

CONVENIO 1978 SOBRE NORMAS DE
FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA
GENTE DEL MAR
(STCW 78/95)

PRÁCTICA 2
LEGISLACIÓN MARÍTIMA

CONVENIO 1978 SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y
GUARDIA DE LA GENTE DEL MAR (STCW 78/95)

1.- ANTECEDENTES

2.- ESTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL CONVENIO

3.- ENMIENDAS

a.- Cuáles son

b.- Por qué se modifica en el 95

4.- ESPECIFICACIÓN DE LAS NORMAS MÍNIMAS DE COMPETENCIA
APLICABLES A LOS JEFES DE MÁQUINAS Y 1º OFICIALES DE MÁQUINAS
DE BUQUES CUYA MÁQUINA PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA
POTENCIA IGUAL O SUPERIOR A 3000Kw

5.- DISPOSICIONES NACIONALES. NORMAS SOBRE TITULACIONES
NAÚTICAS

ANTECEDENTES

El presente Convenio fue adoptado por la Conferencia de Formación celebrada en Londres el día 7 de julio de 1978, siendo su entrada en vigor el 28 de abril de 1984, y ha sido enmendado desde entonces en 1991, 1994 y 1995.

El Convenio de 1978 STCW, fue el primero en establecer los requisitos básicos en formación, certificación de guardia para marinos a nivel internacional. Anteriormente los niveles para la formación, certificación y guardia para oficiales y subalternos fueron establecidos por gobiernos individuales por regla general sin referencia prácticos en otros países.

Poco después el establecimiento de la IMO reconoció la importancia de la educación de la tripulación de un navío en los asuntos de seguridad y prevención de contaminación marítima, por lo que en 1964 un comité sobre la educación se ocupó en el esfuerzo de dar la dirección en forma de un código que contendría la información sobre la educación y el entrenamiento de Maestros, Oficiales, y Marineros en general. Sin embargo el código en sí mismo no era tan eficaz como una Convención debería ser.

La Asamblea de la IMO decidió en 1971 convocar una conferencia para adoptar una Convención sobre ello. Esto condujo a la Convención 1978 sobre las Normas de Educación, Certificación y Vigilancia para Navegantes, (STCW).

En vista del papel vital de la formación marítima para preservar la seguridad en el mar y la protección del medio marino la Comisión Europea propuso en 1993 una directiva para asegurar la aplicación simultánea y homogénea en la Unión Europea de los requisitos internacionales sobre formación y titulación aprobados por la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978 (Convenio STCW). A continuación, el Consejo adoptó el 22 de noviembre de 1994 la Directiva 94/58/CE1.

Tras la revisión del Convenio STCW en 1995, la Directiva fue modificada sustancialmente con arreglo a una propuesta presentada por la Comisión en 1996 y posteriormente aprobada por el Consejo el 25 de mayo de 1998. La finalidad de la revisión era incorporar las nuevas disposiciones introducidas en el Convenio STCW y, en particular, establecer un procedimiento específico y unos criterios para el reconocimiento por los Estados miembros de los certificados de aptitud expedidos por terceros países. El objetivo general del procedimiento era asegurar que los marinos no comunitarios recibieran una formación que se ajustase, como mínimo, a los requisitos internacionales sobre formación impuestos por el Convenio STCW.

Para dar mayor claridad a estas disposiciones, la Comisión propuso en 2000 la refundición legislativa de la Directiva 94/58/CE. Así, el Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron el 4 de abril del 2001 la Directiva 2001/25/CE3. Esta Directiva sustituía a las dos Directivas anteriores refundiéndolas y, al mismo tiempo, conservaba totalmente su contenido y su sustancia.

El apartado 2 del artículo 22 de la Directiva refundida prevé la revisión de los procedimientos y criterios indicados en el anexo II de la Directiva, que tienen que ser aplicados por los Estados miembros para reconocer, mediante refrendo, los certificados de aptitud expedidos por terceros países. Según lo dispuesto en la Directiva, cualquier enmienda al anexo tiene que ser decidida

por el Consejo y el Parlamento Europeo a partir de una propuesta presentada por la Comisión, antes del 25 de mayo de 2003.

Teniendo esto en cuenta, y en vista de los problemas surgidos en la aplicación de las disposiciones de la Directiva sobre el procedimiento de reconocimiento de certificados expedidos por terceros países, la Comisión considera que este procedimiento debe simplificarse y modificarse. La finalidad de esta revisión es establecer a nivel comunitario un sistema fiable y eficiente de reconocimiento de certificados de aptitud expedidos fuera de la Unión Europea, destinado a la contratación de tripulaciones competentes de terceros países para navegar en buques comunitarios.

Además, la Comisión considera conveniente adecuar la Directiva a los convenios internacionales que establecen requisitos sobre lenguas para la titulación de los marinos, así como para la comunicación entre los buques y las autoridades de tierra.

ESTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL CONVENIO

a) Estructura

El Convenio consta de 17 artículos:

Artículo I: Obligaciones generales contraídas en virtud del Convenio

Artículo II: Definiciones

Artículo III: Ámbito de aplicación

Artículo IV: Comunicación de información

Artículo V: Otros tratados e interpretación

Artículo VI: Títulos

Artículo VII: Disposiciones transitorias

Artículo VIII: Dispensas

Artículo IX: Equivalencias

Artículo X: Inspección

Artículo XI: Fomento de la cooperación técnica

Artículo XII: Enmiendas

Artículo XIII: Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

Artículo XIV: Entrada en vigor

Artículo XV: Denuncia

Artículo XVI: Depósito y registro

Artículo XVII: Idiomas

Y un anexo compuesto de 6 capítulos:

Capítulo I: Disposiciones generales

Capítulo II: Sección de puente

Capítulo III: Sección de máquinas

Capítulo IV: Sección de radiocomunicaciones

Capítulo V: Requisitos especiales para el personal de buques tanque

Capítulo VI: Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencias

b) Objetivos

- mejorar, reforzar y simplificar el actual procedimiento de reconocimiento de títulos expedidos por terceros países, introduciendo un sistema de reconocimiento comunitario de terceros países que cumplan los requisitos mínimos del Convenio STCW;
- introducir procedimientos concretos para la prórroga y la retirada del reconocimiento comunitario de terceros países, así como para el control continuo del cumplimiento por estos países de los requisitos del Convenio STCW;
- actualizar la Directiva en lo que respecta a los requisitos sobre lenguas para la titulación de marinos y la comunicación entre los buques y las autoridades de tierra, de acuerdo con las exigencias que establece el Convenio STCW y el Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS), en su versión modificada; y
- establecer procedimientos concretos de modificación a fin de adaptar la Directiva a futuros cambios de la legislación comunitaria.

ENMIENDAS

a) Cuáles son

La enmienda de 1991

Fecha de aprobación: 22 de mayo de 1991

Entrada en vigor: 1 de diciembre de 1992

Las enmiendas tratan mayormente de las prescripciones adicionales necesarias para la implantación del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).

La enmienda de 1994

Fecha de aprobación: 25 de mayo de 1994

Entrada en vigor: 1 de enero de 1996 (por el procedimiento de aceptación tácita)

Las enmiendas sustituyeron el texto del capítulo V, que trata sobre la formación especial de las tripulaciones de los buques tanque, por un texto nuevo.

La enmienda de 1995

Fecha de aprobación: 7 de julio de 1995

Entrada en vigor: 1 de febrero de 1997, con un período transitorio que se extendió hasta el 1 de febrero de 2002.

Las enmiendas de 1995 representaron una importante revisión del Convenio.

Una de las características principales de la revisión es la aprobación de un nuevo Código de Formación, al que se han trasladado muchas reglas de carácter técnico. La parte A del Código es de obligado cumplimiento mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. Al dividir las reglas de ese modo se facilita la labor de administración y se simplifica el trabajo de revisarlas y actualizarlas.

Algunas de las enmiendas más importantes aprobadas por la conferencia se refieren al capítulo I (Disposiciones generales). Éstas comprenden lo siguiente:

Las Partes en el Convenio están obligadas a facilitar información detallada a la OMI sobre las medidas administrativas que hayan adoptado para asegurar el cumplimiento del Convenio.

El Comité de Seguridad Marítima (CSM), el órgano técnico principal de la OMI, usará esa información para determinar cuáles son las Partes capaces de demostrar que pueden dar plena efectividad al Convenio. Otras Partes podrán entonces aceptar los títulos expedidos por las Partes que responden a lo dispuesto en el Convenio.

Se considera que esa prescripción tiene importancia especial porque significa que los Gobiernos tendrán que dejar muy claro que tienen los recursos administrativos, de formación y titulación necesarios para implantar el Convenio.

El Convenio original no exigía tal prueba, lo que produjo quejas en el sentido de que había grandes diferencias de un país a otro en los niveles alcanzados y que, por tanto, los títulos no eran siempre dignos de confianza. En la parte A del Código de Formación, que es de obligado cumplimiento, hay otras reglas que tratan de ese asunto.

Se han mejorado los procedimientos relativos al ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto con objeto de poder intervenir si se descubren deficiencias que constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.

Se han introducido medidas encaminadas a impedir la fatiga del personal de guardia.

El Código de Formación

Las reglas del Convenio tienen al apoyo de ciertas secciones del Código. En términos generales, el Convenio contiene prescripciones fundamentales, ampliadas y aclaradas posteriormente en el Código

La parte B del Código contiene orientaciones con carácter de recomendación cuya intención es ayudar a las Partes a implantar el Convenio. Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio. No obstante, las recomendaciones representan en general un enfoque que ha quedado armonizado tras las deliberaciones pertinentes en el seno de la OMI y las consultas con otras organizaciones internacionales.

No obstante, hasta el 1 de febrero de 2002, las Partes podrán seguir expidiendo, reconociendo y refrendando los títulos que eran válidos antes de esa fecha respecto de la gente de mar que haya

comenzado su formación o servicio de mar antes del 1 de agosto de 1998.

b) Por qué se modifica en el 95

El Convenio de Formación original de 1978 había sido criticado por diversos motivos. Hubo quien señaló la existencia de muchas frases vagas como "que a juicio de la Administración sea satisfactorio", que daban lugar a diversas interpretaciones. Otros se quejaron de que el Convenio nunca se aplicaba uniformemente y no imponía ninguna obligación estricta a las Partes en lo referente a su implantación. Por otra parte, estaba ampliamente reconocido que, después de 17 años, urgía actualizar el Convenio.

Experimentó una profunda revisión, tanto en los requisitos establecidos inicialmente en la versión de 1978, como por la introducción de un número importante de nuevos requisitos, obligaciones y condiciones que no figuraban en dicha versión de 1978.

ESPECIFICACIÓN DE LAS NORMAS MÍNIMAS DE
COMPETENCIA APLICABLES A LOS JEFES DE MÁQUINAS Y 1º
OFICIALES DE MÁQUINAS DE BUQUES CUYA MÁQUINA
PROPULSORA PRINCIPAL TENGA UNA POTENCIA IGUAL O
SUPERIOR A 3000Kw

1.- Todo maquinista naval jefe y todo maquinista naval primero de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenía una potencia propulsora igual o superior a 3000Kw, estarán en posesión de un título idóneo.

2.- Todo aspirante al título deberá:

- a) Demostrar ante la Administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído
- b) Satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de las guardias y:
 - * Haber desempeñado el cargo de maquinista naval auxiliar o de maquinista naval durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, por lo que hace al título de maquinista naval primero.
 - * Haber desempeñado el cargo durante un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, de cuyo periodo 12 meses cuando menos los cumplirá el interesado actuando en un cargo de responsabilidad como maquinista naval siendo ya competente para actuar como maquinista naval primero, por lo que hace al título de maquinista naval jefe.

- c) Haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado.
 - d) Haber aprobado un examen de características apropiadas que la Administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el Apéndice de la presente Regla, si bien la Administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen aplicables a los oficiales de buques de potencia propulsora limitada dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.
- 3.- En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.
- 4.- La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del Apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de maquinista naval jefe o de maquinista naval primero.

Conocimientos mínimos que procede exigir para la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3000Kw

- 1.- El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de maquinista naval jefe y de maquinista naval primero, de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3.000 kW. Teniendo presente que el maquinista naval primero debe estar en situación de asumir las responsabilidades del maquinista naval jefe en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad de las máquinas del buque.
- 2.- La Administración podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título concedido. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta que el maquinista naval demuestre su competencia en cuanto a ellas de un modo que la Administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.
- 3.- Todo aspirante tendrá conocimientos teóricos de las siguientes materias:
 - a) termodinámica y termotransmisión;
 - b) mecánica e hidromecánica;
 - c) principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas (motores diesel, turbinas de gas y de vapor) y refrigeradoras del buque;

- d) propiedades físicas y químicas de los combustibles y lubricantes;
 - e) tecnología de los materiales;
 - f) características físicas y químicas de los incendios y de los agentes extintores;
 - g) electrotecnología marina, electrónica y equipo eléctrico;
 - h) principios fundamentales de la automatización, la instrumentación y los sistemas de control;
 - i) arquitectura naval y construcción de buques, con inclusión del control de averías.
- 4.- Todo aspirante tendrá conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias cuando menos:
- a) funcionamiento y mantenimiento de:
 - i) motores diesel marinos;
 - ii) instalaciones marinas de propulsión a vapor;
 - iii) turbinas de gas marinas;
 - b) funcionamiento y mantenimiento de la maquinaria auxiliar, con inclusión de los circuitos de bombas y tuberías, la planta de la caldera auxiliar y los sistemas del aparato de gobierno;
 - c) funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;
 - d) funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta;
 - e) detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir averías;
 - f) organización del servicio de mantenimiento y reparaciones con procedimientos seguros;
 - g) métodos y ayudas para la prevención, detección y extinción de incendios;
 - h) métodos y ayuda para la prevención de la contaminación del medio ambiente ocasionada por los buques;
 - i) reglas que procede observar para impedir la contaminación del medio marino;
 - j) efectos de la contaminación del mar en el medio ambiente;
 - k) primeros auxilios relacionados con los tipos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;
 - l) funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;
 - m) métodos de control de averías;

- n) prácticas de seguridad en el trabajo.
- 5.- Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la Administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.
- 6.- Todo aspirante tendrá conocimientos de la administración, la organización y la formación del personal a bordo del buque.

DISPOSICIONES NACIONALES. NORMAS SOBRE TITULACIONES NAÚTICAS

DISPOSICIONES GENERALES

- 1) *Texto de los títulos y modelo de refrendo*
1. Los títulos irán redactados en el idioma o idiomas oficiales del país que los expida. Si el idioma utilizado no es el inglés, el texto incluirá una traducción a este idioma.
 2. Por lo que respecta a los oficiales radiotelegrafistas y a los operadores radiotelefonistas las Administraciones podrán:
 - a) exigir que en el examen previo a la expedición de un título ajustado a los Reglamentos de Radiocomunicaciones se incluyan los conocimientos complementarios prescritos en el Anexo del Convenio; o
 - b) expedir un título aparte en el que se indique que el titular posee los conocimientos complementarios prescritos en el Anexo del Convenio.
 3. El modelo que habrá que utilizar para el refrendo de títulos prescrito en el Artículo VI del Convenio será el siguiente:

Modelo de refrendo de títulos

REFRENDO DE TITULOS

(Sello oficial)

(País)

Expedido en virtud de lo dispuesto en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978

El gobierno de (nombre del país) certifica *

El infrascrito certifica *

que el presente título/título núm ... * se expide a favor de ... (nombre y apellidos del interesado) a quien se considera plenamente competente para ostentar el grado de ... ** de conformidad con lo dispuesto en la

Regla ... del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, sin más limitaciones que las siguientes:

Indíquense las limitaciones o póngase "ninguna" según proceda ...

Fecha de expedición del presente refrendo: ...

Firmado ...

(Sello oficial)

(Nombre y firma del oficial debidamente autorizado)

Fecha de nacimiento del titular: ...

Firma del titular: ...

Táchese según proceda.

** Indíquese la graduación o la clase del título correspondiente a lo definido en el Convenio.

2) *Principios que deben regir los viajes próximos a la costa*

- a) Al decidir, a los efectos del Convenio, los viajes próximos a la costa, ninguna Parte impondrá a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte y dedicados a realizar tales viajes, requisitos sobre formación, experiencia y titulación de un modo tal que los haga más rigurosos para dicha gente de mar que los exigidos a la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar su propio pabellón. En ningún caso impondrá tal Parte, respecto de la gente de mar que preste servicio en buques con derecho a enarbolar el pabellón de otra Parte, requisitos más rigurosos que los prescritos en el Convenio respecto de los buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa.
- b) Respecto de los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, dedicados con regularidad a realizar viajes próximos a la costa al largo de la costa de otra Parte, la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque establecerá requisitos sobre formación, experiencia y titulación para la gente de mar que preste servicio en tales buques, al menos iguales a los de la Parte al largo de cuya costa opere el buque, a condición de que no sean más rigurosos que los requisitos del Convenio respecto de los buques no dedicados a viajes próximos a la costa. Los buques que en sus viajes se adentren más allá de lo definido por una Parte como viajes próximos a la costa y lleguen a aguas no incluidas en esa definición cumplirán con los requisitos del Convenio sin ninguna atenuación en virtud de la presente Regla.
- c) Toda Parte podrá otorgar al buque con derecho a enarbolar su pabellón los beneficios derivados de lo dispuesto en el Convenio respecto de los viajes próximos a la costa cuando ese buque esté dedicado con regularidad a realizar, al largo de la costa de un Estado que no sea Parte, viajes próximos a la costa según lo definido por la Parte de que se trate.

- d) Nada de lo dispuesto en la presente Regla limitará en modo alguno la jurisdicción de ningún Estado, sea éste o no Parte en el Convenio.

3) *Procedimientos de inspección*

1. La inspección realizada en virtud del Artículo X por inspectores debidamente autorizados se limitará a lo siguiente:
 - a) verificar, de conformidad con el Artículo X 1), que todo hombre de mar que preste servicio a bordo al que el Convenio exija estar titulado, tiene un título válido o una dispensa válida;
 - b) determinar si la gente de mar que hay a bordo tiene la aptitud necesaria para observar las normas de guardia prescritas en el Convenio, cuando haya motivos para sospechar que no se observan tales normas porque, hallándose el buque en un puerto regido por una Parte o en los accesos a ese puerto, haya sucedido que:
 - i) el buque se haya visto envuelto en un abordaje o haya varado; o que
 - ii) hallándose el buque navegando, fondeado o atracado, se haya producido desde él una descarga de sustancias que en virtud de convenios internacionales sea ilícita; o que
 - iii) el buque haya maniobrado de un modo irregular o peligroso o haya hecho caso omiso de las marcas de navegación indicadoras de rumbo o de los dispositivos de separación del tráfico.
2. El inspector informará por escrito al capitán del buque y al representante idóneo del Estado de pabellón, de acuerdo con el Artículo X, si, a consecuencia de las medidas de inspección que se tomen de conformidad con el párrafo 1, se pone de manifiesto cualquiera de las siguientes anomalías:
 - a) la gente de mar que haya de estar titulada carece de los títulos idóneos, y válidos, o de dispensas válidas;
 - b) el modo en que se haya organizado la guardia de navegación o de máquinas no se ajusta a lo prescrito para el buque de que se trate por el Estado cuyo pabellón enarbola;
 - c) ausencia en la guardia de una persona competente que pueda accionar equipo esencial para navegar con seguridad o prevenir la contaminación;
 - d) el capitán carece de personal descansado para la primera guardia, al comenzar el viaje, y para las guardias siguientes.
3. Una Parte sólo podrá basar la detención de un buque a que autoriza el Artículo X en el hecho de que no se hayan subsanado las anomalías a que se hace referencia en el párrafo 2 a) -en la medida en que éstas afecten a los títulos

del capitán, del maquinista naval jefe y de los oficiales encargados de las guardias de navegación y de máquinas y, cuando proceda, del oficial radiotelegrafista- y en el párrafo 2 b).

Disposiciones transitorias

1) *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.

2) *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 1.600 GT».
- c) «1.600 Toneladas de registro bruto (TRB)» se sustituyen por «arqueo bruto de 3.000 GT».

3) *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 expidiendo 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 arqueado bruto no superior a 1.600 GT.
- B) En buques de pasaje, ejercer de capitán de buques que realicen navegaciones próximas a la costa de arqueado 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.

4) *Títulos profesionales de Mecánicos Navales Mayor, de primera y 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 expendiendo 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 (RCL 1998\1302), sobre condiciones generales de idoneidad y titulación de determinadas profesiones de la marina mercante y del sector pesquero.

5) *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.

Os 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 encrolados, si éstas fuesen superiores a la del título de Patrón Portuario.

Disposiciones adicionales

1) *Pruebas de idoneidad profesional*

- a) 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.
- b) Los titulados a los que se refiere el Real Decreto 662/1997, de 12 de mayo (RCL 1997\1334), 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.
- c) 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.

2) *Libreta marítima*

- a) No será requisito previo, la inscripción marítima para obtener títulos profesionales y certificados de especialidad.
- b) La Libreta de Inscripción Marítima pasará a denominarse Libreta Marítima y será expedida por la Dirección General de la Marina Mercante.
- c) 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.