

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 18 de octubre de 2016

Ref.: SMA 40/2016/EC

Asunto: Enmiendas de Manila: Aclaraciones a las Resoluciones de la DGMM sobre titulaciones profesionales y certificados de suficiencia.

Muy Sres.nuestros:

El pasado día 15 de octubre se han publicado en el BOE tres de las cuatro Resoluciones de la DGMM de 21 de septiembre de 2016 que ya les habíamos hecho llegar mediante la circular de fecha 6 de octubre y referencia [SMA 32/2016/EC](#). En concreto, las Resoluciones publicadas y que adjuntamosnuevamente para mayor facilidad, son las siguientes:

- Sobre la obtención de la tarjeta profesional de oficial electrotécnico de la marina mercante (ETO).
- Sobre el reconocimiento del curso para capitanes, oficiales y marineros de los buques regidos por el Código IGF.
- La que se desarrolla el procedimiento de homologación de los cursos de revalidación conforme a la Regla VI/1, VI/2 y VI/3 del Convenio STCW.

En el día de ayer hemos mantenido una reunión con la DGMM en la que, además de ANAVE, han participado algunas empresas asociadas, y en la que se han intentado aclarar algunas de las dificultades que las empresas navieras están teniendo con los títulos expedidos con arreglo a STCW Manila, así como las dudas que han surgido a raíz de la circulación de las Resoluciones de 21 de septiembre.

Adjuntamos como Anexo 1 una nota resumen de lo tratado en dicha reunión. Asimismo, les informamos de que la DGMM está preparando un documento sobre preguntas y respuestas frecuentes, que les circularemos tan pronto nos lo hagan llegar.

Estamos a su disposición para cualquier consulta o aclaración en la siguiente dirección de email: ecel-dran@anave.es.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

ANEXO I

ENMIENDAS DE MANILA. RESOLUCIONES DE LA DGMM SOBRE TITULACIONES PROFESIONALES Y CERTIFICADOS DE SUFICIENCIA.

RESUMEN DE LA REUNIÓN MANTENIDA CON LA DGMM EL 17 DE OCTUBRE DE 2016.

En concreto se han aclarado las siguientes cuestiones:

1. **Renovación de certificados**: Los títulos, tarjetas y certificados expedidos antes del 31.12.2016 **seguirán siendo válidos** después del 1 de enero de 2017 y **no será necesario renovarlos hasta su fecha de caducidad**, ya que el formato antiguo es perfectamente válido.

No obstante, para **casos justificados** en los que la empresa piense que puede tener problemas en puertos concretos (por ejemplo, puertos africanos) por disponer de varios modelos distintos de tarjetas profesionales válidos entre sus tripulantes, **se puede solicitar el canje** de las tarjetas actuales, aunque no estén caducadas, directamente en la DGMM (no en las Capitanías), que tratará cada caso individualmente. Las **propias empresas** pueden **solicitar dichos canjes en nombre del tripulante a la DGMM**. El canje lleva asociado el pago de las tasas correspondientes.

2. **Certificado de suficiencia de Marinero Electrotécnico**: se debe solicitar únicamente en las **Capitanías Marítimas**.
3. **Tarjeta profesional de Oficial Electrotécnico (ETO)**: se debe solicitar únicamente en la **DGMM**, que va a analizar la idoneidad de la persona **caso a caso**.

Les recordamos que **los buques no están obligados a disponer de un ETO a bordo**, su designación es opcional y queda a discreción del armador. En consecuencia, el **ETO no aparece como tal en el Certificado de Tripulación Mínima del Buque**, y así lo establece el apartado 1 de la Resolución 6 del Convenio STCW: *“La Conferencia de Manila reafirma que el Convenio y el Código de Formación son instrumentos relacionados con las normas de formación y titulación, y no determinan los niveles de dotación de los buques”*.

No obstante, si un armador decide embarcar un **ETO, reconocido como tal**, bien sea porque sus buques cuenten con sistemas y equipos muy sofisticados que necesitan de un servicio y mantenimiento especializados, porque se lo requiera un *vetting* o por cualquier otra razón, dicho ETO deberá estar debidamente certificado según las disposiciones del convenio.

El título de oficial ETO se puede obtener por una de las siguientes vías:

- a) **Acreditación de la competencia mediante experiencia previa**: esta vía va dirigida a quienes ya hayan ejercido tareas de ETO (mantenimiento y reparación de equipos, instalaciones y maquinaria eléctricos y electrónicos, sistemas de radiocomunicaciones y ayudas electrónicas a la navegación) en buques de potencia igual o superior a 750 kW, durante al menos 12 meses en el curso de los 5 años anteriores al 1 de enero de 2017. Para ello, la empresa o el interesado debe presentar a la DGMM, por una parte, un **Certificado justificando los periodos de embarque en un puesto como ETO**.

Asimismo, para acreditar que cumple las normas sobre competencia de la sección A-III/6 del Código de Formación, dado que de momento no hay centros de formación homologados por la DGMM, ésta va a analizar caso a caso la **formación que cada persona haya recibido de empresas especializadas** (ej. cursos de alto voltaje), **escuelas de maestría profesional** (escuelas de electrotecnia aprobadas por el Ministerio de Educación), otros **cursos de empresas públicas o privadas**, etc.

En resumen, el interesado debe presentar:

- el **Certificado de los periodos de embarque desempeñando funciones de ETO** y
- un listado (tipo *Curriculum Vitae*) de toda la **formación y cursos de especialización** que haya recibido sobre estas materias.

La DGMM va a analizar caso por caso toda la documentación y determinará la idoneidad del tripulante para expedir la tarjeta profesional de ETO.

- b) **Formación ETO reglada obtenida en las Escuelas de Náutica o en Centros de Formación Profesional:** esta vía va dirigida a los alumnos nuevos que quieran cursar estudios para ser ETO. La DGMM tiene previsto reunirse con las Escuelas de Náutica y los Centros de Formación Profesional para explorar cómo se puede llevar adelante esta vía de modo que se pueda acceder a esta titulación desde distintos puntos. Nos han informado de que las Escuelas de Cádiz y Tenerife son las que más han avanzado en desarrollar la formación de ETO. La Escuela de Tenerife ya cuenta con el informe positivo de la Agencia Nacional de Evaluación de la Calidad y Acreditación (ANECA), que ya ha remitido a la DGMM. La formación está estructurada en una parte troncal y una especialización y, dependiendo de las asignaturas que escoge el alumno, consigue la titulación de oficial de máquinas o de ETO. Está previsto que dentro de 2 años salga de la Escuela de Tenerife la primera promoción de alumnos ETO.

En los Centros de Formación Profesional, este proceso va a ser más lento, ya que deben incluir esta salida profesional dentro del Curriculum formativo y para ello deben modificar todo su plan de formación para comprobar que realmente los estudios que se imparten conducen al puesto laboral que van a obtener en el futuro. La DGMM nos informó de que tienen previsto reunirse con los Centros de FP para avanzar también por esta vía.

4. **Resolución por la que se determinan las condiciones de obtención de los siguientes Certificados de suficiencia de los marineros de la marina mercante:**

- Puente
- Máquinas
- Primera de puente
- Primera de máquina
- Marinero ETO

Aún no se ha publicado en el BOE. A petición de una empresa, hemos solicitado aclaración con respecto a la disparidad de redacción entre los siguientes artículos de la Resolución:

“Apartado Cuarto. Marinero de Primera de Puente

3. En relación al punto anterior, aquellos marineros de puente de la marina mercante que **hayan estado embarcados** en buques mercantes de al menos 100 GT, **como marineros de puente** durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores, no les será exigible el curso de formación definido en el Anexo 111. 3. Acreditarán su experiencia conforme a la Orden de 21 de junio de 2001.

Párrafo Quinto. Marinero de Primera de Máquinas.

3. En relación al punto anterior, aquellos marineros de máquina de la marina mercante que **hayan estado embarcados** en buques mercantes cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW durante al menos 12 meses en el curso de los 60 meses anteriores, no les será exigible el curso de formación definido en el Anexo 111.4. Acreditarán su experiencia conforme a la Orden de 21 de junio de 2001.”

Cabía interpretar a la vista de la redacción dada a este último párrafo, y de lo establecido en las Reglas II/5.6 y Regla III/5.4 (servicio en un puesto pertinente de la sección de puente o máquinas respectivamente), que la Resolución reconocía la polivalencia de puestos a bordo, posibilitando obtener el certificado de Marinero de primera de puente a aquellos tripulantes que hubieran desempeñado tareas de marinero de puente durante 12 meses en el curso de los últimos 60 anteriores al 01/01/2017, aunque no hubiesen estado enrolados como tales, sino, por ejemplo, en puestos de fonda.

La DGMM nos ha confirmado que no es esta su interpretación, sino que exigirán en ambos casos, para acceder al certificado de marinero de primera de puente o máquinas, que el tripulante haya estado enrolado previamente como marinero de puente o máquinas durante el periodo de embarque establecido.

El apartado Quinto. 3 va a ser enmendado y publicada la Resolución posteriormente en el BOE.

5. **Certificado de especialidad de formación en Protección Marítima:** las enmiendas de Manila establecen 3 tipos de certificados de especialidad:
- Nivel 1: Formación de familiarización en aspectos relacionados con la protección,
 - Nivel 2: Formación sobre toma de conciencia de la protección y
 - Nivel 3: Formación para la gente de mar con asignación de tareas de protección.

España actualmente está emitiendo 2 de esos certificados. La explicación es que, en 2013, la DGMM circuló una Nota Informativa simplificando la tramitación de estos nuevos certificados manteniendo el certificado del Nivel 1 y refundiendo los Niveles 2 y 3 en un único Certificado de especialidad llamado **Formación Básica en Protección Marítima**, y que ANAVE circuló en la [circular de ref. SMA 28/2013/EC](#), de 22 de octubre de 2013.

Aunque la aplicación para buques de bandera española está clara y no da lugar a problemas, en buques extranjeros se está exigiendo que determinados cargos a bordo (por ejemplo, subalternos que forman parte de la guardia en el portalón) dispongan del Certificado de Nivel 3 y el nombre con el que aparece el Certificado expedido por la DGMM (Formación Básica en Protección Marítima) da lugar a controversia, dado que el nombre en inglés es *seafarers with designated security duties*.

Una empresa asociada participante en la reunión informó de que, para solucionar este problema, **presentan en las inspecciones la Nota Informativa de 2013 de la DGMM para justificar cómo tiene organizada la expedición de estos certificados nuestra administración.**

Por su parte, **la DGMM insistió que en el certificado se hace referencia a la regla concreta del STCW**, por lo que queda claro a qué formación se refiere.

6. **Personal de fonda:** en el caso concreto de una empresa de buques tanque, estos tripulantes disponían (aunque no es exigible) de un Certificado de Familiarización en Buques tanque, que hasta la fecha nunca habían originado problemas para su renovación cada 5 años acreditando los periodos de embarque.

Sin embargo, recientemente una capitánía marítima ha denegado la renovación, argumentando que, si el tripulante ha navegado como cocinero, no le pueden expedir el Certificado de Familiarización, al no haber desempeñado funciones relacionadas con la carga, descarga, trabajos en cubierta o guardias en el puente (es el mismo caso del apartado 4 sobre la polivalencia de puestos a bordo y la renovación del Certificado de marinero de primera de puente o máquinas).

Según la interpretación de la DGMM, si un tripulante está enrolado como cocinero, no se le va a revalidar ninguna otra función o trabajo que no haya estado desempeñando. A partir de ahora, la única forma de revalidarlo será a través de cursos de refresco (reciclaje), que tendrán una duración equivalente al 20% de las horas del curso completo (unas 6 horas). **La DGMM va a consultar este asunto a la EMSA para establecer un criterio.**

7. **Fechas que aparecen reflejadas en el formato de los nuevos certificados:** la que figura en los nuevos certificados que está otorgando la DGMM es la fecha de antigüedad de la primera vez que se expidió (fecha en la que el tripulante obtuvo su título de marinero, piloto, jefe de máquinas, etc.). En opinión de algunas empresas, esta fecha puede dar lugar a confusión en una inspección en el extranjero, porque puede parecer que el certificado es obsoleto y está caducado.

La DGMM nos informó de que normalmente ellos utilizan siempre 2 fechas (la de antigüedad que se va a arrastrar y mantener siempre, y la de primera expedición/revalidación cada 5 años). En el caso de los marineros, al haber sustituido el título por el certificado de suficiencia (con las enmiendas de Manila), dicho certificado ya no caduca, tiene validez ilimitada y no hay que revalidarlo, y por tanto, **la única fecha que queda para consignar es la fecha de antigüedad o primera vez que se expidió.** En algunos, aparece en pequeño debajo de la firma la fecha de emisión del nuevo certificado, pero no queda del todo claro.

Una empresa asociada propuso modificar el formato, de forma que a primera vista quedara claro que el certificado se había renovado recientemente. La DGMM planteó sus dudas sobre la posibilidad de modificar el formato que están usando, que se ajusta al estándar internacional. Dado que ya tienen emitidos numerosos certificados, entienden que modificar el modelo daría lugar a más problemas. Pidieron que se presenten casos concretos sobre problemas, multas, etc. que se hayan suscitado en inspecciones por esta cuestión, en las que se justifique claramente qué es lo que no está cumpliendo el modelo actual de certificado.