques civiles hasta una potencia de 6.000 kW.
- b) Ejercer como Oficial de Máquinas o de primer Oficial de Máquinas en buques civiles sin limitación de potencia.

6. Artículo 3, apartado 3. «Oficial de Máquinas de segunda de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título académico de Licenciado en Máquinas Navales o de Diplomado en Máquinas Navales, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.
- b) Haber cumplido un período de embarco no inferior a doce meses como alumno de máquinas en prácticas, conforme a lo dispuesto en la sección A-III/1 del Código de Formación, hecho que habrá de constar en el oportuno libro de registro de la formación.
- c) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-III/1 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

Ejercer de Oficial de Máquinas o de primer Oficial de Máquinas en buques civiles sin limitación de potencia. Asimismo, podrá ejercer como Jefe de Máquinas en buques civiles hasta una potencia de 750 kW.»

7. Artículo 4, apartado 1. «Oficial Radioelectrónico de primera de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título académico de Licenciado en Radioelectrónica Naval, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.
- b) Haber ejercido de Oficial Radioelectrónico realizando servicios en estaciones de radiocomunicaciones marítimas a bordo o ubicadas en tierra durante un período no inferior a doce meses.

B) Atribuciones:

- a) Desempeñar el cargo de Jefe de Estación Radiomarítima en buques sin limitación de categoría.
- b) Desempeñar el servicio de cualquier estación radiomarítima de buques.
- c) Realizar el mantenimiento de los equipos de su departamento y de aquellos otros que se le encomienden.
- d) Ejercer profesionalmente en todas las actividades vinculadas a su profesión.

8. Artículo 4, apartado 2. «Oficial Radioelectrónico de segunda de la Marina Mercante».

«A) Condiciones:

- a) Estar en posesión del título académico de Licenciado o de Diplomado en Radioelectrónica Naval, así como los homologados por el Real Decreto 1954/1994, de 30 de septiembre, sobre catálogo de títulos universitarios oficiales.
- b) Haber desempeñado servicios en estaciones de radiocomunicaciones marítimas a bordo o ubicadas en tierra durante un período no inferior a doce meses.
- c) Satisfacer las correspondientes normas de competencia de la sección A-IV/2 del Código de Formación.

B) Atribuciones:

- a) Desempeñar el cargo de Jefe de Estación Radiomarítima de segunda categoría en buques.
- b) Desempeñar el servicio de cualquier estación radiomarítima de buques.
- c) Realizar el mantenimiento de los equipos de su departamento y de aquellos otros que se le encomienden.
- d) Ejercer profesionalmente en todas las actividades vinculadas a su profesión.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para el mejor cumplimiento de este Real Decreto y, en particular, para regular las cuestiones siguientes:

- a) Los modelos de tarjetas profesionales de marina mercante, conforme con la regla I/2 del anexo del Convenio STCW y la sección A-I/2 de Código de Formación, así como los procedimientos de expedición y revalidación, en desarrollo de los artículos 4, 5 y 6 de este Real Decreto, así como otros documentos de identidad.
- b) Las normas de aptitud física, conforme con las reglas I/9 y I/11 del anexo del Convenio STCW y en desarrollo de los artículos 5 y 6 de este Real Decreto.
- c) Las pruebas de idoneidad o de actualización de conocimientos, conforme con las disposiciones del Convenio STCW y en desarrollo de los artículos 5, 6, 7, 11, 12, 16 y la disposición adicional tercera de este Real Decreto.
- d) Los procedimientos de reconocimiento de títulos profesionales de marina mercante, conforme con las disposiciones del Convenio STCW y, en su caso, con la normativa de la Unión Europea y nacional de transposición y en desarrollo de los artículos 7, 8 y 9 de este Real Decreto.
- e) Las prácticas profesionales de los alumnos de puente y de máquinas, el respectivo libro registro de la formación, así como la acreditación de éstas, conforme

con las reglas y secciones de los capítulos II y III del anexo del Convenio STCW y del Código de Formación, en desarrollo del artículo 10 de este Real Decreto.

f) Los programas de formación de los títulos profesionales de los marineros de puente y de máquinas, conforme con las secciones A-II/4 y A-III/4 de Código de Formación y del Patrón Portuario, en desarrollo de los artículos 11 y 12 de este Real Decreto.

g) Las orientaciones sobre el sistema de normas de calidad, conforme con la regla I/6 del anexo del Convenio STCW y la sección A-I/6 del Código de Formación y en desarrollo de artículo 14 de este Real Decreto.

h) Los certificados profesionales, establecidos en los capítulos IV, V y VI del anexo del Convenio STCW y en desarrollo de los artículos 3, 7, 13, 14 y 15 de este Real Decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Arrecife a 30 de diciembre de 1999.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANEXO

Procedimientos y criterios para el reconocimiento de títulos emitidos por países terceros y aprobación de los centros de formación náutica y de los programas y cursos de educación y formación náuticas

A. Procedimientos y criterios relativos a títulos

Únicamente se reconocerán y refrendarán los títulos idóneos expedidos por países terceros para prestar servicio a bordo de buques mercantes españoles si se cumplen las condiciones siguientes:

1. Los títulos idóneos presentados para su reconocimiento deberán haber sido expedidos por una parte en el Convenio STCW.

2. a) El Comité de seguridad marítima de la Organización Marítima Internacional deberá haber establecido que el país tercero que expida el título idóneo ha demostrado que dicha aplicación da plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio STCW.

b) El Ministerio de Fomento deberá confirmar, tomando todas las medidas necesarias al respecto, que se cumplen plenamente los requisitos relativos al nivel de competencia, la expedición y refrendo de los títulos y su registro y que se ha establecido un sistema de normas de calidad de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio STCW.

3. En caso de no cumplirse el requisito del párrafo a) del apartado 2, debido a que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional estuviera aún procediendo a la identificación del país tercero en cuestión como un país que haya demostrado cumplir de manera plena y completa con las disposiciones de Convenio STCW, se aplicarán las siguientes disposiciones:

a) El país tercero facilitará al Ministerio de Fomento y a la Organización Marítima Internacional información sobre:

1.º Los textos de leyes, decretos, órdenes, reglas e instrumentos relacionados con la aplicación del Convenio STCW.

2.º El contenido y la duración detallados de los cursos, incluida una formulación clara de las políticas de educación, formación, exámenes, evaluación de la competencia y titulación adoptadas.

3.º El examen nacional y otros requisitos para cada tipo de título expedido en aplicación del Convenio STCW.

4.º Un número suficiente de muestras de los títulos expedidos en aplicación del Convenio STCW.

5.º Datos relevantes sobre su administración pública.

6.º Una explicación sucinta de las medidas jurídicas y administrativas previstas y adoptadas para garantizar el cumplimiento, en particular en los referente a la formación y a la evaluación, así como a la expedición y al registro de los títulos.

7.º Un esbozo sucinto de los procedimientos seguidos para autorizar, acreditar o aprobar programas de exámenes y niveles de formación, así como las evaluaciones de competencia, como establece el Convenio STCW, las correspondientes condiciones y una lista de las autorizaciones, acreditaciones y aprobaciones otorgadas.

b) El Ministerio de Fomento comparará los hechos comunicados en la información con todos los requisitos pertinentes del Convenio STCW, a fin de garantizar que se ha dado plena y total efectividad a las disposiciones del Convenio STCW.

c) El Ministerio de Fomento deberá confirmar, tomando todas las medidas necesarias al respecto, que se cumplen plenamente los requisitos relativos al nivel de competencia, la expedición y refrendo de los títulos y su registro y que se ha establecido un sistema de normas de calidad de conformidad con lo prescrito en la regla I/8 del Convenio STCW.

4. Cuando el Ministerio de Fomento proceda a acreditar o aprobar un centro náutico o programas y cursos de formación, deberá aplicar, además del apartado 2 o, si procede, el apartado 3, los criterios enunciados en la parte B del presente anexo.

5. El Ministerio de Fomento garantizará que el país tercero de que se trate se haya comprometido a notificar con prontitud sobre cualquier cambio significativo relacionado con sus disposiciones sobre formación y titulación previstas en aplicación del Convenio STCW.

6. Los títulos presentados para ser reconocidos deberán incluir, ir acompañados de, o incorporar en su texto un refrendo válido que acredite que han sido expedidos por dicha parte.

7. El Ministerio de Fomento deberá adoptar medidas para garantizar que la gente de mar que presente, para su reconocimiento, títulos para ejercer funciones de dirección, posea un conocimiento suficiente de la legislación marítima del Estado miembro de que se trate, pertinente a la funciones que estén autorizados a realizar.

8. Los títulos y refrendos expedidos por un Estado miembro de la Unión Europea en virtud de las disposiciones del presente artículo como reconocimiento o constancia de reconocimiento de un título expedido por un país tercero no se utilizarán como base para un nuevo reconocimiento por otro Estado miembro.

B. Criterios para la acreditación y aprobación de los centros de formación náutica y de los programas y cursos de educación y formación náutica

1. Disponer de instructores que:

a) Tengan un conocimiento suficiente del programa de formación y comprendan los objetivos específicos de formación para el tipo específico de formación que se vaya a realizar.

- b) Estén cualificados para las tareas de que es objeto la formación.
- c) En caso de hacer uso de simuladores:

1.º Hayan recibido suficientes orientaciones sobre las técnicas de instrucción por medio de simuladores, y

2.º Hayan adquirido experiencia práctica en el funcionamiento del tipo específico de simulador que se utilice.

2. Disponer de supervisores de formación idóneos para impartir los cursos y programas de formación homologados que se ofrezcan en el centro, que tengan plena comprensión de cada curso y programa de formación homologado, que deban supervisar, y de sus objetivos específicos.

3. Disponer de evaluadores que hayan recibido una formación idónea en cuanto a métodos y prácticas de evaluación, y

a) Posean un nivel idóneo de conocimientos y comprensión de las competencias que deban evaluar.

b) Estén cualificados para las tareas de que es objeto la evaluación.

c) Hayan recibido orientaciones adecuadas en materia de métodos y prácticas de evaluación.

d) Hayan adquirido experiencia práctica en materia de evaluación, y

e) En caso de realizar evaluaciones que incluyan el uso de simuladores, hayan adquirido experiencia práctica en materia de evaluación con el tipo específico de simulador que se vaya a utilizar, bajo la supervisión de un evaluador experimentado y a satisfacción de éste.

4. Mantener registros de todos los títulos y diplomas que expida a los estudiantes que completen su enseñanza y formación náuticas en el centro, en los que se incluirán datos sobre la enseñanza y formación recibidas, las fechas correspondientes, junto con el nombre completo del titular y su lugar y fecha de nacimiento.

5. Facilitar información sobre el carácter de dicho título o diploma y sobre la enseñanza y formación de forma adecuada.

6. Supervisar en todo momento sus actividades de formación y evaluación mediante un sistema de normas de calidad que garantice la consecución de sus objetivos establecidos, incluyéndose los relativos a las calificaciones y experiencia de sus instructores y evaluadores.

7. Someterse a evaluaciones a intervalos no superiores a cinco años, dirigidas por personas debidamente cualificadas que no estén implicadas en las actividades de formación o evaluación pertinentes, de forma que se verifique que los procedimientos administrativos y operativos del instituto a todos los niveles están siendo gestionados, organizados, realizados, supervisados y controlados internamente para garantizar su idoneidad para la finalidad y alcance de los objetivos establecidos.

8. Para la homologación de un curso o programa de formación que vaya a ser reconocido como apto para la prestación de servicios en buques mercantes españoles por cumplir las exigencias de la enseñanza y formación náuticas, dicho curso o programa deberá:

a) Estar estructurado con arreglo a programas publicados que incluyan los métodos y medios de entrega, procedimientos y material didáctico necesarios para alcanzar los niveles de competencia prescritos.

b) Ser impartido, supervisado, evaluado y respaldado por personal cualificado con arreglo a lo dispuesto en los apartados 1.a), 1.b) y 1.c).

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

1283 *CORRECCIÓN de erratas del Real Decreto 1288/1999, de 23 de julio, por el que se refunden y actualizan las normas reguladoras de la Comisión Interministerial para la Juventud y la Infancia.*

Advertida errata en el texto del Real Decreto 1288/1999, de 23 de julio, por el que se refunden y actualizan las normas reguladoras de la Comisión Interministerial para la Juventud y la Infancia, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 208, de 31 de agosto, se procede a efectuar la oportuna rectificación:

En la página 32002, primera columna, artículo 2, párrafo b), primera línea, donde dice: «El estudio de los programas de la juventud y de la infancia...»; debe decir: «El estudio de los problemas de la juventud y de la infancia...».

1284 *CORRECCIÓN de erratas del Real Decreto 2064/1999, de 30 de diciembre, sobre revalorización de las pensiones del sistema de la Seguridad Social para el ejercicio 2000.*

Advertida errata en el texto del Real Decreto 2064/1999, de 30 de diciembre, sobre revalorización de las pensiones del sistema de la Seguridad Social para el ejercicio 2000, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 313, de 31 de diciembre, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 46460, anexo I, en la cuantía de la pensión de jubilación del titular con sesenta y cinco años y cónyuge a cargo, donde dice: 938.100 pesetas/año»; debe decir: «989.100 pesetas año».

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CASTILLA Y LEÓN

1285 *LEY 6/1999, de 27 de diciembre, de Medidas Económicas, Fiscales y Administrativas.*

Sea notorio a todos los ciudadanos que las Cortes de Castilla y León han aprobado y yo en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 14.3 del Estatuto de Autonomía, promulgo y ordeno la publicación de la siguiente Ley,

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

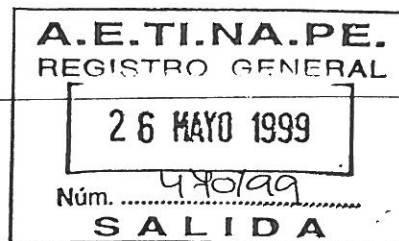
Las previsiones de esta Ley responden por una parte a la finalidad de contribuir a una eficaz consecución de objetivos hacia los que se orienta la Ley de Presupuestos de la Comunidad para el ejercicio del año 2000 y por otra a la necesidad de establecer o modificar algunas normas de manera urgente por diversas razones entre las que ha de destacarse el favorecer la mejor asimilación



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Avda. General Sanjurjo, 16-18-2.º Dcha.
Teléfonos: 981 29 96 14 - 981 29 95 77
Telefax 981 29 43 07
15006 - LA CORUÑA



Ilmo. Sr. D. Fernando Casas Blanco
DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MADRID

En A Coruña, a 26 de mayo de 1999

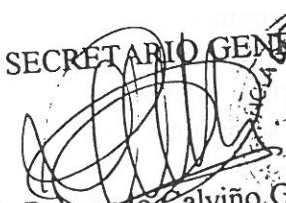
Ilmo. Sr.:

El pasado 11 de septiembre de 1998 y el 19 de enero del año en curso, esta Organización le ha remitido las propuestas al Proyecto de Real Decreto sobre implantación de las enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar de 1978, de acuerdo con la solicitud formulada por esa Dirección General. (Le adjuntamos de nuevo estas propuestas).

Debido a la trascendencia de este Proyecto y puesto que todavía desconocemos la situación actual del mismo, de nuevo le reiteramos nuestra preocupación por que pudiese aprobarse dicho Proyecto reduciendo las actuales competencias en cuanto a zonas geográficas de navegación para los Patrones Mayores de Cabotaje, que de acuerdo con sus planes formativos tienen las mismas competencias que los Patrones de Pesca de Altura, y de prosperar el Proyecto que se nos ha remitido sólo podrían ejercer hasta 60 millas de la costa, algo que dejaría sin su actual campo profesional a este colectivo.

Por todo ello le rogamos nos informe de la situación de este Proyecto de Real Decreto, y le reiteramos nuestra profunda preocupación por la posibilidad de que pudiesen reducirse las actuales capacidades en cuanto a zonas de navegación recogidas en el Real Decreto 2061/ 81 de 4 de septiembre del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el artículo 5, apartado B: "mando de buques dentro de la zona comprendida entre los paralelos 60º N y 35º S, incluido el Golfo de Botnia y los meridianos 20º W y 52º E.

Quedando a la espera de sus noticias, aprovechamos la ocasión para enviarle nuestro más cordial saludo.

EL SECRETARIO GENERAL

Fdo. Raimundo Calviño Garrido




AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

PROPUESTA DE MODIFICACIÓN DE ATRIBUCIONES PROFESIONALES AL PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE IMPLANTACION DE LAS ENMIENDAS DE 1995 AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR DE 1978

PATRON MAYOR DE CABOTAJE

Mando de buques mercantes que no sean de pasaje hasta 1600 GT dentro de la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S, incluido en el Golfo de Botnia y los meridianos 20°W y 52° E, de acuerdo con sus actuales competencias que recoge el Real Decreto 2061/ 81 de 4 de septiembre

Mando de buques de pasaje hasta 300 GT en navegaciones próximas a la costa, con un aforo máximo de 250 pasajeros.

Ejercer como Primer Oficial de Puente en buques mercantes hasta 1600 GT y 300 GT en pasaje, pudiendo embarcarse en las demás categorías como Oficial encargado de la guardia de navegación en buques mercantes hasta 5000 GT.

FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

Consideramos que debe mantener la zona de navegación propuesta y en vigor para esta titulación, ya que la navegación próxima a la costa no permitiría a estos profesionales realizar un salvamento o un remolque más allá de las 60 millas de la costa o proceder a un puerto con rumbo directo si la distancia es superior a la referenciada, viéndose obligado a realizar navegación costera para llegar al mismo destino con el consiguiente gasto añadido del flete transportado y tiempo perdido.

Abundando en la cuestión tenemos que destacar que las atribuciones en límites geográficos de navegación que solicitamos ya son las que hoy tiene un Patrón Mayor, ya que su preparación en navegación de altura se recoge en sus programas actuales de formación con navegación astronómica incluida.

Referente al mando en buques de pasaje, nos parece más adecuado el mando hasta 300 GT al igual que el Técnico Superior, manteniendo el aforo de 250 pasajeros y en viajes próximos a la costa, suprimiendo la imposibilidad de alejarse más de 3 millas de la costa, ya que los viajes próximos a la misma, son ya de por si y a nuestro juicio suficientemente restrictivos.

También consideramos que estos profesionales deberían poder seguir ejerciendo como Oficial encargado de la guardia de navegación en buques mercantes de la misma forma que lo vienen haciendo hace muchos años con resultados satisfactorios. Debe tenerse en cuenta que el actual mercado laboral en la Marina Mercante se encuentra en buques superiores a 2000 GT y en muchos de estos buques ya vienen ejerciendo como Oficiales encargados de la guardia Patrones Mayores de Cabotaje y esta medida contribuiría a legalizar una situación de hecho, por lo contrario de mantenerse la propuesta de este Proyecto de Real Decreto no resolvería la grave situación en la que se encuentra este colectivo en este segmento de flota.



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

PROPUESTA DE MODIFICACION DE ATRIBUCIONES PROFESIONALES AL PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE IMPLANTACION DE LAS ENMIENDAS DE 1995 AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION, TITULACION Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR DE 1978

PATRON DE CABOTAJE

Mando de buques mercantes que no sean de pasaje hasta 500 GT, en navegaciones próximas a la costa, con la edad de 20 años cumplidos y con la experiencia de 12 meses de embarque como Oficial de puente. De no cumplirse estos requisitos, deberá constar en la tarjeta profesional de Marina Mercante la limitación para ejercer mando.

Mando de buques de pasaje hasta 100 GT con un aforo máximo de 150 pasajeros en navegaciones próximas a la costa, siempre que no se alejen más de 3 millas de la misma y con la edad y requisitos que para el mando en buques mercantes.

Ejercer como primer oficial en buques mercantes hasta 500 GT y en pasaje hasta 100 GT.

Enrolarse como oficial de puente en buques que realicen navegaciones próximas a la costa hasta 1600 GT.

FUNDAMENTO DE LA PROPUESTA

A pesar de no tener esta figura mando en buques de pasaje en la actualidad, consideramos que su formación según programas formativos es muy superior al Patrón de Tráfico Interior canjeable por Patrón Costero Polivalente de la Marina Mercante.

También entendemos y proponemos que este profesional pueda ejercer como Oficial de puente en buques que realicen navegaciones próximas a la costa hasta 1600, con independencia de la persona que ejerza el mando, puesto que la seguridad de la embarcación referenciada vendría delimitada por el tipo de navegación no por el titular del mando que por motivo de oportunidad o cercanía o bien económico podría ocuparla una persona cuyo título fuese muy superior al requerido y solo por ese motivo estaría vetando el embarque de este Patrón de Cabotaje con el consiguiente agravio.

MECANICOS NAVALES

En cuanto a los Mecánicos Navales en sus diferentes categorías, compartimos las atribuciones conferidas en este Proyecto de Real Decreto.



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Ruiz de Alarcón, 1. 28071 Madrid
Fax 91-597 91 20
Teléfono 91-597 91 22 - 17 - 18 - 19

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

Fernando Casas Blanco
Director General de la Marina Mercante

21 JUN. 1999

REGISTRO GENERAL
SALIDA

Madrid, 17 de junio de 1999

Sr. D. Raimundo Calviño Garrido
Secretario General de la ASOCIACION ESPAÑOLA DE TITULADOS NAUTICO-
PESQUERO (AETINAPE).
Avda. General Sanjurjo, 16-18 (2º)
15006 La Coruña



Muy Sr. mío:

En contestación a su escrito de 26 de mayo, relativo a las propuestas de atribuciones de los titulados de formación profesional contenidas en el proyecto de Real Decreto de implantación de las Enmiendas de 1995 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 y la transposición de la Directiva 98/35/CE, sobre nivel mínimo de formación de profesiones marítimas, le comunico lo siguiente:

Las atribuciones de los títulos de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje están definidas en el artículo 5º del Real Decreto 2061/1981, de 4 de septiembre, sobre títulos profesionales de la marina mercante. En ambos casos, se determinan que están habilitados para ejercer en buques dedicados a la navegación de cabotaje, estableciéndose para cada título unos límites de tonelaje.

Respecto a este tema, el artículo 8º, párrafo 4, define la navegación de cabotaje como "la que se realiza a lo largo de la costa, dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de sesenta millas paralela a la misma".

El proyecto de Real Decreto mencionado anteriormente, tiene la finalidad de implantar las citadas disposiciones internacionales, y no puede entrar en cuestiones que ya están definidas en la normativa vigente.

En este contexto, resulta preciso adaptar determinadas disposiciones internas que afectan a las condiciones de obtención de los citados títulos, como es el caso de cumplir los periodos de embarque estipulados en las Reglas del Capítulo II del Convenio STCW-78/95 y las normas de competencia determinadas en el Código de Formación, de acuerdo con las atribuciones que tienen ambos títulos.

Ahora bien, por lo que respecta a las atribuciones profesionales, es preciso tener en cuenta que la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 930/1998, establece expresamente el mantenimiento de atribuciones de los anteriores títulos de formación profesional, entre ellos los de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje.



Ministerio de Fomento
Secretaría de Estado de Infraestructuras
y Transportes

Fernando Casas Blanco
Director General de la Marina Mercante

Ruiz de Alarcón, 1. 28071 Madrid
Fax 91-597 91 20
Teléfono 91-597 91 22 - 17 - 18 - 19

En consecuencia, no consideramos adecuado ampliar las atribuciones de los citados títulos en una nueva norma, debido a que estos títulos tienen un ámbito de vigencia limitado en el tiempo, puesto que deben sustituirse por los establecidos en la LOGSE y en el Real Decreto 930/1998.

Por último, manifestarles que el proyecto de Real Decreto no reduce las capacidades de los títulos de Patrón Mayor de Cabotaje y Patrón de Cabotaje. De modo contrario, en esta norma se suprimen determinadas restricciones que tienen estos títulos, en base a que existen razones suficientes y justificadas, y, por tanto, supone una mejora para estos profesionales.

Confiamos en que comprendan lo anteriormente expuesto y que está en el ánimo de esta Dirección General estudiar la problemática que pueda originarse cuando se produzcan implantaciones de nuevas normas.

Sin otro particular, les saluda muy atentamente.

Fernando Casas Blanco

100-100000

100-100000

100-100000

100-100000

100-100000

100-100000



MINISTERIO DE JUSTICIA

RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO Num.: 232/1998

Votación: 27/10/99

Ponente Excmo. Sr. D. : Fernando Ledesma Bartret

Secretaría Sr./Sra.: Barrio Pelegrini



SENTENCIA

TRIBUNAL SUPREMO.
SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO
SECCIÓN: TERCERA

Excmos. Sres.:

Presidente:

D. Fernando Ledesma Bartret

Magistrados:

D. Eladio Escusol Barra

D. Óscar González González

D. Segundo Menéndez Pérez

D. Manuel Campos Sánchez-Bordona

En la Villa de Madrid, a diez de Noviembre de mil novecientos noventa y nueve.

VISTO por la Sala Tercera del Tribunal Supremo (Sección Tercera) el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Procuradora de los Tribunales Doña Paloma Alonso Muñoz, en nombre y representación del COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA (COMME) contra el R.D. 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero. Ha sido parte demandada la Administración del Estado, representada y defendida por el Sr. Abogado del Estado. Se ha personado como codemandado el



Letrado Don Pedro Trashorras López, en nombre y representación de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE TITULADOS NÁUTICO-PESQUERA.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En el BOE de 26 de mayo de 1998 se publicó el R.D. 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero.

SEGUNDO.- Contra el referido Real Decreto ha interpuesto recurso contencioso - administrativo la representación procesal del COMME. En su escrito de demanda suplica se dicte sentencia que "estimando el recurso, declare la nulidad del Real Decreto recurrido y, en especial, la de cada uno de los preceptos numerados en el encabezamiento de los correspondientes fundamentos de derecho de este escrito". No solicitó el recibimiento del recurso a prueba.

TERCERO.- Se ha opuesto al recurso el Sr. Abogado del Estado. En su contestación a la demanda interesa sentencia que desestime el recurso.

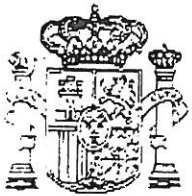
CUARTO.- También se ha opuesto al recurso la representación procesal de la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera. En su contestación a la demanda suplica la desestimación del recurso, con imposición de las costas al recurrente.

QUINTO.- No habiéndose solicitado el recibimiento del recurso a prueba y no reputándose necesaria la celebración de vista, se pasó al trámite de conclusiones. La parte demandante presentó las suyas, reiterando los argumentos de la demanda. En sus respectivas conclusiones, el Sr. Abogado el Estado y la Asociación Española de Titulados Náutico-Pesquera se remiten a sus respectivas contestaciones.

SEXTO.- Mediante providencia de 2 de julio de 1999 se señaló para votación y fallo el 27 de octubre de 1999, designándose Magistrado Ponente al Excmo. Sr. D. Fernando Ledesma Bartret. En la indicada fecha se celebraron ambos actos.

Siendo Ponente el Excmo. Sr. D. **FERNANDO LEDESMA BARTRET**, Presidente de Sección.

FUNDAMENTOS DE DERECHO



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

PRIMERO.- La COMME impugna en este proceso el R.D. 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero. Basa su pretensión de nulidad en los siguientes motivos: 1) toda la disposición general es radicalmente nula por no haber intervenido el Ministerio de Educación y Cultura en el procedimiento de su elaboración y porque incurre en arbitrariedad al reconocer a los títulos profesionales objeto de su regulación (los de Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval) unas atribuciones ajenas a la formación adquirida; 2) los arts. 3.1.d), 4.1.d), 5.1.d) y 6.1.d) son igualmente nulos por vulnerar el art. 3 del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la gente del mar, de 7 de julio de 1978, al que se adhirió España por Instrumento de 11 de octubre de 1980 (BOE de 7 de noviembre de 1984), enmendado en 1995, enmiendas que entraron en vigor para España el 1 de febrero de 1997 y por tanto vigentes en la fecha del Real Decreto impugnado, vulneración que se produce, según la demandante, porque el referido art. 3 del Convenio excluye de su aplicación a la "gente de mar" que presta sus servicios en "buques pesqueros", exigiendo como requisitos mínimos para obtener las correspondientes titulaciones determinados periodos de embarque en buques mercantes o en embarcaciones de recreo con fines comerciales, en tanto que en aquellos artículos del Real Decreto recurrido se admiten los periodos de embarque en buques que no tienen aquel carácter; 3) los arts. 3.2.1 y 5.1 inciden igualmente en nulidad radical porque al determinar los requisitos para ejercer como Patrón del Altura y de Litoral no incluyen la exigencia contenida en el Capítulo II, Regla II/1.3 y 4 del Anexo enmendado del Convenio, así como en la Directiva 98/35/CE, de 25 de mayo de 1998, Anexo I, Capítulo II, Regla II/1.2.3. y 2.4, de que, tratándose de buques con arqueado bruto (GT) igual o superior a 500 toneladas, el periodo de embarque debe tener lugar bajo la supervisión del Capitán o del Oficial competente, ni tampoco incluye la exigencia de una formación específica en funciones de radiocomunicaciones; 4) los arts. 3.2.3, 4.2.B, 5.2.2 y 6.2 vulneran también el citado Convenio (Regla V/2 de su Capítulo V) porque al definir el art. 2.6 del Real Decreto recurrido como "buque de pasaje" el "buque mercante que transporta más de doce pasajeros" sin excluir de su ámbito los buques de pasaje de transbordo rodado (a su vez definidos en la Regla I/1, nº 19 del Anexo al Convenio enmendado como "buque de pasaje con espacios de carga rodado o de categoría especial") reconocen unas atribuciones sin que al propio tiempo los arts. 3.1, 4.1, 5.1 y 6.1 exijan el cumplimiento de los especiales requisitos que determinan aquellos preceptos del Convenio, de donde se desprende, siempre según la demandante, que los titulados a que los artículos combatidos se refieren no pueden ejercer atribución alguna en buques de pasaje; y 5) la formación exigida por el R. D. 721/1994, de 22 de abril (que establece el título de Técnico Superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo y las correspondientes



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

enseñanzas mínimas) es inferior a la que se establece en tan reiterado Convenio (Capítulo II, Regla II/1, nº 5, sobre Educación y Formación para buques de igual o más de 500 G.T, establecidas en la Sección A-II/1 del Código de Formación, y Capítulo II, Regla II/2, nº 2.2 sobre Educación y Formación para buques de arqueo bruto igual o superior a 3.000, establecidas en la Sección A-11/2 del referido Código) toda vez que el Convenio impone un total de 2.597 horas de formación, en tanto que en el R.D. 721/1994 sólo se exigen 980 horas lectivas.

SEGUNDO.- La impugnación no puede ser acogida por las razones que a continuación exponemos siguiendo el mismo orden que en la exposición de los motivos del recurso. El Real Decreto ha sido dictado al amparo del art. 86.9 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina mercante nº 27/1992, de 24 de noviembre, precepto no afectado por ninguna de las modificaciones que ha experimentado dicha Ley, según el cual es competencia del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, hoy Ministerio de Fomento, el registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en materia de capacitación y de enseñanzas de Formación Profesional Náutico-Pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros"; aparte de ello, el examen del expediente administrativo revela sin lugar a dudas la importante intervención que ha tenido el Ministerio de Educación y Cultura en la elaboración de la disposición general impugnada, intervención expresamente afirmada en los siguientes párrafos que reproducimos textualmente y que corresponden al escrito de observaciones del MEC al proyecto de Real Decreto; dicen así estas observaciones: "Cabe destacar la satisfacción que para esta Dirección General (de Formación Profesional) supone el reconocimiento de las titulaciones académicas de Formación Profesional de la familia de actividades marítimo-pesqueras como requisito necesario para el ejercicio profesional de determinadas profesiones de este sector. Sin duda, es el resultado del diseño de las nuevas titulaciones de formación profesional derivadas de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, LOGSE, en cuyo proceso, enmarcado por el análisis funcional del sector correspondiente, se ha tomado como referente el perfil profesional asociado a cada una de las titulaciones académicas, y en cuya elaboración han participado activamente junto al Ministerio de Educación y Cultura, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, los agentes sociales y representantes del sector, así como las Comunidades Autónomas con competencias plenas en materia de educación, especialmente de aquellas donde la Familia Profesional desarrolla su principal campo de actuación. Este Real Decreto representa, pues, en el ámbito del sector marítimo-pesquero, la culminación de un proyecto largamente trabajado y que supone una



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

nueva concepción de la Formación Profesional avalada por la LOGSE y por el Real Decreto 676/1973, de 7 de abril, por el que se establecen Directrices Generales sobre los Títulos y las correspondientes enseñanzas mínimas de Formación Profesional"; la supuesta arbitrariedad derivada de esa alegada omisión de la intervención del MEC carece de fundamento y por ello debe de ser rechazada, no sin dejar ya dicho, de un lado, que este Real Decreto mantiene la vigencia del R.D. 2061/1981, de 4 de septiembre, cuyo objeto es la determinación de las "Condiciones exigibles para la obtención de los títulos profesionales de la Marina Mercante y las atribuciones correspondientes a los mismos" (en la Sección Náutica: Capitán de la MM, Piloto de Primera de la MM y Piloto de Segunda de la MM; en la Sección de Máquinas Navales: Jefe de Maquinas de la MM, Oficial de Máquinas de Primera Clase de la MM y Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la MM; en la Sección de Radioeléctrica Naval: Oficial Radioelectrónico de Primera Clase de la MM y Oficial Radioelectrónico de Segunda Clase de la MM) a los que tienen acceso los Licenciados y Diplomados de la Marina Civil, condiciones y atribuciones que no resultan modificadas por el Real Decreto impugnado, que sólo deroga el art. 5 del R.D. 2061/1981 referente a las Titulaciones de la Navegación de Cabotaje (Disposición Derogatoria Única. b) de dicho Real Decreto) para las que no se requería titulación académica, a todo lo cual conviene ahora añadir que el objeto de la disposición general recurrida no es regular las enseñanzas que deban seguirse para la obtención de los títulos de Formación Profesional a que se refiere sino determinar los requisitos complementarios a esas titulaciones para habilitar al ejercicio de las tareas propias de las dotaciones de buques, así como establecer las atribuciones específicas de cada profesional a bordo, que naturalmente son diferentes de las que el R.D. 2061/1981 determina para los títulos profesionales de la MM a que contrae su regulación.

TERCERO.- Tampoco podemos acoger el segundo motivo porque la demanda no tiene en cuenta que para obtener los títulos a que se refieren los preceptos que se reputan radicalmente nulos por su oposición a las normas del Convenio Internacional antes citado se exige, además de los requisitos comunes, haber cubierto los periodos de embarque como Oficial de Puente -no como marinero- en cada especie de buque en que se vaya a desempeñar la función correspondiente, de donde se sigue que los titulados para ejercer en buques que no sean de pesca deben hacer sus periodos de embarque en buques de pasaje o restantes buques mercantes; lo que implica el cumplimiento de las exigencias del Convenio, que no ha sido por ello vulnerado

CUARTO.- Para rechazar el tercer motivo debemos partir de la definición de "periodo de embarque" contenida en el art. 2.10 del Real Decreto impugnado: "es el servicio prestado a bordo de un buque con la finalidad de completar la formación, contado en meses naturales desde la fecha de embarque hasta la de desembarque". Pues bien, entiende la



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

Sala que los periodos de embarque a que efectivamente se refieren los arts. 3.1. d) y 5.1.d) del Real Decreto recurrido implican que su ejecución ha de efectuarse bajo la supervisión de un superior, como por otra parte lo establecen explícitamente los RRDD 721/1994, 722/1994, 724/1994 y 725/1994, que, en desarrollo de las previsiones contenidas en el art. 35 de la LOGSE, establecen los títulos de Formación Profesional de "Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo", "Técnico Superior en Supervisión y Control de Máquinas e Instalaciones del Buque", "Técnico en Pesca y Transporte Marítimo" y "Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque", en todos los cuales se dice que los técnicos a que cada uno de ellos se refiere están "llamados a actuar bajo la supervisión de técnicos y/o profesionales de nivel superior al suyo", lo que, como decimos en sentencia de esta misma fecha (R. 293/1998) demuestra la subordinación de los Técnicos de Formación Profesional a los Licenciados o Diplomados cuando concurren en el mismo buque, lo que no excluye -porque es compatible- que se les reconozca a aquellos una cierta autonomía. Por otra parte, estos Reales Decretos que acabamos de citar exigen una formación en radioelectricidad, como por ejemplo luce en el Anexo del R.D. 721/1994 (Anexo 2.1.2 párrafo 3º: "realizar cualquier tipo de comunicaciones utilizando medios visuales, acústicos o electrónicos", y Anexo 3 "Enseñanzas mínimas", "Módulo profesional 3: "Gobierno del buque", cuyo apartado 3.6 incluye la capacidad de "operar los equipos de radiocomunicación para transmitir y recibir información, mensajes..., descubrir los principios generales y factores básicos necesarios para el empleo de todos los subsistemas del equipo prescrito en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (G.M.D.S.S)". No se produce, pues, la vulneración que la demanda denuncia.

QUINTO.- Ciertamente es que los títulos a que el Real Decreto impugnado se refiere no habilitan para actuar en buques de pasaje de transbordo rodado, mas de ello no se sigue la nulidad de los artículos a que se refiere el cuarto motivo del recurso. En efecto, se trata de una materia que no ha sido regulada por aquel Real Decreto pero que sí está normada por el Convenio Internacional enmendado (Capítulo V, Regla V/2), cuyos preceptos, en cuanto integrantes de nuestro ordenamiento jurídico, serán aplicables y a sus exigencias habrá que atenerse para poder reconocer las atribuciones precisas para actuar en aquel tipo de buques. Carecería de sentido basar en aquella omisión la declaración de nulidad de los artículos 3.2.3, 4.2.B, 5.2.2 y 6.2 porque si así procediéramos quedaría huérfana de regulación la materia a que respectivamente se refieren, carencia de sentido tanto más evidente cuanto tal omisión normativa reglamentaria no produce una laguna jurídica, pues, insistimos, la regulación de las atribuciones precisas para actuar en los buques de pasaje de transbordo rodado se encuentra en los preceptos citados del Convenio Internacional enmendado.



ADMINISTRACION
DE JUSTICIA

SEXTO.- El último de los motivos impugnatorios incurre en una manifiesta desviación procesal. Al desarrollar sus argumentos el COMME no combate el R.D. 930/1998 sino el R.D. 721/1994, que no es objeto de este proceso. Aparte de ello, suficiente para la desestimación del motivo, de los alegatos que se efectúan no se desprende que se pueda considerar acreditada la insuficiencia de la formación en que la impugnación se funda, pues para alcanzar tal pretendida conclusión la demanda excluye indebidamente del cómputo horas lectivas que sin embargo deben ser incluidas. Se trata de una afirmación que aparte de no referible al Real Decreto objeto de este recurso, no ha sido probada, pues lo cierto es que el ciclo formativo previsto en los RRDD citados del año 1994 es de 2000 horas, complementadas por los periodos de prácticas durante los tiempos de embarque que se exigen en el R.D. objeto de este proceso.

SÉPTIMO.- Por no apreciarse mala fe o temeridad, no ha lugar a la condena en costas (art. 131.1 de la L.J.).

En atención a todo lo expuesto, en nombre de Su Majestad el Rey,

FALLAMOS

Desestimamos el recurso contencioso - administrativo interpuesto por la representación procesal del COLEGIO DE OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA contra el R.D. 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la Marina Mercante y del sector pesquero, Real Decreto que declaramos ajustado a derecho, todo ello sin expresa condena en costas.

Así por esta nuestra sentencia, que deberá insertarse por el Consejo General del Poder Judicial en la publicación oficial de jurisprudencia de este Tribunal Supremo, lo pronunciamos, mandamos y firmamos



AETINAPE

ASOCIACION ESPAÑOLA
DE TITULADOS NAUTICO-PESQUERA

Observando la tremenda crisis que atraviesan tanto la Marina Mercante como la Pesca, es inadmisibile que una salida profesional que general puestos de trabajo, los cuales son y deben ser desempeñados por profesionales de la mar, que han empleado gran parte de su vida en su preparación para obtener sus Títulos y experiencia (comparemos los años de Escuela y días de navegación de estos con las titulaciones deportivas) se pretenda que estos puestos de trabajo sean ocupados por Titulados deportivos, quitando con ello la posibilidad de generación de empleo y ocupación laboral que tanto necesita el sector marítimo en este momento.

Aprovechando la oportunidad se hace hincapié en la paradoja reflejada anteriormente que los Titulados del Sector Náutico-Pesquero-SECTOR PESCA, no puedan desempeñar estos trabajos y sin embargo se pretenda que sean ocupados, generalmente por personas aficionadas, cuyas aspiraciones laborales están cubiertas y con ello obtener un sobresueldo de fin de semana o de vacaciones.

Como se está divulgando, es deseo del Gobierno y de todos el potenciar la Formación Profesional, por lo que NO consideramos conveniente que se habiliten a titulados náuticos de recreo para realizar las actividades aludidas en el presente proyecto y, en ningún caso que puedan impartir las prácticas a que hace referencia el apartado d) del artículo 2, puesto que se entendería un ejercicio de actividad profesional en menoscabo de los intereses de colectivos profesionales en general, y del náutico-pesquero en particular.