

# GUÍA STCW PARA LA GENTE DE MAR

CONTIENE LAS ENMIENDAS  
DE MANILA, 2010



FEDERACIÓN INTERNACIONAL DE LOS TRABAJADORES DEL TRANSPORTE



## Prólogo

En junio de 2010, una conferencia diplomática celebrada en Manila aprobó un conjunto de enmiendas amplias y de gran alcance al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, conocido popularmente como Convenio STCW, y su Código asociado. Este instrumento es considerado uno de los cuatro pilares del régimen regulatorio internacional del transporte marítimo, junto con otros dos Convenios de la OMI: el SOLAS y el MARPOL, y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. Las enmiendas aprobadas señalan la primera revisión importante del instrumento desde las aprobadas en 1995, que revisaron totalmente el Convenio STCW de 1978.

La industria naviera depende de la competencia y la buena formación de la gente de mar para garantizar la seguridad de la vida humana en el mar, la protección marítima, la eficacia de la navegación y la protección y conservación del medio marino. El objetivo del Convenio STCW en su forma enmendada es establecer las normas internacionales necesarias para que los centros de formación y educadores desarrollen las aptitudes y competencias exigidas de la gente de mar en la actualidad.

La ITF ha preparado esta guía para ayudar a la gente de mar a entender las revisiones y localizar la información que más les pueda interesar. Apoyo este esfuerzo cuya finalidad es asegurar que los requisitos del Convenio sean accesibles para todos los marinos y confío que esta guía ayude a cumplir los objetivos del Convenio y Código STCW.

Koji Sekimizu

**Secretario-General, OMI**

# Índice

Acerca de esta Guía	7
<b>Sección 1:</b>	
El Convenio STCW	11
La estructura del Convenio	12
Plazos a cumplir	13
Glosario de términos	14
Definiciones y requisitos adicionales del Convenio STCW en su forma enmendada	16
<b>Sección 2:</b>	
Requisitos aplicables a las titulaciones	17
Parte 1 Títulos STCW	
Títulos	18
Vías para la titulación	22
Requisitos generales aplicables a los oficiales	24
Requisitos generales aplicables a los marineros	26
Parte 2 Títulos y requisitos generales por rango	
Capitán	29
Primer oficial de puente	31
Oficial encargado de la guardia de navegación	32
Marineros que formen parte de la guardia de navegación	34
Marinero de primera de puente	35
Operadores de radiocomunicaciones	36
Jefe de máquinas	37
Primer oficial de máquinas	38
Oficial encargado de la guardia de máquinas	39
Oficial electrotécnico	41
Marineros que formen parte de la guardia de máquinas	42
Marinero de primera de máquinas	43
Marineros electrotécnicos	44
Otros miembros de la tripulación	45
Parte 3 Otras titulaciones	
Para el personal de todo tipo de buques	46
Formación complementaria no obligatoria	47
Para el personal que trabaja en buques tanque	48
Para el personal que trabaja en buques de pasaje	50
Parte 4 Asuntos relacionados con la formación	
Asuntos relacionados con la educación y formación	51
Formación con simuladores en virtud del Convenio STCW	52
Empleo del idioma inglés	52
El uso del aprendizaje a distancia y electrónico	52

Formación y evaluación a bordo	53
Responsabilidades de las compañías	53
Implantación del Código ISM pertinente al Convenio STCW	53
Títulos SMSSM (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos)	53
Normas de aptitud física	54

### **Sección 3:**

Requisitos a bordo	58
Títulos y pruebas documentales que se han de llevar a bordo	58
Formación de familiarización obligatoria en seguridad, protección y aspectos específicos del buque	60
Formación a bordo y evaluación	62
Periodo de embarco	63
Consumo de bebidas alcohólicas y drogas	64
Disposiciones de control	65
Sanciones	67
Reglas que solo afectan al personal encargado de la guardia	68

### **Sección 4:**

Consecuencias de las enmiendas para los poseedores de títulos STCW	71
Actualización y revalidación	72
Requisitos adicionales de competencia prescritos por el Convenio STCW de 2010	74
Capitán y sección de puente	74
Sección de máquinas	75

### **Sección 5:**

Dónde hallar más información sobre el Convenio STCW	78
---	----

### **Anexo A**

Lista de países que son Parte del Convenio STCW	79
---	----

### **Anexo B**

Circular de la OMI (STCW.7/Circ.17) sobre el asesoramiento para los inspectores de supervisión por el Estado rector del puerto con respecto a los títulos de competencia expedidos conforma a las disposiciones del Convenio STCW	80
---	----

### **Anexo C**

Resumen de los requisitos (cuadro)	82
------------------------------------	----

## Acerca de esta Guía

Esta Guía está destinada a la gente de mar de todos los rangos y nacionalidades. Su objetivo principal es ayudar a averiguar cómo las Enmiendas al Convenio sobre las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW en lo sucesivo) adoptadas en la Conferencia de Manila de 2010 afectarán a la gente de mar. Aunque hemos intentado que esta Guía sea lo más exacta posible, cada marino debe contactar con la Administración marítima que haya expedido sus título(s) de competencia y refrendo(s) para obtener información específica sobre los requisitos nacionales y los plazos que se deben cumplir.

La Sección 1 contiene información general sobre el Convenio STCW en su forma enmendada, incluidos los plazos a cumplir, y proporciona un breve glosario de términos.

La Sección 2 resume los títulos que hay que poseer antes de enrolarse en un buque para asegurar el cumplimiento del Convenio STCW en su forma enmendada. Esta sección comprende cuatro partes: La Parte 1 informa sobre los títulos STCW, las vías para obtener las titulaciones y los requisitos generales para oficiales y marineros. La Parte 2 relaciona los títulos y requisitos generales exigidos de acuerdo con el rango. La Parte 3 informa sobre los títulos que se necesitan, de acuerdo con la función que se desempeñe a bordo y el tipo de buque. La Parte 4 aconseja sobre los centros de formación, los requisitos para el uso de simuladores, el idioma inglés y los títulos SMSSM.

La Sección 3 trata de los requisitos que todo marino debe cumplir una vez a bordo. Estos incluyen la documentación que debe llevar consigo en todo momento, la formación de familiarización específica para el buque, los registros de formación y el periodo de embarco. Abarca también las normas relativas al consumo de alcohol y drogas, los procedimientos de control y las sanciones. También hay una sección que se aplica al personal de guardia solamente, a los oficiales y marineros, las reglas sobre las horas de descanso y las pautas para realizar las guardias.

La Sección 4 indica qué deben hacer los poseedores de un título STCW-95 que necesiten actualizarlo conforme al Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada. Esta sección incluye cuadros que resumen por rango las competencias complementarias que hay que demostrar para actualizar los títulos.

Finalmente, la Sección 5 enumera otras fuentes de información que la gente de mar puede consultar si desea saber más sobre el código STCW de 2010 en su forma enmendada.

Esta Guía ha sido preparada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF). También se puede descargar una versión gratuita de nuestro sitio web [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)





# Sección 1: El Convenio STCW



## El Convenio STCW

La clave para mantener la seguridad de la navegación y la limpieza de nuestros océanos es que la gente de mar de todo el mundo satisfaga altas normas de competencia y profesionalidad en las funciones que desempeña a bordo. El Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, enmendado en 1995 y nuevamente en 2010, establece dichas normas, regula la expedición de los títulos y controla las organizaciones de las guardias. Sus disposiciones no solo se aplican a la gente de mar, sino también a los armadores de buques, los centros de formación y las administraciones marítimas nacionales.

El Convenio fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1978 y entró en vigor en 1984. A finales de la década de los 80, quedó claro que el STCW-78 no estaba logrando su objetivo de mejorar las normas profesionales en todo el mundo y por ello, los miembros de la OMI decidieron enmendarlo. Esta enmienda se llevó a cabo a principios de 1990, y el Convenio en su forma enmendada pasó a llamarse el STCW-95.

El objetivo de las Enmiendas de Manila de 2010 fue incluir todos los cambios acordados desde 1995, abordar nuevas tecnologías, irregularidades, interpretaciones y disposiciones anticuadas. Se hizo especial hincapié en la mejora de las disposiciones de control y comunicación de la titulación en el Capítulo I y en el cumplimiento de los requisitos específicos de la navegación de alta mar y de cabotaje. Hubo también un compromiso general para armonizar, siempre que fuese posible, el Convenio STCW en su forma enmendada con las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OMI de 2006.

Mientras que el Convenio STCW-78 se centró casi exclusivamente en el conocimiento, el STCW-95 hizo más hincapié en las habilidades prácticas y las competencias respaldadas por el conocimiento teórico. Las enmiendas de 2010 continuaron dando más importancia a la competencia que al periodo de embarco o de formación. Las normas establecidas por el Convenio son aplicables a la gente de mar de todos los rangos que preste servicio a bordo de buques mercantes de navegación marítima registrados bajo el pabellón de un país que sea parte del Convenio. El término “buques de navegación marítima” incluye todos los buques comerciales que realicen viajes nacionales o internacionales. El Convenio STCW no se aplica a la gente de mar que preste servicio en buques de guerra, unidades auxiliares navales y otros buques bajo propiedad o explotación gubernamental que no estén no dedicados a servicios comerciales, en buques de pesca (hay un Convenio separado que cubre al personal a bordo de los buques de pesca), embarcaciones de recreo no dedicadas al comercio y buques de madera de construcción primitiva.

El Convenio STCW (95) ya ha sido aceptado por todos los proveedores de mano de obra y los principales registros navales. Estos representan más del 98% de la flota mercante mundial. Al final de esta Guía se incluye una lista de todos los países que forman parte del Convenio en vigor y las fechas de aceptación, pero no indica los países que están implantando totalmente las enmiendas de 2010. Los gobiernos deben informar a la OMI sobre su cumplimiento antes del 1 de enero de 2013.

## La estructura del Convenio

El Convenio STCW es un libro que consta de tres secciones.

1. **Los artículos:** exponen las responsabilidades legales que deben cumplir las partes.
2. **El anexo:** contiene los detalles técnicos sobre cómo se deben cumplir las responsabilidades legales a las que se hace referencia en los artículos.
3. **El código STCW:** especifica con mayor detalle los detalles técnicos contenidos en el anexo. Contiene la Parte A y la Parte B.

### Parte A:

Normas obligatorias de formación, titulación y guardia.

### Parte B:

Pautas recomendadas (no obligatorias) sobre formación, titulación y guardia.

Se recomienda leer el reglamento contenido en el anexo junto con la Sección pertinente del Código STCW (Parte A). Se aconseja a la gente de mar familiarizarse con el Convenio. Al fin y al cabo, las normas de competencia que deben cumplir se especifican en el mismo. Una copia del Convenio STCW se guarda normalmente a bordo de cada buque mercante de navegación marítima.

## Plazos a cumplir

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada entró en vigor el 1 de enero de 2012. No obstante, se ha tenido en cuenta un periodo transicional de 5 años que se prolongará hasta el 1 de enero de 2017 para permitir la implantación gradual de las disposiciones. A partir de enero de 2017, toda la gente de mar estará obligada a cumplir las normas del Convenio STCW de 2010. Las tres fechas importantes a recordar son las siguientes:

### 1 de enero de 2012

El Convenio STCW entra en vigor para todos los países que forman parte del Convenio. A partir del 1 de enero de 2012 en adelante, deberán cumplirse los requisitos correspondientes a las nuevas horas mínimas de descanso y el registro de las horas de trabajo. Durante un periodo de cinco años, hasta el 1 de febrero de 2017 y, a nivel nacional, se procederá a la implantación gradual de las distintas reglas revisadas que contiene el Convenio de 2010 en su forma enmendada. Durante este periodo transicional de cinco años, las partes podrán continuar expidiendo títulos de competencia en conformidad con sus prácticas previas, sin embargo, a partir del 1 de julio de 2013, la formación y competencia de la gente de mar nueva deberán cumplir el Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada.

### 1 de enero de 2014

A partir del 1 de enero de 2014, la gente de mar deberá recibir formación en aspectos de protección en conformidad con las nuevas disposiciones.

### 1 de enero de 2017

Finaliza el periodo de implantación. A partir de febrero de 2017 en adelante toda la gente de mar en servicio activo debe cumplir los requisitos del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada y estar en posesión de un título STCW en vigor que cubra las funciones desempeñadas a bordo. Las administraciones también emiten y reconocen y refrendan los títulos de acuerdo con las disposiciones del STCW anteriores a 2010 para las personas que comiencen la formación antes del 1 de julio de 2013.

## Glosario de términos

Es preciso conocer el significado de algunos términos básicos que se utilizarán en esta Guía:

### Administración:

El Gobierno de la Parte (país) cuya bandera tiene derecho a enarbolar el buque. Cada Administración se ocupa, entre otras cosas, de regular la formación, educación y titulación de la gente de mar en conformidad con los requisitos del Convenio.

### Aprobado:

Significa que la Administración marítima nacional de que se trate ha aprobado un programa de formación o periodo de embarco porque satisface los requisitos del Convenio STCW en su forma enmendada.

### Función:

Se trata de una forma de clasificar los cometidos a bordo del buque por funciones y niveles de responsabilidad. Hay siete áreas funcionales a tres niveles diferentes de responsabilidad, a saber: nivel de gestión (se aplica a los primeros oficiales); nivel operacional (se aplica a los segundos oficiales); y nivel de apoyo (se aplica a los marineros que forman parte de la guardia de navegación o de máquinas). El cuadro siguiente enumera las distintas funciones y los niveles de responsabilidad con arreglo a los cuales se pueden desempeñar las funciones.

FUNCIÓN		NIVEL DE RESPONSABILIDAD		
		Gestión	Operacional	Apoyo
Puente	Navegación	◆	◆	◆
	Manipulación y estiba de la carga	◆		
Puente y maquinas	Control del funcionamiento del buque y el cuidado de las personas a bordo	◆	◆	
Máquinas	Ingeniería naval	◆	◆	◆
	Mantenimiento y reparaciones	◆	◆	
	Ingeniería eléctrica, electrónica y de control	◆	◆	
Radio	Radiocomunicaciones		◆	

### Parte:

Todo país en el que se ha producido la entrada en vigor del Convenio STCW. Cada Parte está obligada a implantar las normas que establece el Convenio.

### Periodo de embarco:

El periodo de servicio a bordo de un buque pertinente para la expedición de un título u otra cualificación. Por ejemplo, uno de los requisitos aplicables a la titulación de los

marineros que forman parte de la guardia de navegación es haber completado un período de embarco aprobado, que incluya al menos seis de meses de formación y experiencia.

### **Buque de navegación marítima:**

Todo buque que navegue en zonas no próximas a vías de navegación interiores o aguas protegidas o en las que se aplique la normativa portuaria.

### **Norma de competencia:**

Este término se refiere a los conocimientos, comprensión y suficiencia mínimos que la gente de mar debe demostrar para obtener la titulación. Los cuadros contenidos en la Parte A del Código STCW especifican las normas de competencia que debe obtener cada aspirante. El criterio empleado para dividir todos los cometidos a bordo en competencias, funciones y niveles de responsabilidad es que los títulos se concedan basándose en los cometidos específicos que la gente de mar debe desempeñar a bordo, en lugar de dividirlos según la sección del buque (puente/máquinas).

Para obtener los cuadros completos y todos los detalles de las normas de competencia que se aplican a los títulos pertinentes, se debe consultar Código STCW (Parte A) del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada.

**Las enmiendas de 2010** se refieren solamente a las titulaciones siguientes:

### **Título de competencia:**

Todo título expedido y refrendado por la Administración, para capitanes, oficiales y operadores de radiocomunicaciones del SMSSM en conformidad con las disposiciones de los capítulos II, III, IV o VII que da derecho al titular legítimo del mismo a prestar servicio en el cargo y a desempeñar las funciones propias del nivel de responsabilidad especificado.

### **Título de suficiencia:**

Todo título, distinto de un título de competencia expedido a un marino, indicando que se han satisfecho los requisitos pertinentes de formación, competencias o periodo de embarco que establece el Convenio.

### **Pruebas documentales:**

Todo documento, distinto de un título de competencia o de suficiencia, utilizado para establecer que se han cumplido los requisitos pertinentes del Convenio.

## Definiciones y requisitos adicionales del Convenio STCW en su forma enmendada

**Oficial de protección** del buque significa la persona a bordo del buque, responsable ante el capitán, que ha sido designada por la compañía para responsabilizarse de la protección del buque, incluida la implantación y el mantenimiento del plan de protección del buque y de enlazar con el oficial de protección de la compañía y los oficiales de protección de las instalaciones portuarias.

**Nota:** *la designación de un oficial de protección del buque es obligatoria.*

**Cometidos de protección** incluyen todas las tareas y cometidos a bordo de un buque definidos en el Capítulo XI-2 del Convenio SOLAS y el Código ISPS.

**Oficial electrotécnico** significa todo oficial cualificado en conformidad con las disposiciones de la Regla III/6 del Convenio.

**Marinero electrotécnico** significa todo marinero cualificado en conformidad con las disposiciones de la Regla III/7 del Convenio.

**Nota:** *estos cargos no son un requisito de dotación mínima de seguridad ni prohíben que otros cargos desempeñen otras tareas eléctricas a bordo*

**Marinero de primera de puente** significa todo marinero cualificado en conformidad con las disposiciones de la Regla II/5 del Convenio.

**Marinero de primera de máquinas** significa todo marinero cualificado en conformidad con las disposiciones de la Regla III/5 del Convenio.

**Nota:** *La titulación de los marineros de primera, que anteriormente contemplaba el Convenio (74) de la OIT, ha sido transferida a la OMI. Las administraciones nacionales deben tomar medidas para la aceptación y el refrendo de los poseedores actuales de un título de marinero de primera. El título de marinero de primera de máquinas es una nueva cualificación y la Sección A VII/2.3 y 4 contiene nuevas disposiciones para los marineros integrados que abarcan los cometidos de puente y de máquinas. Estos cargos no son obligatorios en virtud de las prescripciones de dotación mínima de seguridad, a menos que las Administraciones así lo exijan.*



## Sección 2: Requisitos aplicables a las titulaciones

## Parte 1 - Títulos STCW

### Títulos

El término "títulos" abarca todos los documentos oficiales exigidos conforme al Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW). Incluye los títulos de competencia, refrendos, títulos de suficiencia y toda prueba documental que demuestre que se han cumplido los requisitos del Convenio.

Los títulos son importantes porque constituyen la prueba escrita principal que tiene en posesión cada aspirante para demostrar que el nivel de educación y formación marítimas, periodo de embarco, competencia profesional, aptitud física y edad cumplen las normas del STCW. Cada Parte del Convenio debe velar por que los títulos se expidan solamente a la gente de mar que haya satisfecho las normas del STCW.

### Título de competencia:

Este documento se expide a los capitanes, oficiales, operadores de radiocomunicaciones y marineros que formen parte de la guardia, que cumplan las normas de competencia pertinentes a sus funciones específicas y el nivel de responsabilidad a bordo. El cuadro siguiente indica la denominación de los títulos conforme al Convenio STCW y las distintas limitaciones y umbrales de arqueo aplicables.

CARGO	LIMITACIÓN DE ZONA	LIMITACIÓN DE ARQUEO
Capitán	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior a 500 toneladas
	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3 000 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Primer oficial de puente	Ninguna	Arqueo bruto inferior a 3 000 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Oficial encargado de la guardia de navegación (OOW)	Viajes próximos a la costa	Arqueo bruto inferior a 500 toneladas
	Ninguna	Ninguna
Marinero que forme parte de la guardia de navegación	Ninguna	Ninguna
Operador de radiocomunicaciones	GMDSS (GOC/ROC)	Ninguna

### Refrendo:

Todo documento expedido a los capitanes y oficiales, ya sea como parte del título o como documento aparte. Este documento testifica (refrenda) que el título nacional ha sido expedido en conformidad con todos los requisitos del Convenio STCW. Sin embargo, debido al problema continuo asociado a la expedición fraudulenta de títulos, el Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada ha realizado importantes cambios

CARGO	LIMITACIÓN DE ZONA	LIMITACIÓN DE LA POTENCIA PROPULSORA
Jefe de máquinas	Ninguna Ninguna Viajes próximos a la costa Viajes próximos a la costa	De 750 kw a 3 000 kw Superior a 3 000 kw De 750 kw a 3 000 kw Superior a 3 000 kw
Primer oficial de máquinas	Ninguna Ninguna Viajes próximos a la costa Viajes próximos a la costa	De 750 kw a 3 000 kw Superior a 3 000 kw De 750 kw a 3 000 kw Superior a 3 000 kw
Oficial encargado de la guardia de máquinas (OOW)	Ninguna Viajes próximos a la costa	Superior a 750 kw Inferior a 3 000kw
Marinero que forme parte de la guardia de máquinas	Ninguna	Ninguna

a la Regla 1/2 para dar mayor rigor el proceso de refrendo. Ahora se exige que todos los refrendos sean solamente expedidos por la Administración después de verificar la autenticidad total de los títulos y pruebas documentales y una vez que cada aspirante haya satisfecho todos los requisitos y posea las normas de competencia para el cargo identificado en el refrendo. También es un requisito velar por que haya una aprobación adecuada del periodo de embarco y del programa de formación equivalentes y de mantener una base de datos de registro de las titulaciones a la que se accederá por medios electrónicos.

### Refrendo de reconocimiento:

Este refrendo es expedido por una Administración como reconocimiento oficial de la validez de un título expedido por otra. Este procedimiento es necesario dado que muchas flotas mercantes tienen dotaciones integradas por gente de mar cuyos títulos han sido expedidos por otras Administraciones. Es decir, todo aspirante que posea un título de un país "x", pero que preste servicio en un buque registrado en un país "y", debe solicitar a la Administración marítima del país "y" un título que le autorice a prestar servicio a bordo de buques registrados bajo su bandera. En virtud de la Regla 1/2 del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada, todo marino que preste servicio a bordo de buques extranjeros debe obtener un refrendo.

Para obtener un refrendo de reconocimiento, cada aspirante debe presentar al representante de la Administración que lo expide el original del título nacional de competencia. No se podrá solicitar un refrendo basado en otro refrendo. Las Administraciones exigirán también una prueba de identidad. En la mayoría de los casos habrá que pagar gastos de tramitación que variarán en función del tipo de título refrendado y los cargos establecidos por las distintas Administraciones. En caso de estar empleado, el empleador (propietario del buque o agente de contratación) se ocupará normalmente de todos los trámites y gastos necesarios. Aunque no lo exija el Convenio, algunas Administraciones ya exigen una carta de empleo como parte de la documentación necesaria para tramitar la solicitud de un refrendo de reconocimiento.

El método para la presentación de la documentación varía de una Administración a otra, especialmente en virtud de las prescripciones revisadas, y aunque es posible que

algunas acepten todavía solicitudes por vía postal y copias de los documentos, es más probable que insistan en que el aspirante comparezca en persona con toda la documentación original. Estas solicitudes personales se tramitan en presencia de un representante de la Administración en una oficina designada (si tiene lugar en el extranjero, se lleva a cabo normalmente en el consulado de la Administración del país de que se trate).

Un refrendo de reconocimiento conforme al Convenio STCW solo puede ser expedido por una Administración, a condición de que el título que se va a reconocer haya sido expedido en conformidad con los requisitos del STCW y que el título original presentado sea auténtico. Para verificar que el título en cuestión ha sido expedido en conformidad con todos los requisitos del Convenio, cada Administración deberá inspeccionar las instalaciones de formación y los procedimientos de titulación de la otra Administración.

Para verificar que el título es auténtico, se comprobará la autenticidad de los documentos presentados a la Administración extranjera y el nuevo requisito de mantenimiento de una base de datos podría agilizar este proceso. Esta comprobación incluirá una inspección visual para verificar los elementos de seguridad del título. También se podrá cotejar su número y los detalles con la Administración que lo expide. Este proceso podría demorarse, por lo cual la Administración expedirá una carta indicando que se está tramitando la solicitud. A la presentación de esta carta, el aspirante podrá prestar servicio a bordo de un buque registrado bajo la Administración que está tramitando su solicitud durante un periodo máximo de tres meses.

Los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas que soliciten un refrendo de reconocimiento también deberán demostrar que conocen el derecho marítimo del Estado de abanderamiento que expide el refrendo.

### **Títulos de suficiencia:**

Son documentos expedidos a la gente de mar para certificar que ha satisfecho las normas de competencia exigidas en determinados cometidos. Estos títulos incluyen certificados para el personal que presta servicio a bordo de determinados tipos de buques (buques tanque y de pasaje) y para aquellos encargados de los cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación. Certifican que el titular satisface las normas de competencia del Convenio STCW en funciones específicas relacionadas con la seguridad, el cuidado de las personas, o la carga.

### **Pruebas documentales:**

Son documentos no necesariamente expedidos o reconocidos por la Administración (y, por lo tanto, no se denomina título). Los documentos expedidos por el armador o el capitán del buque para testificar que el marino ha participado en un simulacro de seguridad o ha recibido algún tipo de formación (por ejemplo, formación de familiarización) son ejemplos de pruebas documentales. Es importante guardar estos documentos ya que son uno de los métodos aceptados para demostrar que se ha obtenido la suficiencia necesaria en determinadas tareas (instrucción básica de seguridad, por ejemplo). Cuando no hubiere prueba que documente la formación y experiencia a bordo, el aspirante deberá seguir un curso de repaso cada 5 años en

supervivencia personal y prevención y lucha contra incendios.

Aunque el oficial de protección requerirá un título de suficiencia, la familiarización y el conocimiento de los aspectos de protección son requisitos específicos de cada buque para los que se exigirá que el marino presente pruebas documentales. Como ocurre en los casos de la gente de mar a la que se han designado cometidos de protección, la compañía o el oficial de protección son los responsables de velar por que los miembros de la tripulación hayan recibido formación conforme a las normas mínimas exigidas por el Convenio en su forma enmendada y que posean las pruebas documentales apropiadas.

En virtud del Convenio STCW, la gente de mar debe satisfacer las normas mínimas de competencia, edad, aptitud física y periodo de embarco aprobado. Estas normas son establecidas por cada Administración nacional, pero como mínimo, deben reflejar las normas del Convenio STCW. Los títulos que debe poseer cada marino dependen de su rango, las responsabilidades que se le asignen a bordo y el tipo de buque en el que preste servicio. Por ejemplo, si se trata de un oficial de guardia a bordo de un quimiquero, y sus cometidos incluyen que forme parte de la tripulación de un bote rápido de rescate, necesitará estar en posesión de títulos que abarquen todos estos aspectos. Lo mismo se aplica a todo marinero que preste servicio a bordo de buques de pasaje a quien se hayan designado cometidos de seguridad o a un barman a bordo de un buque de pasaje a quien se haya designado para ayudar a los pasajeros en casos de emergencia.

Antes de enrolarse en un buque, cada marino debe asegurarse de estar en posesión de todos los títulos en vigor que necesite para cubrir las funciones que desempeñará a bordo. Estas pruebas documentales demuestran su competencia y estarán sujetas a la inspección del capitán y de los inspectores del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto.

Para obtener un título conforme al Convenio STCW, en primer lugar cada aspirante habrá de superar un programa de formación aprobado por la Administración que expide el título o completar un periodo de embarco aprobado. Para la mayoría de los títulos se necesitará una combinación de ambos. Parte de la formación se puede impartir en el mar, pero para los cursos más largos y especializados, el aspirante deberá asistir a un periodo de instrucción basado en tierra. Los títulos se expiden una vez que el aspirante haya podido demostrar su competencia y conocimientos de las tareas cubiertas por el título conforme a las normas exigidas.

**Las prescripciones para la actualización a un título que cumpla los requisitos del Convenio STCW de 2010 varían y se resumen en la Sección 4 de esta Guía.**

## Vías para la titulación

Existen dos vías diferentes para las titulaciones STCW. Sea cual sea el método que se elija, las normas son idénticas. La diferencia radica en el número de funciones que el marino estará habilitado para desempeñar a bordo y esto se refleja en el título concedido.

**1. El método tradicional:** Los títulos STCW concedidos de la forma tradicional se clasifican de acuerdo con la sección del buque (puente o máquinas) en la que se trabaje. La mayoría de la gente de mar de todo el mundo ha obtenido sus títulos por esta vía. Bajo este método, es probable que el marino trabaje en la misma sección (puente o máquinas) a lo largo de toda su carrera marítima.

El cambio introducido por el Convenio STCW con respecto a este método es que para poder obtener un título específico, de oficial de guardia encargado de la guardia de navegación por ejemplo, todo aspirante deberá ser competente en determinadas funciones establecidas para dicho nivel de responsabilidad. En general, se tiende a dar menos importancia al requisito del periodo de embarco para obtener la competencia exigida.

Conforme al Convenio STCW-78, la gente de mar también podía obtener un título basándose únicamente en el periodo de embarco (los marineros cualificados como oficiales de guardia, por ejemplo). Esto ya no es posible conforme a las disposiciones del STCW, dado que ahora toda la gente de mar debe completar un periodo de embarco mínimo aprobado y haber realizado un programa de educación y formación reconocidas antes de ser elegibles para obtener los siguientes títulos superiores de competencia.

La introducción del marinero de primera de puente y del marinero de primera de máquinas en el Convenio STCW conforme a las enmiendas de 2010, supuso unas reducciones importantes del periodo de embarco conforme a los requisitos del Convenio 74 de la OIT. Al mismo tiempo, se revisaron los cuadros de competencias para reflejar los requisitos de los buques modernos y las exigencias de la navegación actual. Las Administraciones deben reconocer la titulación de la OIT y establecer una transición para la nueva titulación.

**2. El método alternativo:** Este se refiere a los títulos STCW expedidos para permitir al titular desempeñar diferentes funciones que no tienen lugar necesariamente dentro de la misma sección. El título concedido especificará las funciones y el nivel de responsabilidad. Todo aspirante a una titulación alternativa debe estar capacitado para desempeñar estas funciones a un determinado nivel de responsabilidad en una sección (puente o máquinas) antes de estar cualificados para desempeñar otras funciones (al mismo nivel de responsabilidad) en una sección diferente. Por ejemplo, todo oficial de guardia que aspire a obtener un título alternativo deberá estar capacitado para desempeñar todas las funciones de un oficial de guardia, ya sea en la sección de puente o de máquinas, antes de estar cualificado para desempeñar funciones adicionales al mismo nivel de responsabilidad en otras secciones. Las normas de competencia, edad y aptitud física son las mismas que para el método tradicional.

El propósito de la titulación alternativa es armonizar la organización a bordo del buque con los avances tecnológicos modernos y abrir una nueva trayectoria profesional para la gente de mar.

En virtud del Convenio, no está permitido que los propietarios de los buques utilicen la titulación alternativa como medio para reducir el número de tripulantes a bordo y aumentar la carga de trabajo de los otros miembros de la tripulación, o para socavar la integridad de la profesión asignando cometidos combinados de guardia de puente y de cámara de máquinas a un solo marino titulado durante la guardia. La titulación alternativa continúa siendo opcional para todas las Partes del Convenio. Hasta la fecha, muy pocas Partes han optado por expedir títulos por esta vía.

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada introdujo las cualificaciones de marinero integrado estableciendo varias opciones para obtenerlas. Sin embargo, deberán aplicarse los criterios indicados más arriba y con la introducción de los marineros integrados en los buques no se pretende reducir el número de miembros de la tripulación.

## Requisitos generales aplicables a los oficiales

Todo oficial debe cumplir los requisitos mínimos respecto a las normas de competencia, periodo de embarco, aptitud física y edad. Debe estar en posesión de un título de competencia en vigor de acuerdo con su rango y las funciones que desempeñe a bordo. Este título debe estar refrendado (en el mismo título o en un documento separado) por la Administración que lo expide. Asimismo, debe estar en posesión de todos los títulos auxiliares exigidos, tales como radar o APRA, SMSSM y los correspondientes a los cometidos de seguridad en determinados tipos de buques. La Parte 2 y Parte 3 de esta sección incluyen orientación sobre los títulos que los oficiales deben poseer.

Para conocer los requisitos exactos y las normas de competencia para cada título, consúltense los capítulos II (capitán y sección de puente), III (sección de máquinas), IV (operadores de radiocomunicaciones), V (requisitos de formación para el personal de determinados tipos de buques), VI (funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, cuidados médicos y supervivencia) del Convenio STCW-95. Estos capítulos deben leerse conjuntamente con la sección correspondiente de la Parte A del Código STCW.

### Requisitos aplicables a la revalidación de los oficiales:

Los títulos correspondientes a los capitanes, oficiales y operadores de radiocomunicaciones deben ser refrendados por la Administración que los expide y ser revalidados a intervalos no superiores a cinco años. Los títulos expedidos conforme a las normas del Código STCW deben ser actualizados a las normas del Código STCW de 2010 en su forma enmendada antes de enero de 2017 (véase la Sección 4). Otros títulos relativos a formación especializada están sujetos a una formación de repaso (véase la Parte 2 de esta Sección).

### Oficiales que prestan servicio en buques registrados bajo bandera extranjera:

Todo oficial que tenga intención de prestar servicio en un buque registrado bajo el pabellón de un país extranjero, necesitará un refrendo de reconocimiento expedido por la Administración de dicho país. Algunas Administraciones también podrían exigir un refrendo de reconocimiento para los títulos de formación especializada. En algunos casos, las Administraciones de otros países solo reconocerán la formación que se ha recibido en determinados centros de formación en el país de origen. En caso de duda, el aspirante debe preguntar a la Administración extranjera qué requisitos exige en este sentido.

### Obtención del siguiente título superior:

Todo marino que desee obtener el siguiente título superior, necesitará cumplir una serie de requisitos, entre otros, cursos de formación y educación aprobados, edad mínima, periodo de embarco aprobado y aptitud física.

### Cometidos de los oficiales al enrolarse en un buque

Todo oficial debe completar un periodo de formación de familiarización en protección y otros aspectos específicos para el buque antes de que se le asignen otras funciones

a bordo. No se concede ningún título por ello, pero en el diario oficial de navegación del buque se guardará un registro de la formación recibida. Este requisito se aplica a todos los miembros de la tripulación, incluido el personal de los servicios de fonda que ostente el rango de oficial en los buques de pasaje.

### **Instrucción básica en seguridad para oficiales:**

Todo oficial que preste servicio en cualquier tipo de buque, a quien se le hayan asignado responsabilidades de seguridad y prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque, necesita instrucción básica en seguridad. Dicha instrucción debe abarcar técnicas de supervivencia personal, conocimientos básicos de prevención y lucha contra incendios, conocimientos elementales de primeros auxilios y responsabilidades personales y sociales. Este requisito se aplica prácticamente a todos los oficiales que presten servicio en buques mercantes. Los cadetes asignados a estos cometidos también deben recibir instrucción básica en seguridad antes de embarcar. Será necesario documentar que el oficial ha recibido una instrucción básica en seguridad dentro de los primeros cinco años de haber sido designado para cometidos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Todo oficial debe realizar un curso de formación aprobado o demostrar que ha alcanzado las normas de competencia exigidas dentro de los cinco años previos (participando en simulacros y ejercicios, por ejemplo, o mediante evaluación realizada por un evaluador cualificado). Se aconseja que cada oficial esté en posesión de algún tipo de prueba documental para demostrar su competencia en estas funciones dentro de los 5 años previos (esta prueba documental puede ser un registro de los ejercicios realizados o una carta de un centro de formación).

### **Nuevos requisitos del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada**

Todo buque debe tener un Oficial de Protección cualificado delegado por la compañía y el capitán del buque, que será el responsable de velar por que los demás miembros de la tripulación estén familiarizados y formados en los aspectos de protección para dicho buque.

El Convenio revisado ha introducido requisitos de Gestión de recursos de puente y Gestión de recursos de máquinas para los primeros oficiales y técnicas de Liderazgo y Gestión dentro de dicha titulación. Las compañías deben ser responsables de impartir la formación en estas materias cuando la gente de mar no posea la formación apropiada. Si la compañía exige llevar a un oficial electrotécnico a bordo, deberá cumplir los nuevos requisitos de competencia conforme a la Sección A-III/6.

## Requisitos generales aplicables a los marineros

Los marineros se clasifican en tres categorías principales: los que forman parte de la guardia (puente o máquinas), los que no están asignados a cometidos de guardia y los que están recibiendo formación. Todo marinero debe satisfacer las normas mínimas de aptitud física, edad mínima (si se le han asignado cometidos de guardia), competencia (si se le han asignado cometidos de guardia) y periodo de embarco (si se le han asignado cometidos de guardia). Todo marinero al que no se hayan asignado cometidos de guardia o que aún esté recibiendo formación no estará obligado a poseer titulaciones de guardia.

Todos los demás requisitos de titulación de los marineros dependen de las funciones que desempeñen a bordo. La Parte 2 y Parte 3 de esta Sección contienen orientación sobre los títulos que cada marinero debe poseer de acuerdo con la función desempeñada y el tipo de buque en el que preste servicio. Para conocer los requisitos exactos y las normas de competencia para cada título, consúltense los capítulos II (capitán y sección de puente), III (sección de máquinas), IV (operadores de radiocomunicaciones), V (requisitos de formación para el personal de determinados tipos de buques), VI (funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, cuidados médicos y supervivencia) del Convenio STCW-95. Estos capítulos deben leerse conjuntamente con la sección correspondiente de la Parte A del Código STCW.

### Marineros designados para tareas de guardia

Todo marinero que forme parte de la guardia (puente o máquinas) debe estar en posesión de un título específico para esta función. Todo marinero que forme parte de la guardia de navegación debe poseer el título de "marinero que forma parte de la guardia de navegación". Por otra parte, todo marinero que forme parte de la guardia de máquinas debe poseer el título de "marinero que forma parte de la guardia de máquinas". Para obtenerlos, el marinero debe demostrar que es competente en las funciones establecidas en los párrafos siguientes. La versión completa de estos requisitos se encuentra en la Sección A-II/4, para el personal de puente, y la Sección A-III/4, para el personal de máquinas, del Convenio. Todo marino que posea las competencias pertinentes para llegar a ser marinero de primera de puente o marinero de primera de máquinas conforme a las nuevas disposiciones II/5 y III/5, primero debe demostrar su suficiencia en las tareas de guardia. Sin embargo, si antes de la entrada en vigor del Convenio, ha prestado un servicio de marinero en el cargo pertinente durante un periodo no inferior a un año para la Administración que le expide el título, entonces se podrá considerar que satisface los requisitos de competencia y se le expedirá el título correspondiente sin necesidad de recibir más formación. Los requisitos antes mencionados son aplicables también a los marineros integrados conforme a las nuevas disposiciones de VII/2.4

### Marineros que forman parte de la guardia de navegación

Todo marinero debe cumplir los requisitos de competencia indicados a continuación. Estos requisitos no se aplican a los marineros de buques de arqueado bruto inferior a 500 toneladas. Todo marinero debe estar capacitado para:

1. Gobernar el buque y cumplir las órdenes dadas en inglés al timonel (abarca la utilización del compás magnético y del girocompás, las órdenes al timonel, el paso del piloto automático al gobierno manual y viceversa).
2. Mantener un servicio de vigía adecuado utilizando la vista y el oído (abarca las

responsabilidades del vigía, incluida la notificación de la demora aproximada, en grados o cuartas, de señales acústicas, luces u otros objetos).

3. Contribuir a la vigilancia y el control de una guardia segura (abarca la nomenclatura y definiciones de a bordo, el uso de los sistemas de comunicaciones internas y de alarmas, tener la capacidad de entender las órdenes y comunicarse con el oficial de guardia sobre asuntos relacionados con los cometidos de guardia, estar familiarizado con los procedimientos para entrega, realización y relevo de la guardia, la información necesaria para realizar una guardia segura y procedimientos elementales de protección ambiental).
4. Utilizar el equipo de emergencia y aplicar procedimientos de emergencia (abarca el conocimiento de los cometidos en caso de emergencia y de las señales de alarma, conocimiento de las señales pirotécnicas de socorro, RLS por satélite y RESAR, precauciones para evitar falsas alertas de socorro y las medidas a tomar en caso de que se activen accidentalmente).

### **Marineros que forman parte de la guardia de máquinas**

Todo marinero que forme parte de la guardia de máquinas debe satisfacer los requisitos de competencia indicados a continuación. Los requisitos son los mismos que para el Convenio STCW-95. Estos requisitos no se aplican a los marineros en buques cuya potencia propulsora sea inferior a 750 kW.

Todo marinero debe estar capacitado para:

1. Llevar a cabo una guardia normal adecuada a los cometidos de un marinero que forme parte de la guardia de la cámara de máquinas y comunicarse eficazmente sobre asuntos relacionados con los cometidos de guardia (abarca la nomenclatura utilizada en los espacios de máquinas y la nomenclatura propia de las máquinas y el equipo, los procedimientos propios de las guardias en la cámara de máquinas, las prácticas de seguridad en el trabajo relacionadas con las operaciones de la cámara de máquinas, los procedimientos elementales de protección ambiental, el uso de sistemas de comunicaciones internas y la capacidad para distinguir las diversas alarmas, especialmente las de los extintores de incendios a base de gas).
2. Realizar una guardia de calderas y mantener los niveles de agua y las presiones de vapor correctos (abarca el funcionamiento seguro de las calderas).
3. Utilizar el equipo de emergencia y aplicar procedimientos de emergencia (abarca el conocimiento de los cometidos en caso de emergencia, las vías de evacuación de los espacios de máquinas, la familiarización con el emplazamiento y el uso del equipo de lucha contra incendios en los espacios de máquinas).

### **Requisitos aplicables a la revalidación de los marineros**

Los títulos de los marineros que forman parte de la guardia no están sujetos a revalidación. Otros títulos están sujetos a una formación de repaso (véase la Parte 2 de esta Sección).

### **Marineros que prestan servicio en buques registrados bajo bandera extranjera**

Conforme al Convenio, los marineros titulados que formen parte de la guardia no

necesitarán un refrendo de reconocimiento cuando prestan servicio a bordo de buques registrados bajo la bandera de otro país. Sin embargo, las Administraciones de algunos países extranjeros exigen y expiden refrendos para los marineros que forman parte de la guardia y otros títulos relativos a determinadas funciones (formación para buques tanque, por ejemplo). Cada marinero debe preguntar directamente a su empleador (armador o agente de contratación) o a la Administración respectiva si necesita obtener un refrendo de reconocimiento. En algunos casos, el refrendo de reconocimiento de un título especializado solo será expedido si la formación se ha recibido en un centro de formación aprobado por la Administración del país extranjero. En caso de duda, se debe preguntar a la Administración extranjera qué requisitos exige en este sentido.

### **Obtención del siguiente título superior**

El Convenio STCW permite el ascenso de una categoría a otra, en especial de la categoría de marinero a oficial. Sin embargo, se necesitará completar un periodo de embarco aprobado y superar un programa de formación aprobado. Conforme al Convenio de 2010, el requisito de mantener libros de registro de formación se aplica también a los marineros de primera de puente o de máquinas. Bajo el sistema antiguo, el ascenso a las categorías superiores se basaba en los periodos de embarco solamente, pero esta regla ya no es aplicable.

### **Cometidos de los marineros al enrolarse en un buque**

Todo marinero debe completar un periodo de formación de familiarización específica para el buque, incluidos los aspectos de protección, antes de que se le asignen otras funciones a bordo. No se concede ningún título por ello, pero en el diario oficial de navegación del buque se guardará un registro de la formación recibida. Este requisito se aplica a todos los miembros de la tripulación, incluido el personal de los servicios de fonda en los buques de pasaje.

### **Instrucción básica en seguridad para marineros:**

Todo marinero que preste servicio en cualquier tipo de buque, a quien se le hayan asignado responsabilidades de seguridad, protección y prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque, necesita instrucción básica en seguridad. Dicha instrucción abarca técnicas de supervivencia personal, conocimientos básicos de prevención y lucha contra incendios, conocimientos elementales de primeros auxilios y responsabilidades personales y sociales. Este requisito se aplica prácticamente a todos los marineros que prestan servicio en buques mercante, así como a los que están recibiendo formación. Será necesario documentar que el marinero ha recibido una instrucción básica en seguridad durante los primeros cinco años de haber sido designado para cometidos de seguridad y de prevención de la contaminación.

Todo marinero debe realizar un curso de formación aprobado o demostrar que ha alcanzado las normas de competencia exigidas dentro de los cinco años previos (participando en simulacros y ejercicios, por ejemplo, o mediante evaluación realizada por un evaluador cualificado). No se exige que la gente de mar posea un título oficial de instrucción básica, pero se aconseja que esté en posesión de algún tipo de prueba documental para demostrar su competencia en estas funciones dentro de los 5 años previos (registro de los ejercicios realizados o una carta de un centro de formación).

## Parte 2

### Títulos y requisitos generales por rango

#### Capitán

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, II/2,	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Refrendo del SMSSM	Sí	IV/2	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/a
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido

#### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de capitanes

**Todo capitán de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas debe:**

- Títulos y periodos de embarco previos: haber satisfecho los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, en dicho cargo; sin embargo, la duración de este periodo podría reducirse a 24 meses como mínimo si al menos 12 meses de dicho periodo de embarco lo ha completado como primer oficial de puente.
- Educación y formación: haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/2 del Código STCW para los capitanes de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas.

**Todo capitán de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000 toneladas debe:**

- a) Títulos y periodos de embarco previos: haber satisfecho los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, en dicho cargo; sin embargo, la duración de este periodo podría reducirse a 24 meses como mínimo si al menos 12 meses de dicho periodo de embarco lo ha completado como primer oficial de puente.
- b) Educación y formación: haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/2 del Código STCW para los capitanes de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000 toneladas.

**Nota:** *Los mismos requisitos se aplican a los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas no dedicados a viajes próximos a la costa..*

**Todo capitán de buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas debe:**

- a) Edad: Haber cumplido 20 años de edad.
- b) Periodo de embarco: haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses como oficial encargado de la guardia de navegación.
- c) Educación y Formación: haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/3 del Código STCW para los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas dedicados a viajes próximos a la costa.

## Primer oficial de puente

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, II/2,	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Refrendo del SMSSM	Sí	IV/2	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido

## Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de primeros oficiales de puente

**Todo primer oficial de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas debe:**

- Títulos y periodos de embarco previos: haber satisfecho los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas y haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, en dicho cargo.
- Educación y Formación: haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/2 del Código STCW para los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto igual o superior a 3 000 toneladas.

**Todo primer oficial de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000 toneladas debe:**

- Educación y Formación: haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/2 del Código STCW para los capitanes y primeros oficiales de puente de buques de arqueo bruto comprendido entre 500 y 3 000 toneladas.

**Nota:** Las competencias correspondientes a los capitanes y primeros oficiales de puente incluyen actualmente la gestión de recursos de puente y exigen técnicas de liderazgo, trabajo de equipo y gestión.

## Oficial encargado de la guardia de navegación

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, II/1, II/3	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Refrendo del SMSSM	Sí	IV/2	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de oficiales encargados de la guardia de navegación

Todo oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas debe:

- Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- Periodo de embarco:** haber completado un periodo de embarco aprobado no inferior a un año como parte de un programa de formación aprobado, incluida la formación a bordo. Esta formación debe satisfacer los requisitos de la Sección A-II/1 del Código STCW y estar documentada en un libro de registros de formación aprobada. De lo contrario, debe haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses.
- Tareas de guardia de puente:** haber desempeñado, durante el periodo de embarco exigido, tareas de guardia de puente bajo la supervisión del capitán o de un oficial cualificado durante un periodo no inferior a seis meses.
- Funciones de radiocomunicaciones:** satisfacer los requisitos aplicables de las reglas del Capítulo IV (SMSSM), según proceda, para desempeñar las funciones de radiocomunicaciones que se le hayan asignado, de conformidad con el Reglamento de radiocomunicaciones.

- e) **Educación y Formación:** haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/1 del Código STCW.

**Todo oficial encargado de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas debe:**

**Buques no dedicados a viajes próximos a la costa:**

- a) **Título:** estar en posición de un título pertinente para buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

**Buques dedicados a viajes próximos a la costa:**

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- b) **Periodo de embarco:** haber completado una formación especial, incluido un periodo de embarco apropiado según los requisitos de la Administración o un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses en la sección de puente.
- c) **Funciones de radiocomunicaciones:** satisfacer los requisitos aplicables de las reglas del Capítulo IV (SMSSM), según proceda, para desempeñar las funciones de radiocomunicaciones que se le hayan asignado, de conformidad con el Reglamento de radiocomunicaciones.
- d) **Educación y Formación:** haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/3 del Código STCW para los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas dedicados a viajes próximos a la costa.

**Nota:** *Todo oficial de navegación ahora debe poseer un profundo conocimiento del sistema SIVCE y estar capacitado para utilizarlo.*

## Marineros que formen parte de la guardia de navegación

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	No	I/2, II/4	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	T/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de marineros que formen parte de la guardia de navegación

Aplicables solamente a los marineros que prestan servicio en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

Todo marinero debe:

- Edad:** haber cumplido 16 años de edad.
- Periodo de embarco:** haber completado un periodo de embarco aprobado, que incluya al menos seis meses de formación y experiencia, o
- Educación y Formación:** haber recibido formación especial, ya sea antes de embarcarse o una vez a bordo del buque, incluido un periodo de embarco aprobado que no será inferior a dos meses; y
- Competencia:** satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/4.

## Marinero de primera de puente

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	No	I/2, II/5	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	T/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de marineros de primera de puente

Aplicables solamente a los marineros que prestan servicio en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

#### Todo marinero debe:

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- b) **Satisfacer los requisitos aplicables** a la titulación de los marineros que formen parte de la guardia de navegación
- c) **Periodo de embarco:** haber completado un periodo de embarco aprobado de 18 meses de duración en la sección de puente, o de 12 meses y haber completado una formación aprobada.
- c) **Educación y Formación:** haber recibido formación a bordo documentada en un libro de registros de formación o una formación aprobada en tierra con un periodo mínimo de embarco de 12 meses.
- d) **Competencia:** satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/5.

**Nota:** También hay opciones de formación alternativas para marineros integrados que se incluyen en la Sección A-II/2 y la gente de mar debe hacer las consultas oportunas a sus administraciones nacionales.

## Operadores de radiocomunicaciones

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Para el personal de radiocomunicaciones a bordo de buques con el SMSSM - Título de Operador General (GOC) y refrendo o - Título de Operador Restringido (ROC) y refrendo  El tipo de título exigido dependerá de si el operador presta servicio en buques con SMSSM que naveguen en zona A1 (litoral) o en zonas A2 y A3 (altura)	Sí	I/2, II/2,	T/E
Para el personal de radiocomunicaciones en buques a los que no se les exige cumplir los requisitos SMSSMK: Título nacional de competencia (Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT) y refrendo	Sí		
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de operadores de radiocomunicaciones del SMSSM

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- b) **Educación y Formación:** haber completado un periodo de educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia.

## Jefe de máquinas

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, II/1, II/3	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de jefes de máquinas

**Todo jefe de máquinas en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW debe:**

- Títulos y periodos de embarco previos:** satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de máquinas y haber completado un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses, de los cuales 12 meses cuando menos los habrá cumplido como oficial de máquinas en un cargo de responsabilidad siendo ya competente para desempeñar funciones de primer oficial de máquinas.
- Educación y Formación:** haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/2 del Código STCW.

**Todo jefe de máquinas en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW debe:**

- Títulos y periodos de embarco previos:** satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales encargados de la guardia de máquinas y haber completado un periodo de embarco aprobado no inferior a 24 meses, de los cuales 12 meses cuando menos los habrá cumplido siendo ya competente para desempeñar funciones de primer oficial de máquinas.
- Educación y Formación:** haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/3 del Código STCW.

## Primer oficial de máquinas

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, II/1, II/3	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de primeros oficiales de máquinas

Todo primer oficial de máquinas en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW debe:

- Títulos y periodos de embarco previos:** satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de oficiales encargados de la guardia de máquinas y haber completado un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses en calidad de aspirante a oficial de máquinas u oficial de máquinas.
- Educación y Formación:** haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/2 del Código STCW.

**Nota:** *Todo primer oficial de máquinas cualificado para prestar servicio en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3 000 kW, podrá desempeñar las funciones de jefe de máquinas en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia no inferior a 3 000 kW, a condición de que haya completado un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses como oficial de máquinas en un cargo de responsabilidad y se haya refrendado debidamente el título.*

**Todo primer oficial de máquinas en buques cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia de 750 kW a 3 000 kW debe:**

- a) **Títulos y periodos de embarco previos:** satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de oficiales encargados de la guardia de máquinas y haber completado un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses en calidad de aspirante a oficial de máquinas u oficial de máquinas.
- b) **Educación y Formación:** haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/3 del Código STCW.

**Nota:** *Las competencias correspondientes a los jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas ahora incluyen la gestión de recursos de máquinas y exigen técnicas de liderazgo, trabajo de equipo y gestión.*

## Oficial encargado de la guardia de máquinas

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia y refrendo	Sí	I/2, III/1	T/E
Refrendo de reconocimiento del Estado de abanderamiento	Sí	I/10	R/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	Sí	VI/2	P/D
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Sí	VI/3	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de oficiales encargados de la guardia de máquinas

**Todo oficial encargado de la guardia de máquinas en cámaras de máquinas provistas de dotación o los oficiales designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente (potencia propulsora igual o superior 750 kW) deben:**

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad.

- b) **Periodo de embarco:** haber completado un periodo que combinará una formación con conocimientos prácticos de taller y un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, de los cuales 6 meses cuando menos serán un periodo de embarco como parte de un programa de formación aprobado, o un periodo que combinará una formación con conocimientos prácticos de taller y un periodo de embarco no inferior a 36 meses, de los cuales 30 meses cuando menos serán un periodo de embarco en la sección de máquinas. Estos datos se documentarán en un libro de registros de formación aprobada.
- c) haber desempeñado, durante el periodo de embarco exigido, tareas de guardia en cámaras de máquinas bajo la supervisión del jefe de máquinas o de un oficial de máquinas cualificado, durante un periodo no inferior a seis meses.
- d) **Educación y Formación:** haber completado una educación y formación reconocidas y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/1 del Código STCW.

**Nota:** *Se ha reducido el periodo mínimo de formación de 30 a 12 meses, el cual combinará una formación con conocimientos prácticos de taller y un periodo de embarco aprobado (seis meses) como parte de un programa de formación aprobado. Sin embargo, no se han reducido los niveles de competencia, y los periodos de formación deben continuar tal como están actualmente establecidos por las Administraciones.*

## Oficial electrotécnico

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	No	I/2, III/6	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	T/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de oficiales electrotécnicos

Todo oficial electrotécnico que preste servicio en buques de navegación marítima cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW debe:

- Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- Periodo de embarco:** haber completado un periodo que combinará una formación con conocimientos prácticos de taller y un periodo de embarco aprobado no inferior a 12 meses, de los cuales 6 meses cuando menos serán un periodo de embarco como parte de un programa de formación aprobado, o un periodo que combinará una formación con conocimientos prácticos de taller y un periodo de embarco no inferior a 36 meses, de los cuales 30 meses cuando menos serán un periodo de embarco en la sección de máquinas. Estos datos se documentarán en un libro de registros de formación aprobada.
- Educación y Formación:** haber completado un programa de educación y formación aprobado y satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/6 del Código STCW.

**Nota:** *Podrá considerarse que la gente de mar ha satisfecho los requisitos de esta regla si ha prestado servicio a bordo de un buque durante un periodo no inferior a 12 meses dentro de los últimos 60 meses anteriores a la entrada en vigor de esta regla y las competencias que se especifican en la Sección A-III/6*

*No obstante los requisitos antes mencionados, toda persona debidamente cualificada podría estar capacitada para desempeñar determinadas funciones especificadas en la Sección A-III/6*

## Marineros que formen parte de la guardia de máquinas.

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	Sí	I/2, III/4	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de los marineros que formen parte de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación o de los designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

Aplicables solamente a los marineros que prestan servicio en buques cuya potencia propulsora es igual o superior a 750 kW.

Todo marinero debe:

- a) **Edad:** haber cumplido 16 años de edad.
- b) **Periodo de embarco:** haber completado un periodo de embarco aprobado que incluya al menos seis meses de formación y experiencia, o
- c) **Educación y Formación:** haber recibido formación especial, ya sea antes de embarcarse o una vez a bordo del buque, incluido un periodo de embarco aprobado que no será inferior a dos meses; y
- d) satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-II/4 del Código STCW.

## Marinero de primera de máquinas

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	No	I/2, III/5	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

### Requisitos generales aplicables a la titulación de competencia de marineros de primera de máquinas

Aplicables solamente a los marineros que prestan servicio en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

#### Todo marinero debe:

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad.
- b) **Satisfacer los requisitos** aplicables a la titulación de marineros que formen parte de la guardia de máquinas
- c) **Periodo de embarco:** haber completado un periodo de embarco aprobado de 12 meses en la sección de máquinas, o de 6 meses y haber completado una formación aprobada
- d) **Educación y Formación:** haber recibido formación a bordo que será documentada en un libro de registros de formación o una formación reconocida en tierra junto con un periodo mínimo de embarco de 12 meses.
- e) **Competencia:** satisfacer las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/5.

**Nota:** *También hay opciones de formación alternativas para los marineros integrados que se incluyen en la Sección A-II/2 y la gente de mar debe hacer las consultas oportunas a sus administraciones nacionales.*

## Marineros electrotécnicos

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título nacional de competencia	No	I/2, III/7	T/E
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Requisitos generales aplicables a la titulación de marineros electrotécnicos

Todo marinero electrotécnico que preste servicio en buques de navegación marítima cuya maquinaria propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW debe:

- a) **Edad:** haber cumplido 18 años de edad
- b) **Periodo de embarco:** haber
  - completado un periodo de embarco aprobado que incluya al menos 12 meses de formación y experiencia, o
  - completado una formación aprobada que incluya un periodo de embarco aprobado no inferior a 6 meses, o
  - obtenido titulaciones que satisfagan las competencias técnicas establecidas en el Cuadro A-III/7 y un periodo de embarco aprobado no inferior a 3 meses.

Estos datos deben documentarse en un libro de registros de formación aprobada

- c) **Educación y Formación:** seguido un programa de educación y formación que satisfaga las normas de competencia especificadas en la Sección A-III/7 del Código STCW.

**Nota:** *Podrá considerarse que la gente de mar ha satisfecho los requisitos de esta regla si ha prestado servicio a bordo de un buque durante un periodo no inferior a 12 meses dentro de los últimos 60 meses anteriores a la entrada en vigor de esta regla y las competencias que se especifican en la Sección A-III/7*

*No obstante los requisitos antes mencionados, toda persona debidamente cualificada podría estar capacitada para desempeñar determinadas funciones especificadas en la Sección A-III/7*

## Otros miembros de la tripulación a los que se asignen cometidos de seguridad o de prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

## Otros miembros de la tripulación que no estén titulados conforme al Convenio STCW de 2010 o a los que no se han asignado cometidos de seguridad o de prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque.

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Aptitud física	Sí	I/9	C/E
Familiarización básica en aspectos de seguridad	En la tarea asignada	VI/1	F/aB
Familiarización específica para el buque	En la tarea asignada	I/14	F/aB
Familiarización en aspectos de protección	En la tarea asignada	VI/6	F/aB

T/E Título exigido. C/E Certificado exigido. P/D Prueba documental. F/aB Formación a bordo. R/E Refrendo exigido.

**Nota.** Aunque el Convenio STCW solo exige los certificados médicos y la instrucción básica para la gente de mar titulada conforme al Convenio o que desempeñe cometidos de seguridad, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) 2006 de la OIT exige que toda la gente de mar esté en posesión de certificados médicos, Regla 1.2, y que haya seguido una formación en seguridad personal a bordo del buque, Regla 1.3.

## PARTE 3

# Otras titulaciones exigidas según las funciones desempeñadas a bordo y el tipo de buque

### Para el personal de todo tipo de buques

1. Si ha sido designado para cometidos de seguridad o de prevención de la contaminación en el funcionamiento del buque:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Instrucción básica en seguridad - Técnicas de supervivencia personal - Prevención y lucha contra incendios - Conocimientos básicos de primeros auxilios - Seguridad personal y responsabilidades sociales	Obtenida durante los 5 años previos	VI/1	P/D

2. Si está encargado de embarcaciones de supervivencia o botes de rescate (que no sean botes rápidos de rescate):

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia	No	VI/2	P/D

3. Si ha sido designado para tripular botes rápidos de rescate:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Título para el manejo de botes rápidos de rescate	No	VI/2	P/D

4. Si ha sido designado para controlar operaciones de lucha contra incendios:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Técnicas avanzadas de lucha contra incendios	Curso de repaso cada 5 años	VI/3	P/D

5. Si ha sido designado para prestar cuidados médicos:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Cuidados médicos	No	VI/4	P/D

6. Si ha sido designado oficial de protección del buque:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Oficial de protección del buque	No	VI/5	P/D

7. Si desempeña una función no relacionada con la protección a bordo:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Instrucción en aspectos de protección	No	VI/6	P/D

8. Si ha sido designado para desempeñar funciones de protección:

NOMBRE DEL TÍTULO	REVALIDACIÓN	REGLA	
Gente de mar con funciones de protección designadas	No	VI/6	P/D

**Nota:** A discreción del estado de abanderamiento y de la compañía, la formación antipiratería que se impartirá a todos los miembros de la tripulación dependerá de la zona en la que navegue el buque y se podrá incorporar en los programas de formación sobre protección en conformidad con los requisitos del Código ISPS.

### Formación complementaria no obligatoria en virtud del Convenio STCW de 2010

**B-V/a** - Orientación sobre la formación complementaria de capitanes y primeros oficiales de puente de buques de gran eslora y buques con características de maniobras extraordinarias.

**B-V/b** - Orientación sobre la formación de oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga en buques que transportan sustancias peligrosas o nocivas en forma sólida a granel.

**B-V/c** - Orientación sobre la formación de oficiales y marineros responsables de la manipulación de la carga en buques que transportan sustancias peligrosas o nocivas en forma empaquetada.

**B-V/d** - Orientación sobre la aplicación de las disposiciones del Convenio STCW a las unidades móviles costa afuera (MOU).

**B-V/e** - Orientación sobre la formación y experiencia del personal que maneja sistemas de posicionamiento dinámico.

**B-V/g** - Orientación sobre la formación de capitanes y oficiales de buques que navegan en aguas polares.

## Para el personal que trabaja en buques tanque

NOMBRE DEL TÍTULO	REGLAS	MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN QUE HAN DE RECIBIR FORMACIÓN	TÍTULO	REPASO CADA 5 AÑOS
Instrucción básica de oficiales para operaciones de carga en petroleros y quimiqueros	V/1-1, A-V/1-1.1	Los oficiales a los que se han asignado responsabilidades y funciones específicas relativas a la carga o los equipos de manipulación de carga para operaciones de carga en petroleros o quimiqueros	Título de suficiencia	Se exige revalidación
Formación avanzada para operaciones de carga en petroleros	V/1-1, A-V/1-1.2	Los capitanes, jefes de máquinas, primeros oficiales de puente, primeros oficiales de máquinas y toda persona responsable de la carga, descarga, cuidado durante el viaje y manipulación de la carga, la limpieza de los tanques u otras operaciones relacionadas con la carga en petroleros	Título de suficiencia	Se exige revalidación
Formación avanzada para operaciones de carga en quimiqueros	V/1-1, A-V/1-3	Los capitanes, jefes de máquinas, primeros oficiales de puente, primeros oficiales de máquinas y toda persona responsable de la carga, descarga, cuidado durante el viaje y manipulación de la carga, la limpieza de los tanques u otras operaciones relacionadas con la carga en quimiqueros	Título de suficiencia	Se exige revalidación
Instrucción básica de marineros para operaciones de carga en petroleros y quimiqueros	V/1-1, A-V/1-1.1	Los marineros a los que se han asignado responsabilidades y funciones específicas relativas a la carga o los equipos de manipulación de carga para operaciones de carga en petroleros o quimiqueros	Título de suficiencia	No se exige revalidación
Instrucción básica de oficiales para operaciones de carga en buques tanque para transporte de gas licuado	V/1-2, A-V/1-2.1	Los oficiales a los que se han asignado responsabilidades y funciones específicas relativas a la carga o los equipos de manipulación de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	Título de suficiencia	Se exige revalidación

NOMBRE DEL TÍTULO	REGLAS	MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN QUE HAN DE RECIBIR FORMACIÓN	TÍTULO	REPASO CADA 5 AÑOS
Instrucción básica de marineros para operaciones de carga en buques tanque para transporte de gas licuado	V/1-2, A-V/1-2.1	Los marineros a los que se han asignado responsabilidades y funciones específicas relativas a la carga o los equipos de manipulación de carga para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	Título de suficiencia	No se exige revalidación
Formación avanzada para operaciones de carga en buques tanque para el transporte de gases licuados	V/1-2, A-V/1-2.2	Los capitanes, jefes de máquinas, primeros oficiales de puente, primeros oficiales de máquinas y toda persona responsable de la carga, descarga, cuidado durante el viaje y manipulación de la carga, la limpieza de los tanques u otras operaciones relacionadas con la carga en buques tanque para el transporte de gas licuado	Título de suficiencia	Se exige revalidación

## Para el personal que trabaja en buques de pasaje dedicados a viajes internacionales

NOMBRE DEL TÍTULO	REGLAS	MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN QUE HAN DE RECIBIR FORMACIÓN	TÍTULO	REPASO CADA 5 AÑOS
Formación en control de multitudes	V/2.4, A V/2.1	Los capitanes, oficiales y toda persona designada para prestar asistencia a los pasajeros en situaciones de emergencia	Prueba documental	Se exige
Formación en seguridad	V/2.5 V/2, A V/2.2	Toda persona que preste directamente servicio a los pasajeros en espacios destinados a estos	Prueba documental	No se exige
Formación en seguridad de los pasajeros, seguridad de la carga e integridad del casco	V/2.7, A V/2.4	Los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y toda persona responsable directamente del embarco y desembarco de pasajeros, del embarque, desembarque y sujeción de la carga o de cerrar las aberturas del casco a bordo de buques de pasaje de transbordo rodado	Prueba documental	Se exige
Formación en gestión de emergencias y comportamiento humano	V/2.6, A V/2.3	Los capitanes, primeros oficiales de puente, jefes de máquinas, primeros oficiales de máquinas y toda persona responsable de la seguridad de los pasajeros en situaciones de emergencia	Prueba documental	Se exige

## PARTE 4

# Asuntos relacionados con la formación

### Centros de educación y formación

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada establece requisitos más rigurosos para prevenir la expedición fraudulenta de títulos e impone mayor responsabilidad sobre las partes que expiden los títulos y refrendos. El requisito de creación de una base electrónica de datos de acceso controlado es esencial para obtener un sistema de vigilancia mejorado.

Todos los programas de formación y evaluaciones relacionados con los títulos STCW deben cumplir las normas STCW y contar con la aprobación de las respectivas Administraciones. Los cuadros de competencias que contiene el Código STCW (Parte A) ofrecen información sobre los temas que se deberían incluir en el programa de formación, los criterios de evaluación de las competencias y el nivel de suficiencia que debe demostrar todo aspirante que desempeñe dicha competencia. Estas reglas son aplicables a la formación impartida tanto a bordo del buque como en tierra.

Todo instructor, supervisor o evaluador debe poseer las cualificaciones y la experiencia necesarias en los tipos y niveles específicos de formación y evaluación que impartan. Asimismo, deben ser competentes en técnicas de formación. Por ejemplo, todo instructor que enseñe técnicas de lucha contra incendios debe estar cualificado y poseer experiencia práctica en la enseñanza de los principios y técnicas de lucha contra incendios.

Cada institución de educación y formación ha de contar con un programa académico y de formación que haya sido aprobado por la Administración que expide el título.

Es común que las instituciones educativas y docentes expidan sus propios títulos para los cursos que dirigen. Antes de matricularse en cualquier curso, todo aspirante debe averiguar primero si los programas ofrecidos satisfacen las normas del Convenio STCW y, lo que es más importante, si el centro de formación está autorizado por la Administración de que se trate para impartir los cursos y servicios ofrecidos y, cuando proceda, para expedir los títulos STCW con respecto a los cursos de corta duración. En virtud de las enmiendas de 2010, los controles son ahora más rigurosos para la aprobación de los centros de formación y las Administraciones deberían mantener un registro de los centros docentes, cursos y programas al que puedan acceder las compañías y otras partes. Si el aspirante tiene intención de utilizar estos títulos para prestar servicio en buques de pabellón extranjero, deberá comprobar también si las Administraciones de los países respectivos reconocen los títulos expedidos por la institución de formación que impartió los cursos. En virtud de las enmiendas del Convenio, toda Parte que expida un refrendo tendrá una mayor responsabilidad de verificar los datos, tales como la competencia de los centros de formación. Todo aspirante tiene derecho a pedir estos datos al centro de formación. Recuerde, si un centro de formación no está debidamente autorizado para impartir los cursos ofrecidos, o para expedir títulos STCW en nombre de la Administración, es posible que al final hagan entrega de títulos que no sean aceptados como prueba de competencia.

## Formación con simuladores en virtud del Convenio STCW

En virtud del Convenio STCW, la única formación obligatoria con simuladores corresponde al uso de radar y ayuda de punteo radar automática (APRA). El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada establece también la obligatoriedad del uso de simuladores para impartir formación sobre los Sistemas de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (SIVCE). En estos casos concretos, los simuladores son el único método aceptado para demostrar la competencia. En todos los demás casos, la formación aprobada con simuladores y la evaluación de su uso no son obligatorias, sino únicamente uno de los métodos aceptados por el Convenio para la formación y la demostración de competencia. (El uso de otros métodos, tales como la experiencia en el empleo o la experiencia a bordo de un buque escuela son igualmente aceptables). Esta categoría de formación opcional y evaluación con simuladores abarca la navegación y el manejo del buque, la manipulación de la carga, las comunicaciones SMSSM, la maquinaria de propulsión y la maquinaria auxiliar.

Los simuladores deben satisfacer las normas prescritas. Esto no significa que todos los simuladores tengan que ser artefactos electrónicos complejos o de precio elevado. Aunque determinados simuladores, tales como el radar o la APRA, entran dentro de esta categoría, se pueden enseñar y evaluar otras tareas con simuladores más básicos. Por ejemplo, las maquetas de barcos se utilizan ampliamente para impartir formación en aspectos de estabilidad del buque y para fines de evaluación, e incluso una naranja, cuando se utiliza para demostrar las técnicas de inyección durante la formación de primeros auxilios, también se puede considerar un simulador. Todo instructor y evaluador dedicado a la formación con simuladores debe estar debidamente preparado en el uso de estos equipos.

## Empleo del idioma inglés

Conforme al Convenio STCW, todo oficial encargado de la guardia (de navegación o de máquinas) debe poseer buenos conocimientos de inglés hablado y escrito.

Todo oficial superior que desempeñe funciones a nivel de gestión también debe saber hablar y escribir inglés puesto que este requisito existe al nivel de responsabilidad previo. Los marineros que formen parte de la guardia de navegación deben estar en condiciones de cumplir las órdenes dadas en inglés al timonel. Los miembros de la tripulación que presten asistencia a los pasajeros en situaciones de emergencia también deben ser capaces de comunicar asuntos relacionados con la seguridad en inglés o en la lengua que hablen los pasajeros y demás personal de a bordo. En estos tiempos de tripulaciones de distintas nacionalidades y lenguas, no se puede subestimar la importancia de compartir una lengua común.

## El uso del aprendizaje a distancia y electrónico

Ahora las Administraciones permiten la formación de la gente de mar por medio del aprendizaje a distancia y electrónico de conformidad con las normas de la Sección A-1/6 y el Convenio contiene valiosa orientación al respecto. La gente de mar debe consultar si sus Administraciones ofrecen esta formación y comprobar con sus compañías qué instalaciones se encuentran disponibles.

## Formación y evaluación a bordo

Cada vez se hace más hincapié en la formación a bordo y la revalidación de los títulos en el empleo. Es importante que esta formación esté documentada y el uso de los libros de registro de la formación se ha extendido ahora a todos los marineros. En este libro deben constar los datos de los instructores y evaluadores, siendo esta información no solo valiosa para el funcionamiento del buque y las administraciones, sino también esencial para los aspirantes que necesiten matricularse en los centros de formación.

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada ha aumentado los requisitos de formación de repaso para los títulos de suficiencia, los cuales se pueden facilitar a bordo, pero cuando no existan pruebas que acrediten la formación recibida, se exigirá seguir un cursillo de repaso en tierra cada 5 años.

## Responsabilidades de las compañías

Las compañías son responsables de aplicar el Convenio STCW y de velar por que la gente de mar posea las titulaciones pertinentes para ocupar los cargos que le han asignado. El Convenio en su forma enmendada establece hoy día claramente que cada marino esté totalmente familiarizado y comprenda las políticas y procedimientos de la compañía. Con frecuencia, no se da tiempo ni oportunidades suficientes a la gente de mar para que se familiarice con el buque; por ello, deben pedir toda la información que no conozcan plenamente.

## Implantación del Código ISM pertinente al Convenio STCW

En particular, las compañías son responsables de la implantación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) y de velar por que la gente de mar que presta servicio a bordo sea competente, cualificada y pueda desempeñar sus cometidos de manera segura y eficaz. La compañía debe velar por que el capitán posea las titulaciones necesarias para mandar, conozca el Sistema de Gestión de la Seguridad y reciba el apoyo necesario. Además, la compañía debe asegurar que el buque tenga la dotación correcta compuesta por gente de mar cualificada, titulada y apta para el servicio y que además esté familiarizada con sus funciones. La compañía debe velar por que los miembros de la tripulación entiendan correctamente el sistema SMS hasta el grado en que atañe a sus cometidos y que cuentan con la debida formación para su implantación. La compañía también se asegurará de que el personal del buque sea capaz de comunicarse de forma eficaz durante el ejercicio de sus funciones.

## Títulos SMSSM (Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos)

Toda persona encargada de las comunicaciones de socorro y seguridad a bordo de un buque que esté obligado a cumplir los requisitos del SMSSM, debe estar en posesión de un título SMSSM.

Hay dos tipos de títulos SMSSM:

1. El título de operador general (GOC, por sus siglas en inglés), para todo personal asignado a tareas de radiocomunicaciones en buques de altura que navegan fuera de la zona de cobertura de las estaciones costeras de VHF.

2. El título de operador restringido (ROC, por sus siglas en inglés), para todo personal a bordo de buques que navegan solo en zonas de mar cubiertas por VHF (zonas costeras).

El tipo de título necesario (y el equipo de comunicaciones necesario a bordo) dependerán de la zona (o zonas) marítimas en la que navegue el buque en el cual se presta servicio.

El SMSSM es obligatorio para todos los buques de pasaje oceánicos (que transporten más de 12 pasajeros) y los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas en viajes internacionales. Sin embargo, este requisito se ha interpretado de varias formas. Algunas Partes exigen que todo oficial a bordo de un buque con el SMSSM instalado esté en posesión de un título SMSSM, mientras que otras solo exigen que una o dos personas a bordo tengan esta titulación. Toda la gente de mar que desempeñe cometidos de navegación a nivel operacional o de gestión (capitán y oficiales), y toda persona a la que se han asignado tareas de radiocomunicaciones, deben estar en posesión de un título SMSSM. Los armadores y las Partes deben haber aplicado este requisito a los capitanes y oficiales de puente de buques que tengan el SMSSM instalado.

Toda persona encargada de las radiocomunicaciones en buques que no exijan participar en el SMSSM, no estará obligada a tener una titulación SMSSM.

## **Aptitud física**

Con anterioridad al Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada, solo era obligatorio que la gente de mar gozara de una salud y una aptitud física razonablemente buenas y las Administraciones establecían las normas de aptitud física. Ahora, el Convenio en su forma enmendada estipula las normas mínimas de aptitud física obligatorias para toda la gente de mar internacional debido a que previamente muchas administraciones no habían aplicado normas estrictas.

Sin embargo, las nuevas normas dejan cierto margen de actuación a discreción a las Administraciones, diferenciando entre las personas que aspiran a iniciar su carrera profesional en el mar y quienes ya prestan servicio de mar, y entre las diferentes funciones a bordo.

Los criterios siguientes son aplicables a las normas de aptitud física y médica:

1. tener la capacidad física necesaria para cumplir todos los requisitos de instrucción básica;
2. demostrar agudeza auditiva y capacidad de expresión para comunicarse eficazmente y detectar cualquier alarma audible;
3. no padecer ninguna afección, trastorno o discapacidad que le impida el desempeño eficaz, en condiciones de seguridad, de cometidos rutinarios y de emergencia a bordo;
4. no padecer ninguna afección que pueda ser agravada por el servicio en el mar o incapacitar al marino para el desempeño de tal servicio o poner en peligro la salud y seguridad de otras personas a bordo; y

5. no estar tomando ninguna medicación que tenga efectos secundarios que afecten a la capacidad de juicio, el equilibrio u cualquier otro requisito que impida el desempeño eficaz, en condiciones de seguridad, de cometidos rutinarios y de emergencia a bordo.

Deben existir procedimientos y un proceso para tratar los casos en que la gente de mar no haya satisfecho las normas de aptitud física o se le haya impuesto alguna limitación permanente o temporal respecto de su capacidad para trabajar. Es posible que la gente de mar pueda seguir trabajando en determinados campos de trabajo o zonas de navegación o con cierta restricción de tiempo.

Los reconocimientos médicos de la gente de mar correrán a cargo de facultativos expertos y debidamente cualificados que estén reconocidos por la administración. Todo marino que satisfaga las normas médicas recibirá un certificado médico. Dicho certificado deberá ser revalidado al menos cada 2 años, a menos que el titular sea menor de 18 años, en cuyo caso la revalidación se hará cada año. Todo marino que desee informarse mejor sobre las normas médicas, los procedimientos para el reconocimiento o los requisitos de validación aplicables en cada caso, debe ponerse en contacto con la Administración que le expidió el título.

Los certificados médicos se expedirán en el idioma oficial del país que lo expide y en inglés.





## Sección 3: Requisitos a bordo

## Requisitos a bordo

Al considerar la aplicación a bordo del Convenio STCW, deben adoptarse también los requisitos del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) y las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC) 2006 de la OIT. Aunque el Convenio STCW es aplicable al personal de guardia y a los miembros de la tripulación que realicen funciones de protección ambiental y de seguridad, el Convenio MLC y el Código ISM se aplican al capitán, el jefe de máquinas, los oficiales, marineros y cualquier otro miembro de la tripulación a bordo de buques de cualquier arqueo, desde los que realizan viajes próximos a la costa hasta los buques tanque de gran eslora. En general, la disposición sobre las horas de trabajo del Convenio STCW se ha armonizado con el Convenio MLC, no obstante, continúa habiendo algunas anomalías.

### Títulos y pruebas documentales que se han de llevar a bordo

Los títulos y otras acreditaciones documentales en posesión del marino son prueba oficial de su competencia. Antes de enrolarse en un buque, cada marino es responsable, así como su empleador, de comprobar que posee los títulos correctos. Una vez a bordo, el capitán y los inspectores de las autoridades del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto verificarán su documentación. Si durante el transcurso de estas inspecciones, los inspectores establecen que el marino no está en posesión de los certificados pertinentes, o que estos han caducado, es probable que sea dado de baja hasta que supere la formación exigida y/o revalidado los títulos exigidos. En muchos casos, esta circunstancia es motivo de rescisión del contrato por parte del empleador.

Conforme al Convenio STCW, todo marino debe llevar a bordo los documentos originales de todos los títulos y refrendos. No se aceptan fotocopias. Y deberá llevar consigo en todo momento los documentos siguientes:

1. **Título nacional de competencia y refrendo** (el refrendo puede formar parte del título o haber sido expedido como un documento separado). Remítase a la sección previa para comprobar los títulos que debe poseer.
2. **Títulos y pruebas documentales que abarquen determinadas funciones de seguridad o de prevención de la contaminación y servicio a bordo de determinados tipos de buques.** Remítase a la sección previa para comprobar los títulos que debe poseer.
3. **Refrendos de reconocimiento.**

Al solicitar un refrendo de reconocimiento, recuerde lo siguiente:

- Debe tener refrendos separados para cada Estado de abanderamiento.
- No se concederá un refrendo de reconocimiento si el título nacional original no es válido o ha caducado.
- Los refrendos STCW solo se expiden para los títulos STCW en vigor.
- No se puede solicitar un refrendo de reconocimiento de una Parte basándose en un refrendo expedido por otra.

- Los refrendos solo se expedirán basados en el título original.
- En caso de que ya se haya solicitado un refrendo, pero esté siendo tramitado por la Administración del Estado de abanderamiento de que se trate, el marino tendrá un periodo de gracia de 3 meses como máximo a partir de la fecha de enrolamiento en el buque. Durante dicho periodo, estará en condiciones de prestar servicio sin estar en posesión del refrendo, a condición de que tenga prueba documentada (una carta de la administración o del consulado del Estado de abanderamiento) que acredite que ha solicitado un refrendo de reconocimiento.
- Todo capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas y primer oficial de máquinas debe poseer conocimientos adecuados de la legislación marítima de la Parte que realiza el reconocimiento. Este requisito podrá evaluarse por medio de un examen escrito.

**Nota:** Aunque algunos títulos de suficiencia pueden ser revalidados mediante formación a bordo, es importante que cada mantenga un registro de los ejercicios, simulacros y formación en los que haya participado o de lo contrario, se le exigirá que realice un cursillo de repaso en tierra.

*En conformidad con el Código ISM, es posible que a intervalos periódicos se lleven a cabo ejercicios para determinadas situaciones, como la entrada en espacios cerrados. Aunque por el momento esto no constituye un requisito del Convenio STCW, las autoridades del Estado de abanderamiento y del Estado rector del puerto podrían exigir acreditación documental de dicha formación.*

#### 4. Certificado médico (incluidos los registros de las vacunaciones)

Los certificados médicos tienen una validez de dos años, a menos que la persona no haya cumplido 18 años de edad, en cuyo caso, la validez será de un solo año. En caso de que el certificado caduque durante el transcurso del viaje, seguirá estando en vigor hasta que el buque llegue al siguiente puerto donde haya un facultativo acreditado, pero este periodo no puede superar los tres meses.

Aunque se procederá a una evaluación del estado general de salud y de la capacidad física de acuerdo con las recomendaciones de la OIT/OMS, las normas mínimas de visión son obligatorias aunque sí varían de acuerdo con las funciones que el marino desempeñe.

**Nota:** Recuerde comprobar la fecha de caducidad de todos los títulos y certificados antes mencionados ya que los títulos caducados no son válidos para prestar servicio a bordo.

## Formación de familiarización obligatoria en seguridad, protección y aspectos específicos del buque

Cada marino que se enrole por primera vez en un buque deberá recibir formación de familiarización en seguridad, protección y aspectos específicos del buque.

1. **Familiarización básica en aspectos de seguridad:** recibirá información e instrucción para saber actuar en casos de emergencia. Antes de que se le asignen cometidos a bordo del buque, recibirá, o bien formación aprobada en técnicas de supervivencia personal o suficiente información para estar en condiciones de:
  - a) Comunicarse con otras personas a bordo sobre asuntos de seguridad
  - b) Comprender los símbolos de información sobre seguridad, los letreros y las señales de alarma
  - c) Conocer los procedimientos de actuación en caso de caída de hombre al agua, de detección de incendio o humo y si suena la alarma de abandono de buque
  - d) Identificar los puntos de reunión y de embarco
  - e) Identificar las vías de evacuación
  - f) Localizar y colocarse los chalecos salvavidas
  - g) Utilizar los extintores de incendios
  - h) Empezar inmediatamente medidas en caso de encontrarse con un accidente u otra emergencia médica
  - i) Cerrar y abrir las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie que estén instaladas en el buque, que no sean aberturas del casco.

**Nota:** *La formación de familiarización básica es distinta de la instrucción básica en seguridad. Para informarse sobre la instrucción básica en seguridad, remítase a los requisitos generales de los oficiales o marineros indicados en la Sección 2.*

2. **Familiarización específica para el buque:** permite familiarizarse con el equipo específico que utilizará y con los procedimientos relativos a la guardia, seguridad, protección ambiental y emergencia específicos para el buque y las disposiciones que cada marino debe conocer para desempeñar bien los cometidos que se le hayan asignado. Debe realizar esta formación lo más pronto posible después de enrolarse en el buque.
3. **Familiarización en aspectos de protección:** se trata de un requisito nuevo para todos los miembros de la tripulación en conformidad con las disposiciones del Código ISPS que normalmente incluirá las medidas que habrá que emprender en caso de amenazas o ataques de piratas o de robo a mano armada. Esta formación exigirá que participen en procedimientos para hacer frente a situaciones de emergencia y contingencias relacionadas con la protección. Asimismo, recibirá formación en aspectos de protección y, si se le han asignado funciones de protección, estará obligado a demostrar una competencia superior en estas tareas, cometidos y responsabilidades.

La responsabilidad de la formación a bordo recae sobre el oficial de protección del buque; no obstante, las compañías están tratando el problema de la piratería de forma diferente según el tipo de buque y sus rutas comerciales. Algunas compañías están impartiendo formación a las tripulaciones antes de embarcarse.

Toda instrucción de familiarización será impartida por una persona responsable a bordo del buque, normalmente un oficial, y en una lengua que el marino pueda comprender. Pueden tener lugar al mismo tiempo. No se expedirán títulos por superar la instrucción de familiarización, pero el capitán o el oficial responsable firmarán el diario de navegación del buque para dejar constancia de que se ha impartido la formación de familiarización en seguridad y la familiarización específica para el buque. Cada marino debe mantener también un registro de ello y guardarlo junto con sus documentos.

Además de la instrucción de familiarización, es muy importante que el marino aproveche toda oportunidad para familiarizarse con el equipo utilizado para desempeñar sus funciones, así como con todos los procedimientos de seguridad y emergencia.

Debe dar rienda suelta a la curiosidad y consultar los manuales, carteles, películas y demás material audiovisual que están disponibles a bordo.

Además, el marino debe iniciar el diálogo con los compañeros. Se sorprenderá de lo mucho que puede aprender de ellos. No debe temer hacer preguntas si tiene alguna duda sobre sus funciones, las prácticas de trabajo seguras o los procedimientos de emergencia. Si su superior inmediato no estuviese en condiciones de darle una respuesta satisfactoria, el marino debe preguntar a la persona que le sigue en el orden jerárquico o al capitán.

Si tampoco está satisfecho con la respuesta, debe preguntar a la persona encargada de la gestión de la flota en la oficina de la compañía naviera. De acuerdo con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM), debe haber siempre una persona designada en la oficina central de la naviera para tratar las consultas sobre seguridad (incluidas las relacionadas con el Convenio STCW).

**Nota:** Aunque el Código ISM abarca el funcionamiento seguro del buque, lamentablemente, a diferencia de la protección, el Convenio STCW no establece disposiciones para la formación de un oficial de seguridad del buque ni exige que los miembros de la tripulación participen en el comité de seguridad de a bordo. Sin embargo, este requisito sí lo contempla el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT, el cual:

- *Especifica las funciones del capitán o de una persona designada por él.*
- *Especifica la autoridad de la gente de mar del buque nombrada o elegida como representantes de seguridad para participar en las reuniones del comité de seguridad del buque.*

## Formación a bordo y evaluación

El Convenio STCW hace gran hincapié en la competencia práctica. Por consiguiente, una parte importante del programa de formación del STCW consiste en poner en práctica lo que se ha aprendido de los libros o de los instructores en el aula de clase. Cuando se trata de habilidades específicas, es más conveniente realizar estas prácticas en centros docentes integrados en instalaciones especiales en tierra (los cursos de lucha contra incendios, por ejemplo). Sin embargo, cuando se trata de otras competencias, la mejor manera de practicarlas es en el mar bajo la supervisión de una persona que posea la debida formación y experiencia. Por ello, es muy importante que la gente de mar con experiencia aproveche todas las oportunidades para instruir a la gente de mar con menos experiencia. Es la mejor manera de transmitir los conocimientos a una nueva generación de gente de mar.

En el libro de registro de la formación se dejará constancia de formación realizada a bordo como parte de un programa de formación aprobado. Este libro es aprobado por la Administración que expide el título y enumera las tareas específicas que el aspirante debe superar mientras está embarcado, para demostrar su competencia. Cada aspirante debe documentar en un libro de registro la formación que ha recibido a bordo.

Todo aspirante debe realizar las tareas asignadas en este libro bajo la supervisión de un supervisor de formación a bordo, que normalmente será un oficial designado. El supervisor de formación inspeccionará el progreso realizado por el aspirante y firmará el libro según corresponda. El capitán también comprobará los libros de registro de formación de forma periódica.

Una vez realizadas todas las tareas asignadas en el libro de registro, se presentará a los examinadores de la Administración o de los centros docentes, quienes lo inspeccionarán como parte de la prueba documentada para demostrar que el aspirante ha logrado la norma de competencia para obtener la titulación STCW.

La formación y la evaluación, tanto a bordo como en tierra, deberán ser siempre realizadas por instructores y evaluadores que posean las cualificaciones para enseñar las tareas impartidas. El programa de formación debe ser aprobado por la Administración marítima que expide el título.

**Recuerde:** *Las normas de competencia establecidas por el Convenio STCW son las mínimas prescritas, no hay sustituto para la experiencia. La gente de mar debe tratar de adquirir experiencia a cada oportunidad posible incluso cuando ya haya alcanzado el nivel de competencia exigido.*

## Periodo de embarco

Muchos títulos STCW exigen que la gente de mar haya cumplido un periodo de embarco pertinente a la expedición de los mismos. Los requisitos exactos se incluyen en la Sección 2.

Es decir, todo marino que desee solicitar un título, debe demostrar de forma satisfactoria que ha realizado el periodo de embarco exigido para el título que solicita. Por ejemplo, uno de los requisitos para la titulación de los oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto inferior a 500 toneladas es “haber cumplido un periodo de embarco aprobado no inferior a 36 meses en la sección de puente”. (Regla II/3).

Para la solicitud de cualquiera de los títulos siguientes hay que cumplir los requisitos mínimos aplicables al periodo de embarco (para los detalles, véase la Sección 2, Parte 2): capitán, primer oficial de puente, oficial encargado de la guardia de navegación, marinero que forme parte de la guardia de navegación, jefe de máquinas, primer oficial de máquinas, oficial encargado de la guardia de máquinas, marinero que forme parte de la guardia de máquinas, marinero que forme parte de la guardia en cámaras de máquinas provistas de dotación, oficial o marinero a los que se hayan asignado cometidos específicos relacionados con el equipo de manipulación de carga en buques tanque.

Se puede cumplir un periodo de embarco aprobado en cualquier tipo de buque a condición de que las funciones que se desempeñen a bordo sean pertinentes para el título que se solicita. Por ejemplo, todo marino que tenga intención de solicitar el título de oficial encargado de la guardia de navegación, deberá cumplir un periodo de embarco aprobado en la sección de puente. Aunque no existen requisitos que especifiquen el tamaño o la potencia propulsora de los buques en los que se ha de cumplir el periodo de embarco, estos deben ser adecuados para el título que se expide. Todo aspirante debe ponerse en contacto con la Administración marítima a la que solicita el título para comprobar si existen limitaciones mínimas de tamaño o arqueo para cumplir un periodo de embarco aprobado.

**Nota:** Las normas nacionales para la gente de mar podrían ser superiores a las establecidas por el Convenio STCW y su aplicación podría variar. Cuando los requisitos nacionales sean superiores a los del Convenio STCW, primarán los primeros y las autoridades esperarán que se cumplan. El control del Estado rector del puerto aplicará también el principio de “trato no más favorable” a los buques que se encuentren en sus puertos cuando inspeccionen los buques o titulaciones.

Al desembarcar el marino al término de su contrato, el capitán del buque le sellará y firmará la libreta marítima donde constará la duración del periodo de embarco, incluidas las fechas y el puerto de enrolamiento y de desembarco. Si la libreta no incluye los datos del buque (arqueo, potencia propulsora, pabellón, distintivo de llamada), el marino debe tomar nota de los mismos y guardarlos en un registro separado en caso que sea necesario presentarlos más adelante ante la Administración.

## Consumo de bebidas alcohólicas y drogas

El consumo de bebidas alcohólicas o sustancias ilícitas puede menoscabar la aptitud del marino para el servicio. El consumo de drogas está estrictamente prohibido en la mayoría de los países y toda persona declarada culpable de este delito podría enfrentarse a graves sanciones, incluido el encarcelamiento, y casi con toda probabilidad, la rescisión del contrato.

Todo marino que sea sorprendido en posesión o consumiendo sustancias ilícitas puede esperar pocas muestras de comprensión por parte de su empleador o de las autoridades. Los efectos perjudiciales para la salud personal y la seguridad general a bordo son también razones convincentes para evitar el abuso de las bebidas alcohólicas y las drogas.

El consumo de bebidas alcohólicas a bordo del buque se está erradicando sistemáticamente mediante la aplicación de controles y reglamentos estrictos. Actualmente, muchas compañías imponen una política antialcohol a bordo de sus buques y las compañías y los inspectores del Estado rector del puerto, pueden realizar pruebas de alcoholemia de forma aleatoria a los miembros de la tripulación.

**Nota:** Incluso si las políticas del Estado de abanderamiento y de la compañía no prohíben el consumo de bebidas alcohólicas, las reglas del Estado rector del puerto serán aplicables y el consumo de toda bebida alcohólica podría constituir un delito.

El Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada exige que la Administración aplique las medidas pertinentes para impedir el abuso de las drogas y bebidas alcohólicas. La Administración está también obligada a establecer un límite de concentración de alcohol en sangre (BAC) no superior al 0,05% o una tasa de 0,25 mg/l de alcohol en el aire expirado o una cantidad de alcohol que produzca tal concentración de alcohol para los capitanes, oficiales y demás gente de mar mientras desempeñan funciones designadas de protección, seguridad y protección del medio marino. Las pautas que figuran en la Parte B del Código STCW aplicables al personal encargado de la guardia recomiendan que la gente de mar no consuma ninguna bebida alcohólica durante cuatro horas antes de realizar la guardia.

**Nota:** El ámbito de aplicación del Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada es ahora más amplio y abarca no solo al personal encargado de la guardia, sino también a los miembros de la tripulación que desempeñen funciones ambientales y de protección.

## Disposiciones de control

La efectividad del Convenio STCW dependerá de la capacidad de aplicación y mantenimiento de las normas establecidas en el mismo. Por consiguiente, se han introducido varias medidas de control para darle fuerza. El Convenio STCW de 2010 ha reforzado estas medidas en los casos en que no han demostrado ser efectivas.

Los responsables de hacerlas cumplir son la gente de mar, las Partes (que actúan en calidad de Estado de abanderamiento o de Estado rector del puerto), la OMI y las compañías navieras. Las personas que mejor hacen cumplir las normas son, con diferencia, la gente de mar. A fin de cuentas, son numerosos los beneficios derivados del mantenimiento de normas apropiadas. Todo incidente que ocurra a bordo afecta a la gente de mar de una forma u otra, por lo que mantener altas normas de competencia contribuye a prevenir los accidentes y a crear un entorno de trabajo seguro para todos.

Las Partes del Convenio, que actúen de Estado de abanderamiento o Estado rector del puerto, son las responsables de velar por que la gente de mar que entra bajo su jurisdicción cumpla las normas de competencia prescritas. Todo marino entra bajo la jurisdicción de un Estado de abanderamiento cuando posee un título expedido por dicha Administración o presta servicio a bordo de un buque registrado bajo su pabellón. A su vez, todo marino estará bajo la jurisdicción de un Estado rector del puerto cuando el buque en el que presta servicio se encuentre en dicho puerto.

Todo Estado de abanderamiento ejercerá el control mediante la regulación del proceso de titulación, la formación y educación de los marinos y la evaluación de la competencia de los mismos antes de su titulación.

Todo Estado rector del puerto ejercerá el control mediante la inspección de los buques que hacen escala en sus puertos. El Convenio establece una disposición para que las autoridades del Estado rector del puerto inspeccionen todo buque que haga escala en cualquiera de sus puertos. En virtud de dicha disposición, los inspectores están autorizados para verificar que los marinos poseen los títulos pertinentes para las funciones que desempeñan, que se han cumplido los requisitos de dotación mínima de seguridad y que los marinos han demostrado competencia para desempeñar sus cometidos de guardia, seguridad y prevención de la contaminación.

Al subir a bordo, el inspector del Estado rector del puerto comprobará estos aspectos de la forma siguiente:

- Primero, examinará todos los títulos y pruebas documentales de los miembros de la tripulación que se encuentran a bordo.
- En segundo lugar, verificará que el número de tripulantes está conforme con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad.
- En tercer lugar, comprobará que se han cumplido los procedimientos de guardia, incluidos los periodos de descanso.
- En cuarto lugar, si el inspector tuviese motivos para creer que no se están cumpliendo las normas, estará facultado para realizar una evaluación de la habilidad de la gente de mar para mantener las normas relativas a las guardias. Para ello, el inspector podrá hacer preguntas a los miembros de la tripulación sobre los

procedimientos de emergencia o seguridad o pedirles que realicen un simulacro específico de emergencia, o pedir a cualquier miembro de la tripulación en concreto que desempeñe una tarea que sea pertinente a su función a bordo.

Por ejemplo, podría hacer preguntas prácticas a un oficial de guardia de puente acerca del funcionamiento del equipo de puente, mientras que a un oficial de máquinas podría pedirle que demostrara el funcionamiento de la maquinaria de propulsión o de generación de electricidad. Las preguntas que hará el Inspector abarcarán las competencias especificadas en la Parte A del Código STCW. El control por el Estado rector del puerto se ha convertido en una característica de la navegación moderna, y no va a desaparecer. Es posible que el marino deba responder a preguntas acerca del Código ISM o el ISPS y se espera que posea conocimientos básicos sobre los Convenios importantes. El nivel de conocimiento dependerá de las funciones que deba desempeñar a bordo.

Otro procedimiento de control igualmente importante que está incluido en el Convenio, se refiere a la responsabilidad de cada Parte ante la OMI y ante las demás Partes. Cada Parte tiene la obligación de presentar un informe a la OMI sobre su implantación del Convenio. Una vez examinada esta información, la OMI decidirá si la Parte cumple plenamente el Convenio. La Parte que la OMI haya calificado en cumplimiento total se incluirán en la denominada Lista blanca (véase el Anexo A).

Todas las Administraciones incluidas en la Lista blanca están sujetas a la reevaluación de un panel de expertos cada cinco años. Si en el momento de la reevaluación se determina que un país no cumple el Convenio de forma plena y eficaz, será borrado de la lista. De igual modo, se añadirán los nombres de los nuevos países que cumplan los criterios para su inclusión.

La importancia de esto para la gente de mar es que si su título es expedido por una Parte incluida en la Lista blanca, será aceptado como prueba de que cumple las normas del Convenio STCW en todos los aspectos. Esto podría ser ventajoso a la hora de solicitar refrendos de reconocimiento o de buscar empleo en la flota internacional. Incluso podría servir para que la visita del inspector del Estado rector del puerto sea mucho más breve.

Sin embargo, no significa que la gente de mar que posea títulos expedidos por una Parte no incluida en la Lista blanca no pueda encontrar empleo en el mar. Aunque no sería un impedimento para hallar empleo, probablemente serán sometidos a un examen adicional por parte de los empleadores y otras Administraciones antes de ser contratados. A partir de febrero de 2012 los poseedores de títulos expedidos por países que no figuren en la Lista blanca no podrán obtener un refrendo de reconocimiento en virtud del Convenio STCW.

Además, todo Estado de abanderamiento que sea Parte del Convenio tendrá derecho a no aceptar para prestar servicio en sus buques a la gente de mar que esté en posesión de títulos expedidos por países no incluidos en la Lista blanca. En los casos en que sí los acepte, dicha gente de mar estará obligada a estar en posesión de un refrendo expedido por el Estado de abanderamiento para demostrar que su título es reconocido por este.

Toda Parte no incluida en la Lista blanca tendrá que corregir las deficiencias identificadas por la OMI antes de que se reconozca que ha realizado la implantación total del Convenio.

## Sanciones

En caso de incumplimiento del Convenio, las personas responsables se enfrentarán a sanciones y medidas disciplinarias que abarcan desde la anulación de los títulos hasta la imposición de fuertes sanciones, pasando por la pérdida de empleo.

Cada Parte ha establecido procedimientos disciplinarios internos para castigar a las personas responsables del incumplimiento del Convenio cuando tales incumplimientos puedan hacer peligrar la seguridad de la vida humana en el mar, de los bienes o del medio marino a causa de una incompetencia, acto u omisión.

El Convenio enumera tres casos concretos en los que se han de aplicar sanciones:

1. **A una compañía o capitán:** si se demuestra que han contratado a una persona que no esté titulada conforme a los requisitos del Convenio.
2. **A un capitán:** si se demuestra que ha permitido que una persona que no esté debidamente cualificada (que no esté en posesión de un título en vigor, dispensa o prueba documental) desempeñe una función o servicio en cualquier cargo para el que se exija una titulación apropiada.
3. **A toda persona:** si se demuestra que ha prestado servicio a bordo estando en posesión de un título fraudulento o falsificado.

Además, si el Inspector del Estado rector de puerto detectara una avería, el buque deberá permanecer detenido en el puerto hasta que se corrijan tales deficiencias. Bajo esta categoría se incluyen las siguientes:

- La carencia por parte de la gente de mar de una titulación válida para la función que desempeña a bordo.
- El incumplimiento de las prescripciones aplicables a la dotación de seguridad.
- El incumplimiento de las disposiciones estipuladas para las guardias de máquinas o de navegación.
- La ausencia en la guardia de una persona cualificada para utilizar equipo esencial para navegar con seguridad, asegurar las radiocomunicaciones o prevenir la contaminación.
- La imposibilidad de proporcionar personal suficientemente descansado y apto para el servicio, durante la primera guardia al comenzar el viaje.

## Reglas que solo afectan al personal encargado de la guardia

Las reglas siguientes son aplicables a los oficiales y marineros que forman parte de la guardia de navegación, la guardia de la cámara de máquinas o el servicio de escucha radioeléctrica o cuyas funciones incluyen cometidos designados de seguridad, prevención y protección. El Convenio STCW de 2020 en su forma enmendada contiene algunos cambios importantes para hacer frente al problema de la fatiga del personal encargado de las guardias y cumplir las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 (MLC).

### 1. Horas mínimas de descanso del personal de guardia

Las horas mínimas de descanso de los marineros y oficiales a los que se asignan los cometidos antes mencionados son 10 horas en todo periodo de 24 horas, sin ninguna excepción a esta regla. Esto no significa que haya que trabajar las 14 horas restantes. El resto del personal que no realiza guardias o no se le han designado responsabilidades de seguridad, de protección o de prevención de la contaminación está exento de esta disposición, pero el Convenio MLC es aplicable, aunque se aplica a muy pocos miembros de la tripulación y solo en buques de gran eslora.

El periodo de 24 horas se calcula a partir de la hora de comienzo de la guardia, y no a partir de las 00:00 horas. El periodo de descanso de 10 horas se puede agrupar en dos periodos, como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de 6 horas de duración y ningún periodo habrá de ser inferior a una hora.

El periodo de descanso en todo periodo de 7 días no deberá ser inferior a 77 horas.

El periodo de descanso mínimo no es obligatorio en caso de emergencia, simulacro o condiciones operacionales excepcionales.

**Importante:** La disposición previa que permitía reducir el periodo de descanso de 10 horas a 6 horas consecutivas como mínimo, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de 2 días y se concedan al menos 70 horas de descanso en cada periodo de 7 días ha dejado de aplicarse en el Convenio STCW de 2010

El Convenio STCW de 2010 permite una excepción. La Administración puede permitir una excepción a las horas de descanso, a condición de que el periodo de descanso tenga al menos 70 horas de duración en cada periodo de 7 días y no esté permitido durante más de dos semanas; sin embargo, sigue en vigor el requisito mínimo de 10 horas por cada periodo de 24 horas. Además, dentro de estas dos semanas de excepciones, las horas de descanso pueden agruparse en tres periodos. Cada intervalo entre dos periodos de excepciones a bordo no deberá ser inferior a dos veces la duración de la excepción. En la práctica, esto significa que si se han reducido las horas de descanso a 70 horas por semana a lo largo de un periodo de dos semanas, las cuatro semanas siguientes han de cumplir la regla general de 77 horas de descanso semanales y solo dos periodos de descanso en cada periodo de 24 horas.

La administración debe tener en cuenta en todo momento las directrices relativas a la prevención de la fatiga.

Las Administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los periodos de guardia se coloquen en lugares accesibles y estén escritos en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés.

Todo marino cuyo periodo normal de descanso haya sido perturbado por haber sido requerido para trabajar, habrá de disfrutar de periodos de descanso compensatorios.

Las Administraciones exigirán el mantenimiento de registros en los que consten las horas diarias de descanso y cada marino deberá velar por el mantenimiento correcto de los mismos. Cada marino recibirá una copia de los registros correspondientes a su persona, refrendados por el capitán, quien también deberá firmarlos una vez que se cerciore de la exactitud de los mismos.

## 2. Principios y organizaciones de las guardias

El Convenio STCW contiene orientación para el personal encargado de la guardia sobre cómo realizar una guardia segura en todo momento, ya sea en el mar o en el puerto. Las directrices completas se encuentran en la Sección A-VIII/2 del Convenio. El capitán, el jefe de máquinas y todo el personal encargado de realizar las guardias (navegación, propulsión y radio) están obligados a desempeñar sus funciones de acuerdo con estos principios y directrices. Es probable también que los manuales de procedimientos operacionales guardados a bordo incluyan parte de esta información que cada marino debe leer por su propio interés.

Además, cada marino debe familiarizarse con el Código ISM de a bordo, el cual hace especial hincapié en la gestión interna de la seguridad y el desarrollo de procedimientos de seguridad específicos para la compañía y el buque. Dicho código debe contener también documentación sobre las organizaciones de las guardias de puente y de la cámara de máquinas, junto con otros muchos procedimientos relativos al buque cuando se encuentra en el mar o en el puerto. Las compañías navieras están obligadas a establecer claramente los procedimientos que el personal de guardia debe cumplir. La gente de mar no solo está obligada a cumplir estas disposiciones, sino que también le servirá de recordatorio para alertarla de los procedimientos que aunque ya conoce, tiende a olvidar.

El capitán es el responsable directo de velar por el cumplimiento de todos los principios y organizaciones de las guardias, en todo momento y bajo cualquier circunstancia. Sin embargo, solo puede lograr su objetivo si cuenta con el compromiso y la cooperación de todo el equipo, tanto a bordo como en tierra.





**Sección 4: Consecuencias de las Enmiendas de 2010 para los poseedores de títulos STCW**

## Actualización y revalidación

Las enmiendas de Manila de 2010 entran en vigor el 1 de enero de 2012, pero aunque es posible que algunas Administraciones introduzcan normas nuevas, podrán continuar aplicando las normas de titulación y formación que están en vigor. Los Gobiernos pueden seguir renovando y revalidando con arreglo al Convenio actual hasta el 1 de enero de 2017, salvo por lo que respecta a los nuevos aspirantes que comienzan la formación después del 1 de julio de 2013, en cuyo caso deben cumplir las normas obligatorias nuevas.

Se contemplan dos excepciones al texto del párrafo anterior: los nuevos requisitos mínimos aplicables a las horas de descanso de la gente de mar entran en vigor el 1 de enero de 2012, mientras que la formación obligatoria en aspectos de protección es aplicable a partir del 1 de enero de 2014. Cada marino debe consultar con su Administración ya que los requisitos nacionales podrían entrar antes en vigor.

Existen varias opciones para revalidar o actualizar el título STCW. Hay que recordar que actualmente para la titulación se hace mucho hincapié en que el marino pueda demostrar que posee la competencia necesaria para desempeñar los cometidos que se esperan de él. En segundo lugar, en virtud de las enmiendas, el propietario del buque tiene otras responsabilidades respecto de la gente de mar que presta servicio en sus buques y exige que:

“la gente de mar asignada a cualquiera de sus buques haya recibido formación de repaso y actualización de sus conocimientos conforme a las disposiciones del convenio”. Por consiguiente, todo marino podrá mejorar sus competencias por varios métodos:

1. Evaluación de la experiencia laboral actual y de los conocimientos adquiridos a bordo de buques pertinentes en virtud del Convenio STCW en vigor, por ejemplo, refrendos de buques tanque.
2. Cursos de formación impartidos por la compañía, por ejemplo, conocimiento de los aspectos de protección en conformidad con las nuevas normas STCW.
3. Formación en el empleo, por ejemplo, ejercicios de lucha contra incendios.
4. Formación en un centro docente acreditado, por ejemplo, SIVCE o marinero integrado.
5. Exámenes orales de las administraciones, por ejemplo, gestión de recursos de puente o de cámara de máquinas. Estos exámenes forman parte integral de los requisitos del Código ISM y dependen de los requisitos de las Administraciones.

Si se trata de gente de mar que presta servicio en buques de navegación marítima, es improbable que la Administración exija que vuelva a examinarse, pero aconsejamos que cada aspirante compruebe con su Administración nacional y con la del pabellón bajo el cual navega para obtener su confirmación. Recuerde que si no desea asistir a cursos de repaso en tierra, debe mantener registros refrendados de toda la formación en seguridad y protección que ha recibido a bordo.

**Recuerde:** En virtud de las nuevas disposiciones de la Sección A I/6, toda persona que imparta formación en el empleo para la gente de mar, a bordo o en tierra, que vaya a ser utilizada a efectos de titulación, debe estar debidamente formada y cualificada para desempeñar el papel de instructor y evaluador. Esta disposición no prohibirá a otros supervisores aprobar las tareas realizadas.

**Recuerde también que a partir del 1 de enero de 2017, todos los poseedores de títulos STCW deben cumplir los requisitos de competencia**

## Requisitos adicionales de competencia prescritos por el Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada

El resto de esta sección trata los requisitos adicionales incluidos en el Convenio STCW de 2010 en su forma enmendada. Para actualizar un título STCW, todo marino debe demostrar su competencia en las tareas de que se trate. Los cuadros se muestran organizados por rango dentro de cada división a bordo.

### Capitán y sección de puente

**Oficiales encargados de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas**

1. El uso de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) para mantener la seguridad de la navegación.
2. Conocimiento para aplicar la gestión eficaz de los recursos de puente.
3. Aplicación de técnicas de liderazgo y de trabajo en equipo.
4. Contribuir a la seguridad del personal y del barco.

*Existen también otras enmiendas importantes que afectan a otras competencias.*

**Capitanes y primeros oficiales de puente en buques de arqueo bruto\* superior a 500 toneladas**

1. El uso de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) para mantener la seguridad de la navegación.
2. Conocimiento para aplicar la gestión eficaz de los recursos de puente.
3. Aplicación de técnicas de liderazgo y de gestión.
4. Contribuir a la seguridad del personal y del barco.
5. Mantener la seguridad de la navegación mediante el uso de información del equipo y sistemas de navegación para facilitar la toma de decisiones de mando.

*Existen también otras enmiendas importantes que afectan a otras competencias.*

**Oficiales encargados de la guardia de navegación y capitanes en buques de arqueo bruto\* igual o inferior a 500 toneladas**

1. Contribuir a la seguridad del personal y del barco.

*Existen también otras enmiendas importantes que afectan a otras competencias.*

### Marineros de primera de puente

Se trata de un nuevo requisito del Convenio STCW que establece normas de competencia mínimas aplicables a los marineros de primera de puente. La administración aceptará normalmente los títulos expedidos en virtud del Convenio de la OIT, pero es posible que exija obtener algunas competencias nuevas.

## Sección de máquinas

**Oficiales encargados de la guardia de navegación en cámaras de máquinas provistas de dotación y oficiales de máquinas designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente**

1. El uso de los sistemas internos de comunicación.
2. Conocimiento para la gestión eficaz de los recursos de la cámara de máquinas.
3. Aplicación de técnicas de liderazgo y de trabajo en equipo.
4. Contribuir a la seguridad del personal y del barco.
5. Mantenimiento y reparación del equipo eléctrico y electrónico.
6. El uso apropiado de las herramientas de mano, máquinas herramienta e instrumentos de medición para las operaciones de fabricación y reparación a bordo del buque.

*Existen también otras enmiendas importantes que afectan a otras competencias.*

**Nota:** Aunque los requisitos mínimos de formación aplicables a los oficiales de guardia de máquinas se han reducido a 12 meses, este es absolutamente el tiempo mínimo exigido y debería ser considerablemente más largo para obtener las competencias exigidas.

**Jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas en buques cuya potencia propulsora sea igual o superior a 3 000 kW**

1. Gestión del funcionamiento de la maquinaria de la instalación de propulsión.
2. Conocimiento para la gestión eficaz de la cámara de máquinas.
3. Aplicación de técnicas de liderazgo y de gestión.
4. Contribuir a la seguridad del personal y del barco.

*Existen también otras enmiendas importantes que afectan a otras competencias.*

**Jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas en buques cuya potencia propulsora sea de 750 a 3 000 kW**

1. Se han aumentado los requisitos para los viajes próximos a la costa.

**Marineros que formen parte de la guardia de navegación**

1. Nuevas competencia para realizar las guardias de calderas.

## **Marineros de primera de máquinas**

Se trata de un nuevo requisito del Convenio STCW que establece normas de competencia mínimas aplicables a los marineros de primera de máquinas. La administración aceptará normalmente los títulos expedidos en virtud de la legislación nacional o del Convenio de la OIT, pero es posible que exija obtener algunas competencias nuevas.

## **Oficial electrotécnico**

Se trata de un nuevo requisito del Convenio STCW que establece normas de competencia mínimas aplicables a los oficiales electrotécnicos. La administración aceptará normalmente cualquier título en vigor expedido y evaluará si se exigen nuevos conocimientos prácticos para cumplir totalmente las competencias especificadas en el Convenio STCW.

## **Marinero electrotécnico**

Se trata de un nuevo requisito del Convenio STCW que establece normas de competencia mínimas aplicables a los marineros electrotécnicos. La administración aceptará normalmente cualquier título expedido en virtud de la legislación nacional, pero es posible que exija obtener algunas competencias nuevas.

## **Marineros integrados (polivalentes)**

Se trata de un nuevo requisito del Convenio STCW que establece normas de competencia mínimas aplicables a los marineros integrados. La administración aceptará normalmente los títulos expedidos en virtud de la legislación nacional o del Convenio de la OIT, pero es posible que exija obtener algunas competencias nuevas.



**Sección 5: Dónde hallar más información sobre el Convenio STCW**

## Dónde hallar más información sobre el Convenio STCW

Esperamos que esta guía ayude a la gente de mar a comprender mejor los requisitos del Convenio STCW. Sin embargo, hay que recordar que todos están sujetos a las disposiciones específicas que cada Parte individual haya establecido para la implantación del Convenio. Por lo tanto, lo primero que se debe hacer es consultar a la Autoridad que expide el título, la cual le informará con mayor detalle sobre los requisitos específicos y los plazos para cumplir las normas del Convenio y obtener la titulación conforme al STCW. Muchas Administraciones del mundo publican esta información con carácter periódico.

Otra buena fuente de información son los centros de formación (siempre que cumplan con los requisitos del Convenio STCW). Normalmente sabrán cuáles son los requisitos aplicables a la titulación y le indicarán el camino correcto a seguir en caso de necesitar mayor información.

Es posible también que el empleador pueda ofrecer orientación (y tal vez ayuda financiera) para cumplir los requisitos STCW. Si el marino está afiliado a un sindicato nacional, es posible que también le puedan orientar al respecto.

Además del portal [www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org), los sitios siguientes ofrecen también información sobre el Convenio STCW y otros temas relacionados con el sector marítimo:

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.dft.gov.uk/mca/](http://www.dft.gov.uk/mca/)

[www.uscg.mil](http://www.uscg.mil)

[www.nautinst.org](http://www.nautinst.org)

[www.careersatsea.org](http://www.careersatsea.org)

[www.safety4sea.com](http://www.safety4sea.com)

## ANEXO A

Las Partes del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), 1978, en su forma enmendada, al 31 de julio de 2011 que, según ha confirmado el Comité de Seguridad Marítima, han comunicado información que demuestra que se ha dado un efecto pleno y completo a las disposiciones pertinentes del Convenio

Albania	Finlandia	Micronesia	Seychelles
Argelia	Francia	(Estados Federales)	Sierra Leone
Antigua y Barbuda	Gabón	Mongolia	Singapur
Argentina	Gambia	Montenegro	Eslovaquia
Australia	Georgia	Mónaco	Eslovenia
Austria	Alemania	Marruecos	Islas Salomón
Azerbaiján	Ghana	Mozambique	Sudáfrica
Bahamas	Grecia	Myanmar	España
Bangladesh	Grenada	Namibia	Sri Lanka
Barbados	Guatemala	Nauru	Sudán
Bélgica	Guinea	Nepal	Suecia
Belize	Haití	Países Bajos**	Suiza
Benin	Honduras	Nueva Zelanda	República Árabe de Siria
Brasil	Hungría	Níger	Tailandia
Brunei	Islandia	Nigeria	Togo
Bulgaria	India	Niue	Tonga
Cambodia	Indonesia	Noruega	Tinidad y Tobago
Camerún	Irlanda	Omán	Trinidad y Tobago
Canadá	República Islámica de Irán	Pakistán	Túnez
Cabo Verde	Italia	Palau	Turquía
Chile	Israel	Panamá	Turkmenistán
China	Jamaica	Papua Nueva Guinea	Tuvalu
Colombia	Japón	Paraguay	Ucrania
Comoros	Jordania	Perú	Emiratos Árabes Unidos
Congo	Kenya	Filipinas	Reino Unido ***
Islas Cook	Kiribati	Polonia	Rep. Unida de Tanzania
Costa de Marfil	Kuwait	Portugal	Estados Unidos
Croacia	Latvia	Qatar	Uruguay
Cuba	Líbano	República de Corea	Vanuatu
Chipre	Liberia	República de Moldavia	Venezuela
República Checa	Libia	Rumania	Vietnam
República Popular Democrática de Corea	Lituania	Federación rusa	Yemen
Dinamarca*	Luxemburgo	St Kitts y Nevis	
Dominica	Madagascar	Santa Lucía	
Ecuador	Malawi	San Vicente y Granadinas	Hong Kong, China *
Egipto	Malasia	Samoa	Macao, China *
Guinea Ecuatorial	Maldivas	Santo Tomé	Isla Faroe *
Eritrea	Malta	y Príncipe	Isla de Man ***
Estonia	Islas Marshall	Arabia Saudita	Bermuda ***
Etiopía	Mauritania	Senegal	Isla Caimán ***
Fiji	Mauricio	Serbia	Gibraltar ***
	México		* <i>Miembro asociado</i>

## Anexo B

### Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), 1978, en su forma enmendada

Asesoramiento para los oficiales de supervisión por el Estado rector del puerto sobre las disposiciones transitorias para la implantación plena de los requisitos de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio STCW y el Código, el 1 de enero de 2017

1. El Comité de Seguridad Marítima, en su 89ª sesión (11 al 20 de mayo de 2011), tomó nota de la necesidad de hacer algunas aclaraciones sobre la implantación de las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW), 1978, en su forma enmendada, ante su inminente entrada en vigor el 1 de enero de 2012.
2. El Comité tomó nota de la entrada en vigor el 1 de enero de 2012 de los requisitos enmendados del Capítulo VIII. No obstante, algunos aspectos de la formación de la gente de mar, por ejemplo, la Gestión de Recursos de Cámaras de Máquinas (ERM) y la Gestión de Recursos de Puente (BRM) no habrán de completarse hasta el 1 de enero de 2017.
3. En especial, el Comité observó con preocupación que al aproximarse la fecha de entrada en vigor del 1 de enero de 2012, la gente de mar podría encontrarse con dificultades prácticas, respecto a los requisitos relacionados con la protección, para obtener las titulaciones y/o los refrendos necesarios exigidos en conformidad con la regla VI/6 de las Enmiendas de Manila de 2010. En este sentido, el Comité tomó nota de las disposiciones transitorias que la Sección -VI/6 establece, hasta el 1 de enero de 2014, para el reconocimiento de la gente de mar cuyos periodos de embarco aprobados comenzaron antes del 1 de enero de 2012.
4. El Comité instó a las Partes y a las Compañías para que velen por que la formación necesaria y la titulación de la gente de mar encaminada a garantizar el cumplimiento total de las Enmiendas de Manila de 2010, comiencen lo antes posible.
5. El Comité recomendó que las Administraciones informen a las autoridades que han de ejercer el control por el Estado rector del puerto que, hasta el 1 de enero de 2014, incluso si la documentación de un marino, respecto a la formación en aspectos de protección conforme a la Regla V-1/6, no cumple las Enmiendas de Manila de 2012, sea suficiente para aceptar el cumplimiento de la Sección 13 del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS).
6. El Comité acordó que:
  - .1 para la gente de mar que posea títulos conforme a las disposiciones del Convenio aplicables con anterioridad al 1 de enero de 2012 y que no haya satisfecho los requisitos de las Enmiendas de Manila de 2012, la validez de todo título revalidado no se prolongue con posterioridad al 1 de enero de 2017;
  - .2 para la gente de mar que posea títulos expedidos conforme a las disposiciones del Convenio aplicables inmediatamente antes del 1 de enero de 2012 que ha cumplido los requisitos de las Enmiendas de Manila de 2012, la validez de todo título revalidado puede prolongarse con posterioridad al 1 de enero de 2017;

- .3 para la gente de mar que comenzó un periodo de embarco aprobado, un programa de educación y formación aprobado o un curso de formación aprobado antes del 1 de julio de 2013, la validez de todo título expedido no deberá prolongarse con posterioridad al 1 de enero de 2017, a menos que cumpla los requisitos de las Enmiendas de Manila de 2012; y
- .4 para la gente de mar que comenzó un periodo de embarco aprobado, un programa de educación y formación aprobado o un curso de formación aprobado después del 1 de julio de 2013, la validez de todo título expedido podrá prolongarse con posterioridad al 1 de enero de 2017.
7. Considerando que el cuadro B-1/2 contiene una lista de títulos y pruebas documentales exigidas en virtud de las disposiciones pertinentes del Convenio, el Comité recomienda que las Administraciones tengan en cuenta que los títulos o pruebas documentales en virtud de las Enmiendas de Manila de 2010 han cambiado en cuanto a su contenido y denominación. Las Administraciones pueden expedir títulos o pruebas documentales en virtud de las disposiciones de las Enmiendas del Código STCW de 1995 cuya validez no deberá prolongarse después del 1 de enero de 2017 o títulos nuevos conforme a las disposiciones de las Enmiendas de Manila de 2012, según sea apropiado.
8. Dado que los requisitos médicos en virtud de la Regla 1/9 cambiaron considerablemente en virtud de las Enmiendas de Manila de 2010, el Comité acordó que la Regla 1/15 también fuese aplicable a los certificados médicos expedidos en virtud de la Regla 1/9 y, por consiguiente, la validez de los certificados médicos expedidos en conformidad con las Enmiendas del Convenio STCW de 1995 no deberá prolongarse con posterioridad al 1 de enero de 2017. En consecuencia, las Administraciones podrán continuar expidiendo certificados médicos en virtud de las Enmiendas al Convenio STCW de 1995 hasta el 1 de enero de 2017 o títulos nuevos en virtud de las disposiciones de las Enmiendas de Manila de 2010, según sea apropiado.
9. El Comité recomendó que para los títulos de la gente de mar con fecha de caducidad posterior al 1 de enero de 2017, las autoridades de supervisión por el Estado rector del puerto acepten el título expedido como prueba prima facie de que el marino ha cumplido la norma de competencia prescrita por las Enmiendas de Manila de 2010 en conformidad con las disposiciones de control del Artículo X y de la Regla 1/4.
10. Se invita a los Gobiernos miembros a asesorarse debidamente y a poner esta circular en conocimiento de todas las partes interesadas, en especial, de los oficiales de control por el Estado rector del puerto cuando ejerzan el control en virtud de las disposiciones del Artículo X y la Regla 1/4.

## Anexo C - Resumen de requisitos

**Nota:** El/los título(s) que debe poseer todo marino depende(n) de la(s) función(es) y nivel de responsabilidad que desempeñe a bordo. El cuadro siguiente se suministra a título orientativo para indicar los posibles títulos exigidos por rango de acuerdo con las prácticas laborales habituales a bordo del buque. Para hallar los requisitos exactos aplicables, se recomienda enfáticamente al lector remitirse a la Sección 2 de esta guía, el Convenio STCW y las Administraciones marítimas del país que expide el/los título(s) y, si fuese diferente, del país del estado de abanderamiento del buque a bordo del cual el marino se propone prestar servicio.

<b>Categoría</b>	<b>Título STCW</b>	<b>Enmiendas de 2010</b>
Título principal	Título de competencia <b>Título de suficiencia</b> Refrendo <b>Título para marineros que forman parte de la guardia</b> Refrendo de reconocimiento, bandera extranjera <b>Aptitud física</b>	Nuevos títulos <b>Nuevos títulos</b> No hay cambio <b>No hay cambio</b> No hay cambio <b>Revisado</b>
Fonda	Titulación de cocinero	Requisito de la OIT
Prueba documental de formación básica en seguridad	<b>Técnicas de supervivencia personal</b> Lucha contra incendios <b>Conocimientos básicos de primeros auxilios</b> Responsabilidades de seguridad personal y sociales	<b>No hay cambio</b> No hay cambio <b>No hay cambio</b> No hay cambio
Familiarización	<b>Familiarización específica para el buque</b> Familiarización en aspectos de protección	<b>No hay cambio</b> Nuevo requisito
Personal al que se han asignado otras funciones de seguridad o protección	Suficiencia en embarcaciones de supervivencia y botes de rescate Botes rápidos de rescate Técnicas avanzadas de lucha contra incendios Conocimientos de primeros auxilios Cuidados médicos Oficial de protección del buque Conocimiento o formación de los aspectos de protección	Repaso cada 5 años Repaso cada 5 años Repaso cada 5 años Actualización de la orientación Nuevo requisito Nuevo requisito
APRA, RADAR SMSSM	ARPA (si está instalado) <b>Radar</b> SMSSM-ROC (operador restringido) o GOC (operador general)	No hay cambio No hay cambio No hay cambio
Personal encargado de operaciones de carga en buques tanque	Formación básica en petroleros y quimiqueros Formación avanzada para petroleros Formación avanzada para quimiqueros Formación básica en petroleros y quimiqueros para marineros Formación básica para oficiales en } buques tanque para Formación básica para marineros en } transporte de gas Formación avanzada para } licuado	Nuevo formato Nuevo formato Nuevo formato Nuevo formato Nuevo formato Nuevo formato Nuevo formato
Personal en buques de pasaje	Formación en control de multitudes Formación en seguridad Formación en seguridad de los pasajeros Formación en gestión de emergencias y comportamiento	No hay cambio Enmendado No hay cambio No hay cambio
Formación	Libro de registro de la formación	No hay cambio

Oficiales										Marineros										Otros				
puente					máquinas					puente					máquinas					fonda	Otros			
Capitán	Primer oficial de puente	Oficial de guardia	Oficial radioelectrónico	Jefe de máquinas	1º Oficial de máquinas	Oficial de guardia	Oficial electrotécnico	Electricista	Cadete (puente/máquinas)	Contraestre	Marinero de guardia	AB Puente/Integrado	OS//Soldador/Mecánico	Grumete/Aprendiz	Marinero electrotécnico	Bombero/Engrasador	Marinero de guardia	AB Máquinas/Integrado	Marinero electricista	Aprendiz de maquinista	Mayordomo/Sobrecargo	Cocinero/2º mayordomo	Camarero/Ayudante	Todo personal que preste servicios directos a l pasaje
◆	◆	◆	◆	A	◆	◆	◆	◆	◆			◆			◆			◆	◆				◆	◆
◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆
D	D	D	D	D	D	D	D	D	D		D		D		D	D	D							D
◆	◆	◆																						
◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆			◆	◆	D			◆	◆	◆							
◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆			◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆							
D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D	D				D	D	D				D	D	D	D
◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆

**Clave:** \*= requisito obligatorio; D = si se ha designado una función específica; A = todo radiooperador en buque sin SMSSM instalado necesita estar en posesión de un título. Ahora todos los miembros de la tripulación deben guardar registros de la formación si desean ser dispensados del curso de repaso cada 5 años para formación en seguridad, etc., pero podrían no requerir un libro de registro en todos los casos.



**Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte**  
49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido

Tél: +44 (0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

**[www.itfglobal.org](http://www.itfglobal.org)**