



D.G.M.M



A la atención de Excelentísimo Director General de la Marina Mercante.

Yo; Fernando Ramírez Gómez con DNI ██████████ como presidente asociado y en representación de la A.M.N.E, Asociación de Mecánicos Navales Españoles. Inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones, Grupo I, Sección I, Número nacional 613711.

Expongo ante el PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES PROFESIONALES Y DE COMPETENCIA DE LA MARINA MERCANTE DE L 24 OCTUBRE 2018:

1-. Que A.M.N.E. como única representante a nivel nacional de todos los titulados profesionales que trabajen en el departamento de máquinas de cualquier buque o embarcación e independientemente del nivel académico de esas titulaciones, exigimos que nuestra opinión sea tenida en cuenta participando y colaborando estrechamente con la redacción de dicho Decreto al igual que se tienen en cuenta a otras asociaciones y sectores de la mar. Nuestra asociación está perfectamente documentada con la realidad del sector que representa.

2-. Exponemos que la redacción actual de dicho Real decreto limita el mercado laboral de nuestros titulados solo exclusivamente al mercado de buques Mercantes españoles, casi inexistente y avocando a muchos de nuestros titulados embarcados en buques civiles de bandera tanto española como extranjera a abandonar su plaza para poder justificar días de embarque a la hora de renovar sus tarjetas profesionales en una marina mercante española casi inexistente.

Salta a la vista que este Real Decreto solo beneficia a las actuales y escasas navieras españolas, que carecen de titulados para cubrir plazas debido entre otras cosas, a las penosas condiciones de trabajo que ofrecen. En este aspecto cada vez vamos a peor ya que los sueldos se recortan y las campañas aumentan en duración. Así mismo entregar atribuciones de máquinas a patronos que pueden despachar barcos de pasaje no es más que otro ejemplo de las limitaciones que ofrece este Real Decreto a los titulados de Maquinas. Y es un grave riesgo a la seguridad del pasaje ya que una sola persona en caso de colisión, vía de agua, incendio, abandono de

la nave, no puede coordinar las operaciones de puente, máquinas y pasaje al mismo tiempo. Es una cuestión de seguridad a bordo ya que los incidentes ocurren tanto con el barco en puerto, como en cualquier otro punto a lo largo de las tres millas quieren delimitar. Estas cuestiones de seguridad, ustedes mismos nos las enseñan en los distintos cursos que nos exigen realizar y renovar cada cierto tiempo.

3-. Que se dé el valor al buque civil como válido para periodos de embarque que se tenga en cuenta el Proyecto de Real Decreto por el que se Regulan las titulaciones Profesionales y de Competencia Marítima para peso de la navegación de titulados profesionales contratados en ellos, tanto de bandera española como extranjera. Actualmente en buques civiles las autoridades marítimas exigen estar al corriente de los certificados, cursos y titulaciones correspondiente para poder despachar. Por tanto, su periodo de embarque debería contar al igual que buques mercantes. Ya sean de bandera española o extranjera.

Así mismo sean incluida la definición de buque de recreo en este Proyecto de Real Decreto. Dichos buques realizan así mismo una actividad mercantil en tanto crea una relación Contractual y por tanto mercantil entre armador y tripulación.

Que se incluya la definición de buque de pesca y se tengan en cuenta periodos de embarque.

Todos los buques citados poseen sistemas de navegación y máquinas son iguales e incluso mas complejos y vanguardista que los buques mercantes.

Navegan por las mismas aguas, por tanto, deben cumplir con las mismas normas de navegación, de seguridad y protocolos que un buque mercante y no difiere para nada en el departamento de maquinas de un buque mercante

4.- Exigimos que se tenga en cuenta y tomen como válidos los periodos de embarque en buques civiles, buques de recreo y buques de pesca. Para revalidación y obtención de los títulos correspondientes.

El exigir solo validez como días para renovación y validación de títulos en buques mercantes es un sin propósito y traerá consecuencias catastróficas para la propia marina mercante y sus titulados. No tenemos mercado para poder embarcar en buques mercantes nacionales.

Esta norma no vemos que sea en pro de una mejora de la calidad de nuestros profesionales, si no aumentar la oferta de titulados en el sector de la mercante, la cual hará un detrimento de la calidad salarial y laboral en este sector en pro de un aumento de beneficios de las navieras.

Tenemos gran cantidad de titulados de máquinas trabajando:

- Buques civiles.
- Remolcadores de puerto, altura y salvamento. Dragas y buques de servicios
- Buques de recreo Chárter y privados
- Buques pesqueros.

Los cuales deberán abandonar sus plazas para revalidar tarjetas ya que este Proyecto de Real Decreto reduce drásticamente la validez de los días en buques civiles, mercantes de navegación interior y solo da importancia a los días embarcados en buques mercantes

**5-. EN VIRTUD DE LO EXPUESTO ANTERIORMENTE
COSIDERAMOS Y ALEGAMOS QUE DEBEN SER MODIFICADOS
LOS SIGUIENTES ARTICULOS DEL PROYECTO DE REAL
DECRETO POR EL QUE SE REGULAN LAS TITULACIONES
PROFESIONALES Y DE COMPETENCIA DE LA MARINA
MERCANTE.**

INDICE DE PUNTOS A COMENTAR:

***NOTA EN AZUL COMENTARIOS Y CUESTIONES**

- ARTICULO 17. PUNTO 2.
- ARTICULO 23. PUNTO 2 C):
- ARTICULO 23. PUNTO 3 F):
- ARTÍCULO 38. PERIODOS DE EMBARQUE APROBADOS.
- COMENTARIO ARTÍCULO 5. DEFINICIONES RELATIVAS A LOS BUQUES.
- ARTÍCULO 39. PERIODOS DE EMBARCO EN BUQUES EXTRANJEROS.
- ARTÍCULO 51. PERIODOS DE EMBARCO EN BUQUES DE PABELLÓN EXTRANJERO.
- ARTICULO 62. PUNTO 2 C)1º

DESARROLLO:

ARTICULO 17. PUNTO 2

Artículo 17. Patrón Portuario.

1. El título profesional y la tarjeta profesional de Patrón Portuario se expiden conforme a lo establecido en el apartado 2 y confieren a su titular las atribuciones señaladas en el apartado 3.

2. Los requisitos para su obtención son los siguientes:

a) Acreditar alguna de las siguientes condiciones:

1o) Haber superado el curso de patrón portuario homologado por la Dirección General de la Marina Mercante.

2o) Estar en posesión de un título de formación profesional. □ 3o)

Haber superado un curso de especialización de formación profesional. □ 4o) Estar en posesión de los certificados de profesionalidad correspondientes.

Para las vías alternativas contempladas en los subpárrafos 2o), 3o) y 4o) será necesario que el título, el curso o los certificados de profesionalidad incluyan los contenidos del curso al que se refiere el subpárrafo 1o).

2. La tarjeta profesional de Patrón Portuario conferirá a su titular las atribuciones para ejercer como patrón en buques civiles de hasta 100 GT que realicen navegaciones, por aguas marítimas españolas, en o desde un puerto, embarcadero, playa o bahía, sin que se alejen en ningún momento más de tres millas náuticas de ese puerto, embarcadero, playa o bahía de donde salió y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando del buque y del servicio de máquinas si el buque dispone de certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente y la potencia no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble si lleva dos o más motores.

Estas atribuciones no implican que se pueda ejercer el mando del servicio de máquinas independientemente del mando de la embarcación.

Exigimos la eliminación del punto 2 de dicho artículo, exactamente este párrafo que atribuye nuevas atribuciones a esta titulación y a todas las de puente.

La razón que exigimos la eliminación de dicho párrafo se debe a estas dos razones:

SEGURIDAD: No se puede atender en caso de emergencia navegación, máquina y pasaje. De nada sirven todas las normas de seguridad y formación en seguridad. El desastre puede acontecer igualmente a pocas millas de puerto que más lejano.

EQUIDAD: Se dan capacidad de despacho a una potencia 375kW un motor y hasta de 750kW total sumando dos ejes.

Para poder despachar 750 kW en máquinas se ha de pasar el curso académico de máquinas y presentar 12 meses como mínimo de marino de máquinas. Sin embargo no se nos atribuyen atribuciones de puente a nadie de máquinas en este Real decreto

Por tanto estamos en total desigualdad con los compañeros de puente que con estas nuevas atribuciones atentan contra la seguridad del buque y puestos de trabajo de los titulados de máquinas. Este

artículo no mejora la calidad de los profesionales todo lo contrario baja el nivel. Además de reducir costes a las navieras al poder reducir el cuadro mínimo de tripulación.

De no ser eliminadas estas atribuciones por razón de equidad exigimos que se nos aumenten en nuestras tarjetas las siguientes atribuciones:

Que cualquier titulado en máquinas pueda ejercer como patrón en buques civiles de hasta 100GT que realicen navegaciones, por aguas marítimas españolas, en o desde un puerto, embarcadero, playa o bahía, sin que se alejen en ningún momento más de tres millas náuticas de ese puerto, embarcadero, playa o bahía de donde salió y que, en su caso, transporten un máximo de 150 pasajeros. Podrá ejercer simultáneamente el mando del buque y del servicio de máquinas si el buque dispone de certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente y la potencia no rebase los 375 kW en un sólo motor o el doble si lleva dos o más motores.

- **ARTICULO 23. PUNTO 2 C):**

Artículo 23. Mecánico Mayor Naval de la Marina Mercante.

2. Los requisitos para su obtención son los siguientes:

c) Haber cumplido una combinación de 12 meses de formación, compuesta por un periodo de embarque de, al menos, 6 meses como alumno de máquinas y un periodo de, al menos, 3 meses de taller. El periodo de embarque como alumno de máquinas se realizará en buques de 750 kW de potencia, sin embargo, se podrán admitir hasta 3 meses como alumno de máquinas en buques de navegación interior con la misma potencia. El periodo de formación que no se realice como alumno de puente o como formación de taller podrá realizarse como marinero de máquinas en buques civiles de potencia igual o superior a 750 kW. Durante el periodo de embarque deberá haber realizado durante 6 meses cometidos relacionados con la guardia de máquinas. Toda la combinación se llevará a cabo en las condiciones reguladas en la sección 2a del capítulo III de este real decreto y conforme a lo dispuesto en las secciones A-III/1 y A-III/3 del Código STCW

Los días de alumno de puente no pueden computar para máquinas y deben disminuir la potencia de buques a 500 kW.

- **ARTICULO 23. PUNTO 3 F):**

3. La tarjeta profesional de mecánico mayor naval de la marina mercante conferirá a su titular las atribuciones para ejercer como:

f) Primer oficial de máquinas en buques civiles de potencia no superior a 6000 kW cuando, reunidos los requisitos señalados en el apartado 3.e), se cumpla lo siguiente:

1o) Tras finalizar el periodo de embarque al que se refiere el subpárrafo anterior, haber superado un curso de formación de la competencia para ejercer como jefe y primer oficial de máquinas de buques de potencia no superior a 6000 kW, homologado por la Dirección General de la Marina Mercante e impartido por un centro de formación donde se cursen los estudios de técnico superior en supervisión y control de máquinas e instalaciones del buque o de otro título que lo sustituya, reconocido en este ámbito.

2o) Haber realizado un periodo de embarque de 12 meses como primer oficial de máquinas en buques de potencia igual o superior a 750 kW posterior a la finalización del curso indicado arriba.

En este punto se debería tener en cuenta la experiencia profesional anterior a la realización de dicho curso.

Si un mecánico mayor naval ha ya realizado un periodo de 12 meses embarcado como Jefe de Maquinas hasta 3000 KW, obtiene seguidamente el curso de formación de la competencia para ejercer como jefe y primer oficial de máquinas de buques de potencia no superior a 6000 KW,

¿por qué debe realizar después de dicho curso 12 meses mas para la obtención de la ampliación a 6000 KW?

¿Cual es la diferencia de realizarlos con posterioridad al curso?

Este periodo de 12 meses (después de haber realizado dicho curso), se sigue realizando en buques de hasta 3000 KW, cuando el profesional ya cuenta con experiencia demostrada para poder ejercer dicha jefatura de

6000kw.

- **ARTÍCULO 38. PERIODOS DE EMBARQUE APROBADOS.**

Artículo 38. Periodos de embarque aprobados.

1. Los periodos de embarque se efectuarán en buques mercantes que no sean de navegación interior, salvo que la norma específica reguladora de una tarjeta profesional permita su realización en otros buques civiles, en cuyo caso las dotaciones de estos últimos deberán cumplir con el Convenio STCW.

2. En todo caso, el Director General de la Marina Mercante podrá aprobar, mediante resolución, la realización de periodos de embarque, hasta un máximo de la mitad del total requerido, en buques mercantes de navegación interior y en buques civiles no mercantes cuyas dotaciones cumplan con el Convenio STCW.

En este artículo se refiere a que solo serán válidos los periodos de embarque en buques mercantes, según su definición, quedan excluidos muchos buques para la realización de periodos de embarque, esto es irracional e ilógico. A efectos de reconocer periodos de embarque el artículo debería recoger como buques validos cualquier buque civil el cual necesite titulados profesionales para desarrollar su trabajo o operación, cualquier buque que para su despacho y operación sea necesario enrolar tripulación profesional es apto para el computo de periodos de embarque ya que una cosa conlleva a la otra, si necesita titulados profesionales para sus instalaciones y equipos reúne los requisitos para los periodos de embarque.

*** Artículo 5. Definiciones relativas a los buques**

1. Buque civil: cualquier buque, embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

2. Buques de Estado: los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Buque de guerra: un buque de Estado adscrito a la Armada Española.

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

(Propósito mercantil, (gente embarcada contratada produce beneficios económicos caso yates)

5. Buque de navegación interior: buque dedicado a navegar exclusivamente por aguas interiores marítimas.

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

7. Buque de pasaje de transbordo rodado: buques de pasaje con espacios de carga rodada, tal como estos espacios se definen en la regla 3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

8. Buque de pesca: buque civil utilizado para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

9. Arqueo bruto: el tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio internacional de arqueo de buques, según figura consignado en el certificado de arqueo.

10. Potencia: la máxima potencia propulsora continua de un buque, medida en kilovatios (kW), que en conjunto tienen todas sus máquinas propulsoras principales y que figura consignada en el certificado de registro del buque.

11. Navegaciones próximas a la costa: Las navegaciones a lo largo de la costa española dentro de la zona comprendida entre ésta y la línea de 60 millas náuticas paralela a la misma.

Artículo 5. Definiciones relativas a los buques

1. Buque civil: cualquier buque, embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional.

2. Buques de Estado: los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.

3. Buque de guerra: un buque de Estado adscrito a la Armada Española.

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

5. Buque de navegación interior: buque dedicado a navegar exclusivamente por aguas interiores marítimas.

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

7. Buque de pasaje de transbordo rodado: buques de pasaje con espacios de carga rodada, tal como estos espacios se definen en la regla 3 del capítulo II-2 del Convenio SOLAS.

8. Buque de pesca: buque civil utilizado para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.

9. Arqueo bruto: el tonelaje del buque (GT), en su forma definida en el Convenio internacional de arqueo de buques, según figura consignado en el certificado de arqueo.

- **ARTÍCULO 39. PERIODOS DE EMBARCO EN BUQUES EXTRANJEROS.**

Artículo 39. Periodos de embarco en buques extranjeros.

Los periodos de embarco podrán realizarse en buques mercantes cuyo pabellón sea el de cualquier Estado parte del Convenio STCW, que cumplan con las condiciones de arqueo, potencia y tipo de navegación requeridas para cada atribución de la correspondiente tarjeta profesional.

Solicitamos la modificación de este texto donde indica:

” Los periodos de embarco podrán realizarse en buques mercantes cuyo pabellón sea el de cualquier Estado parte del Convenio STCW, que cumplan con las condiciones de arqueo, potencia y tipo de navegación requeridas para cada atribución de la correspondiente tarjeta profesional.”

Por las razones expuestas en la introducción puntos 3 y 4. El texto debería decir:

“Los periodos de embarco podrán realizarse en buques mercantes, buques civiles ,buques de recreo y pesca. cuyo pabellón sea el de cualquier Estado parte del Convenio STCW, que cumplan con las condiciones de arqueo, potencia y tipo de navegación requeridas para cada atribución de la correspondiente tarjeta profesional.”

- **ARTÍCULO 51. PERIODOS DE EMBARCO EN BUQUES DE PABELLÓN EXTRANJERO.**

Artículo 51. Periodos de embarco en buques de pabellón extranjero.

1. Serán válidos los periodos de embarco realizados en buques mercantes que, no siendo de navegación interior, enarboles el pabellón de un Estado parte del Convenio STCW, siempre que los interesados reúnan las condiciones para el embarco como alumnos fijadas en el artículo 43, a bordo estén sometidos al régimen y obligaciones impuestos en el artículo 45 y en esos buques se cumpla el programa de formación al que se refiere el artículo 46.

2. Serán válidos los períodos de embarco en buques escuela que enarboles el pabellón de un Estado parte del Convenio STCW y hayan sido reconocidos como tales buques, a los efectos de los periodos de embarco regulados en el Código STCW por la Administración de ese Estado.

Este artículo está estrechamente relacionado con el comentario del artículo anterior 39.

- **ARTICULO 62. PUNTO 2 C)1º:**

Artículo 62. Revalidación de las tarjetas profesionales de la marina mercante.

2. Las condiciones para la revalidación son las siguientes:

c) Demostrar el mantenimiento de la competencia profesional mediante una de las siguientes formas:

La Haber realizado un periodo de embarco de 12 meses durante los 5 años anteriores, o de 3 meses durante los 6 meses previos a la solicitud de revalidación, en buques mercantes, ejerciendo funciones propias de la tarjeta profesional a revalidar en el cargo para el que la tarjeta se considera válida o de oficial de rango inferior a aquél. Para la revalidación de las tarjetas profesionales de la sección de radiocomunicaciones, los periodos de embarco podrán ser sustituidos por periodos de servicio, ejerciendo las funciones propias de la tarjeta, en las estaciones a las que se refiere el artículo 27.2.b).

Este articulo está estrechamente relacionado con el comentario del articulo 39.