

¿POR QUÉ AEMC SE OPONE A LA TITULACIÓN DE INGENIERO NÁUTICO?

ADAPTACIÓN LOS ESTUDIOS DE NÁUTICA AL ESPACIO EUROPEO DE ENSEÑANZA SUPERIOR(EES)

NOTAS ACLARATORIAS DEL RECHAZO DE AEMC A LA TITULACIÓN DE INGENIERO NÁUTICO Y PLANES DE ESTUDIO CORRESPONDIENTES.

En relación con la propuesta de titulaciones que el Director de la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón ha elevado al Consejo de Gobierno de la Universidad de Oviedo, y que éste parece haber aprobado formalmente el día 23 de Julio de 2008,

La Asociación Española de la Marina Civil, expone lo siguiente:

Debería estar muy claro que Náutica y Máquinas son carreras de distinta naturaleza. La carrera de Náutica, por el contenido de las materias que engloba: gestión náutica, derecho marítimo, gestión de cargas y transportes especiales, meteorología aplicada, maniobras, idiomas, prevención de riesgos medioambientales, teoría del buque, administración, relaciones públicas, etc., se encuadra universalmente en el ámbito académico que corresponde a los estudios de Ciencias, siendo así que estas enseñanzas reciben a nivel internacional la denominación de "Nautical Sciences", Ciencias Náuticas. Por el contrario, la carrera de Máquinas se incardina en el área de las carreras técnicas: "Marine Engineering". Y consecuentemente, el título profesional que obtienen quienes culminan esos estudios es el de "Chief Engineer", que en España se ha traducido erróneamente por Jefe de Maquinas.

Conviene recordar al respecto que España en el año 1980 se establecen las titulaciones de Diplomado (primer ciclo) y Licenciado (segundo ciclo). Sin embargo, ahora, 28 años después, (2008), sin que se hayan registrado cambios en el plan de estudios que justifiquen una mutación drástica de la naturaleza de los estudios de Náutica, se pretende que dejen de ser Licenciatura (área de Ciencias) para convertirse en Ingeniería (área Técnica). Es evidente que desde el punto de vista académico-jurídico no hay fundamentos que avalen un cambio tan radical.

De lo anteriormente expuesto se deduce que la carrera de Náutica ni es ni nunca ha sido una carrera técnica, por lo tanto no le es propia la titulación de Ingeniería, salvo que, por inconfesados intereses,- patrimonialización del campus de Gijón, legitimación del intrusismo ingenieril en el ámbito estrictamente náutico- se pretenda establecer una titulación que nos diferencie del resto de los países marítimos del mundo.

Conviene recordar con respecto a lo expuesto en el párrafo anterior que los profesores de las Facultades y Escuelas de Náutica que han propuesto esa aberración llamada "Ingeniería Náutica", pretenden justificar el supuesto carácter técnico de la carrera náutica amparándose en una ley caduca, nacida en año 1961, propia de la dictadura franquista, cuando la Armada ejercía una asfixiante tutela sobre las carreras de Marina Mercante.

Conviene recordar asimismo que la norma en cuestión, la Ley 144/1961, calificaba a las escuelas de náutica- *que hasta entonces lo habían sido de Náutica y Máquinas, como correspondía por su naturaleza dispar-* de grado medio, a pesar de que para la obtención del título de Capitán o para el de Jefe de Máquinas era necesario superar tres años de carrera, más un curso completo para la obtención del título de Piloto, más otro curso posterior para la obtención del título de Capitán. En total había que superar cinco cursos a los que había que sumar un largo período de prácticas en la mar, lo que suponía otros cuatro o cinco años más para obtener el título de Capitán. Es decir, se trataba de una carrera de 9 a 10 años, como mínimo. Aquella injusticia no se pudo superar hasta el año 1979, cuando a instancias del Colegio de Oficiales de Marina Mercante se publica el Decreto 355/79, por el que se reconocen en los ámbitos académico, administrativo y laboral los efectos de la titulación superior universitaria a Capitanes, Jefes de Máquinas y Oficiales Radioelectrónicos de 1ª clase.

(Véanse ANEXO I y ANEXO II)

¿Qué razones hay para oponerse a la Ingeniería Náutica? .-

1º.- DIVERGENCIA

Uno de los objetivos prioritarios del Espacio Europeo de Enseñanza Superior es la convergencia, y no la divergencia, como propone la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón, de las titulaciones con el resto de los países integrantes de la Unión Europea. Por lo tanto, no resulta justificable que las titulaciones náuticas en España vayan a ser radicalmente dispares con respecto a las existentes en aquellos países que ya se han adaptado al EEES o han formulado propuestas de adaptación. Tal disparidad se hace patente no sólo en titulaciones, sino por las exigencias superfluas que España incorpora en los procesos formativos, que discriminan al futuro marino español con respecto a otros marinos europeos, lo que afecta a los futuros profesionales no sólo en el ámbito de la navegación, sino que merman de forma sustancial sus posibilidades reales de competir por aquellos puestos en tierra (puertos, navieras, administración pública, centros docentes, compañías de seguros, etc.) que por sus características demandan el perfil profesional del titulado superior en Náutica. El plan propuesto por la ESM Civil de Gijón - y confirmado por la Asociación de Navieros Españoles - dilata injustificadamente en el tiempo la obtención del título profesional de capitán**, por lo que priva al marino español de concurrir a dichos puestos en igualdad de condiciones.

**Nota: En esta misma sección (artículos), a continuación de éste, se inserta un cuadro en el que se relacionan las titulaciones náuticas existentes en otros países de Europa y del mundo.

2º.- ADQUISICIÓN DE COMPETENCIAS.

De acuerdo con la vigente normativa universitaria, el plan de estudios conducente a la obtención de un título debe tener como objetivo central el garantizar la adquisición de competencias por parte de los estudiantes. A estos efectos, se ha de entender por competencias una combinación de conocimientos, habilidades (intelectuales, manuales, sociales, etc.), actitudes y valores que capacitarán a un titulado para afrontar con garantías la resolución de problemas o la intervención en un asunto en un contexto académico, profesional o social determinado.

Es evidente que las exigencias de una ingeniería y las de una licenciatura, en asignaturas básicas, como lo son las matemáticas, la física, el dibujo, etc., presentan distintas especificidades y niveles de exigencia. En el caso concreto de

los estudios de Náutica el paso de una licenciatura a una ingeniería implicaría que los alumnos de Náutica tuviesen que realizar un esfuerzo superfluo para superar las exigencias de unas materias configuradas en base a una proyección profesional que no se corresponde con la de los titulados superiores de Navegación y Transporte Marítimo. Por otra parte, ese mayor nivel de exigencias en materias superfluas iría en detrimento de la adquisición de conocimientos y competencias en materias esenciales para el futuro profesional del marino. En otras palabras, el alumno se vería forzado a realizar un esfuerzo carente de sentido, un esfuerzo no para mejorar su formación como futuro marino, sino para dar satisfacción a intereses ajenos a los suyos y a los de su profesión.

3º.- INMOVILISMO

Si uno de los objetivos del nuevo modelo universitario es facilitar la movilidad de los titulados universitarios dentro de la Unión Europea, de acuerdo con el artículo 7.4 de la directiva 2005/36/CE, relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales, parece obvio que de ser implantada en España una titulación de carácter atípico, como lo es la de Ingeniería Náutica, lejos de facilitar la pretendida movilidad, se estarían creando barreras y obstáculos que producirán probablemente el efecto contrario.

Conviene señalar al respecto, que la "ingenieritis" es una patología típicamente hispánica, con escasa proyección más allá de nuestras fronteras, especialmente en el ámbito marítimo anglosajón. En otras palabras, la pretendida Ingeniería Náutica sería una titulación con escaso interés náutico en un territorio global y abierto como lo pretende ser el Espacio Europeo de Enseñanza Superior.

4º.- ESPÍRITU

Si un plan de estudios debe entenderse como un acuerdo entre universidad y sociedad, que establece las bases para la confianza que un estudiante deposita en la universidad y en el programa de enseñanza-aprendizaje en el que ingresa.

Si un plan de estudios entraña un proyecto y un proceso de adquisición de conocimientos y competencias para dar respuesta a las demandas reales de la sociedad, es evidente que ni los conocimientos teóricos que se pretenden adquirir ni el tiempo disponible para adquirir tales conocimientos y competencias en áreas netamente náuticas van a garantizar a la sociedad la formación de los profesionales náuticos que ésta demanda.

No han de ser los intereses de unos navieros marginales, dedicados básicamente al cabotaje español, incapaces de competir en los mercados internacionales, tradicionalmente despreocupados de la formación de sus capitanes y oficiales, míseros en retribuciones y claramente proclives a sustituir a los profesionales españoles por extranjeros, los más acreditados para modular los planes de estudios de los futuros titulados de Náutica. Su opinión ha de ser tenida en cuenta, pero ponderando en justos términos su peso específico.

El plan expuesto por el tándem ANAVE-NAVALES, no fomenta precisamente las vocaciones náuticas, sino que más bien ahuyentará a los estudiantes en el trance de elegir carrera profesional, especialmente tras unos años de nefanda experiencia en la aplicación de semejante despropósito. Tener que esperar a los 45 O 50 años de edad para obtener el título de capitán, es motivo más que suficiente para elegir otra carrera.

(A continuación de este informe, se incluye la propuesta presentada por ANAVE

sobre la carrera de Náutica, en la ETS de Ingenieros Navales, de Madrid.)

5º.- STCW

La normativa en vigor exige que los nuevos títulos cumplan las condiciones establecidas en la correspondiente normativa. Este es el caso de los títulos que habilitan para el ejercicio de profesiones reguladas con condiciones mínimas de formación establecidas en la directiva comunitaria 2005/36/CE o en otras normas análogas del derecho español. Su referencia y cumplimiento en todos sus términos será obligada en el diseño de los títulos.

A nuestro entender, no se tiene en cuenta que las enseñanzas de Náutica están sujetas a las directrices y contenidos del Convenio Internacional sobre Titulación Formación y Guardias para Gente de Mar, IMO 1978.

Existen abundantes razones para estimar que, en la práctica, el nuevo plan de estudios no llega a satisfacer los mínimos exigidos por el STCW, ni ofrece el margen académico necesario para que el graduado tenga el necesario conocimiento básico de los instrumentos protocolarios, directrices, resoluciones, directivas, etc. que ha de aplicar en el ejercicio de su profesión, tanto a bordo como en tierra.

Es un plan forzado y comprimido, en el que se excluyen contenidos específicos básicos.

6º.- BARCO/S DE PRÁCTICAS

No se articulan las prácticas ni se contempla la incorporación de uno o varios buques de prácticas, que resultan esenciales para la adquisición de la competencia profesional.

Todos los grandes centros de Estudios Náuticos a nivel internacional cuentan con esos medios esenciales para la formación de los futuros marinos.

7º.- LIMITACIONES ABURDAS

Los planes se estructuran desde una visión restrictiva del campo profesional, confirmando la tradicional miopía que ha caracterizado a la España conservadora en relación con las actividades náuticas. Las posibilidades de especialización - una de las claves del éxito profesional- son prácticamente nulas. Las posibilidades de intercambio con otras facultades de Náutica, pura ilusión.

Es evidente que un capitán no puede pasar de un crucero a una draga o de ésta a un buque Ro-Ro, sin más trámite que un simple despacho administrativo. Es requisito indispensable que ese capitán se especialice y realice unas prácticas previas. Sin embargo, tal opción no está contemplada en la propuesta que se pretende implantar.

8º.- CORTEDAD DE MIRAS

La propuesta formulada no está orientada a dar respuesta satisfactoria a las demandas de una sociedad moderna necesariamente vinculada a la mar. No tiene en cuenta que en un futuro próximo la demanda de profesionales náuticos en tierra será muy superior a la demanda de éstos en la flota española.

La solución de abrir la válvula de cloaca para convertir a los "capitanes de yate" en

marinos profesionales resulta esperpéntica.

En los años noventa, se cometió el grave error de prescindir de los Oficiales Radioelectrónicos. Los navieros encabezaron aquel disparate. Ahora, el déficit de éstos profesionales es alarmante. ¿Se volverán a cometer los mismos errores con los estudios de náutica?

Tampoco se tiene en cuenta que los barcos civiles tienden al gigantismo, a la incorporación de equipos sofisticados, a la rapidez operativa y a la especialización de cargas. Ni se valora la importancia de que esos barcos han de estar manejados por profesionales altamente cualificados. Depender totalmente de pilotos y capitanes formados en países emergentes - con la pueril pretensión de abaratar costes por la vía de la degradación profesional- es sinónimo de fracaso. Las grandes potencias marítimas están adoptando medidas para evitar las consecuencias del creciente déficit de marinos civiles bien formados. España, por el contrario, con propuestas como la que se acaba de presentar en Asturias, y con las bendiciones de los navieros, apuesta claramente por rubricar su fracaso en la mar.

El nuevo plan, no contempla escenarios reales. El itinerario profesional que el tandem navieros-avales propone para los futuros pilotos y capitanes es una muestra más de insensatez y de falta de respeto hacia quienes constituyen su principal activo empresarial.

9º.- PROFESORADO

El profesorado ha de adaptar sus conocimientos a las nuevas exigencias. Ha de evolucionar y especializarse. Nadie enseña lo que ignora. Sin embargo, en el nuevo plan, no se advierten mecanismos que garanticen el reciclaje del profesorado, la conexión de los profesores con el shipping, con los espacios marítimo-portuarios, con la construcción naval, con las administraciones marítimas y con las nuevas tecnologías, por lo que difícilmente se superarán las deficiencias actuales.

10º.- CONFUSIÓN

Se proponen titulaciones carentes de sentido y tendentes a generar confusión y conflictos competenciales a nivel profesional:

Ingeniero Náutico
Ingeniero Marítimo
Ingeniero Oceánico.

¿Terminarán por sumarse a este pintoresco grupo de titulaciones las de los pilotos de Aviación Civil, como futuros Ingenieros del Aire.?

11º.- ERROR HISTÓRICO

Se comete el mismo error histórico que llevó a España al fracaso marítimo: se pretende constreñir la carrera de Ciencias Náuticas, distorsionando su estructura, planes de estudio y titulaciones, y no para ajustarse a la demanda real de la sociedad, a la Europa de nuestro tiempo, sino para ajustarla a intereses ajenos a la realidad misma.

Es conveniente recordar que con la llegada de los Borbones al poder, a principios del siglo XVIII, se creó una Armada de nuevo cuño y ésta, tan pronto como tuvo poder, se encargó de marginar a los marinos civiles, potenciando por el contrario a los hijos de la nobleza como futuros marinos militares, para lo que se

crea la Academia de Guardiamarinas (Cádiz, 1717) y SE establecen planes de estudios teóricos de rango superior, al estilo francés. A partir de aquel momento, y quizás como fórmula más eficaz para destruir competidores profesionales, se destrozan las enseñanzas de marina civil: los planes de estudio fueron castrados, las escuelas de Náutica fueron postergadas, sus presupuestos quedaron reducidos a la mínima expresión, o sin asignación presupuestaria del Estado. Como confirmación de la filosofía que entrañaba tal proyecto, los pilotos que salían de las Escuelas Náuticas eran tratados como oficiales inferiores y quedaban sometidos al capricho y dictado de la Armada. En definitiva, el clasismo y desarme académico del marino "competidor", dieron lugar a unos resultados que son ampliamente conocidos: Trafalgar, Filipinas, Cabo Passaro, Cuba, Puerto Rico, isla de Guam, etc.

A finales del siglo XVIII, Jovellanos intentó poner remedio al despropósito armado, pero, y a pesar de haber contado con el apoyo inicial del Ministro de Marina, desde Oviedo y desde otros núcleos acomodados en las camaretas de tierra firme, se haría todo lo posible por apagar aquel destello ilustrado que pretendía poner luz y racionalidad en la tiniebla marítima de este país.

La tecnoburocracia pretende que el gobierno socialista respalde una estrategia del mismo tenor, sin recapitar quizás sobre las consecuencias que tendrá para España esa forma de modular las Enseñanzas de Náutica en función de los propios intereses corporativos. Probablemente el afán de la tecnoburocracia se centre superar sus propias deficiencias profesionales recurriendo a un enroque náutico, pues no en vano la Ingeniería Naval cosecha el mayor fracaso académico de todo el ámbito universitario.

12º.- FRACASO ACADÉMICO

En los términos que se ha planteado la carrera de Náutica, lo más probable es que tras el efecto "ingenieritis", se produzca un lamentable fracaso académico.

13º.- FRACASO PROFESIONAL

Por último, hay que reseñar que de acuerdo con las normas en vigor, los títulos universitarios deben ser coherentes con el principio de libre movilidad de estudiantes y titulados. La garantía de este principio es necesaria para la construcción del Espacio Europeo de Educación Superior al tiempo que se constituye como un pilar básico del derecho comunitario, contenido tanto en los Tratados Fundacionales como en el derecho derivado. De este modo, los títulos deben preparar para el acceso al ejercicio profesional, es decir, deben tener como objetivo la amplia empleabilidad de sus titulados.

Como ya se indicado anteriormente, estos principios podrían resultar violados de ser aprobada la nueva titulación Náutica en los términos previstos.

14.- EL COMME

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante, si bien goza de las atribuciones legales que le son expresamente reconocidas, actualmente, carece de los mínimos democráticos requeridos para ser representativo del cuerpo profesional, por lo que no está en condiciones de avalar una decisión de esta naturaleza.

15.- ACTUACIÓN POR SORPRESA.

Es muy significativo que se elija el periodo estival para perpetrar un despropósito como el que entraña la propuesta formulada por el Director de la E.S. Marina Civil

de Gijón.

Como ya se subrayado anteriormente, este plan se ha "facturado" entre unos pocos y a espaldas del cuerpo profesional, al que no se le ha informado ni puntual ni detalladamente del contenido y alcance de mismo.

16.- LA UNIVERSIDAD DE OVIEDO DEBERÍA REFLEXIONAR.-

Antes de dar vía libre a un proyecto tan incalificable como el propuesto por la Director de la ESMC de Gijón, la Universidad de Oviedo debería reflexionar sobre cuál ha sido su aportación al desarrollo marítimo de Asturias en el transcurso de los últimos doscientos años, y cuál ha sido su participación en el proceso que ha hecho de Asturias un referente marítimo?

Sería muy deseable que la Universidad de Oviedo, la Universidad del Principado, prescindiese de prejuicios dieciochescos a la hora de liderar un proceso de adaptación y modernización esencial para Asturias. Sería un grave error hipotecar el futuro de las Ciencias Náuticas cediendo a pretensiones y estrategias de dominio corporativo sobre el "campus gijonés", cediendo a etiquetados homogéneos del mismo, y, en definitiva, a los sectarismos académicos que tanto daño han causado a este país.

El futuro de de las Ciencias Náuticas no pasa por componendas de alambique y obra espiritual, sino por una visión más amplia de lo que la mar y sus rutas abiertas representan para Asturias y para España.

No es el enclaustramiento la mejor forma de hacer futuro. Fomenten ustedes el necesario debate y aporten a él argumentos más sólidos que unas pueriles declaraciones de periódico, carentes del mínimo rigor académico y profesional.

Asturias necesita muchos más que un mausoleo dedicado a las subastas de pescado, mucho más que un superpuerto sumidero de fondos públicos, mucho más que ampliaciones portuarias injustificadas, mucho más que astilleros en quiebra,- probablemente fraudulenta-; mucho más que puertos autonómicos en manos de incompetentes, mucho más que dragas engendro, supervaloradas; mucho más que caladeros explotados irracionalmente, mucho más que una Administración autonómica carente de conocimientos náuticos.

Asturias necesita marinos bien formados que dinamicen los asuntos marítimos, dándoles el nivel, la calidad, la competitividad y la eficacia que demanda la sociedad de nuestro tiempo.

Asturias necesita, por encima de todo, que la distancia entre Oviedo y el litoral no haya que medirla, como ocurre actualmente, en años luz.

Post data: Estas notas y comentarios han de ser perfeccionadas tras un análisis en detalle del proyecto completo que hemos solicitado al Director de la Escuela Superior de la marina Civil de Gijón.

ANNEXO I.-

EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN APLICABLE A LAS CARRERAS DE NÁUTICA, MÁQUINAS Y RADIOELECTRÓNICA

La Ley 144/1961, de 23 de diciembre, sobre Reorganización de las Enseñanzas

Náuticas y de Pesca, califica a las enseñanzas cursadas en las Escuelas Oficiales de Náutica y Máquinas (que pasan a denominarse Escuelas Oficiales de Náutica), dependientes del Ministerio de Comercio como Enseñanzas Técnicas de Grado Medio, enmarcándolas, por tanto, en el ámbito educativo general de la nación regulado entonces por Ley de 20 de julio de 1957. Esta calificación académica de EE.TT. de Grado Medio se refiere a las enseñanzas conducentes a la obtención de los títulos de Piloto y de Oficial de Máquinas de la Marina Mercante. Las titulaciones profesionales de Capitán y de Maquinista Naval Jefe no obtendrían la correspondiente calificación académica superior hasta el año 1975.

El Decreto 1439/75 de 26 de junio de la Presidencia de Gobierno, sobre Calificación de las enseñanzas de la carrera de Náutica, establece que la Enseñanza Náutica Superior tendrá del nivel que corresponde al segundo ciclo de la Enseñanza Universitaria, entendiéndose por Enseñanza Náutica Superior la cursada en las Escuelas Oficiales de Náutica para la formación completa de Capitán de la Marina Mercante (título profesional existente oficialmente desde 1890), Maquinista Naval Jefe (título profesionalmente creado en 1963), así como de Oficial de Primera Clase del Servicio Radioeléctrico de la Marina Mercante, mientras que califica con el nivel de Escuela Universitaria los estudios de cursados para la formación completa de Piloto de segunda clase, Oficiales de Máquinas de segunda clase y Oficiales de segunda clase del Servicio Radioeléctrico de la Marina Mercante. Los planes de estudio se aprueban por Orden de 18 de octubre de 1977. Con anterioridad a esta fecha las titulaciones obtenidas al finalizar los estudios en las Escuelas de Náutica eran titulaciones profesionales con efectos académicos. A partir de esta nueva calificación de las enseñanzas, se separan las titulaciones académicas de las titulaciones profesionales de Marina Mercante. La expedición de las primeras corresponde al Ministerio de Educación / Universidades, mientras que los títulos profesionales los expide el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualmente Ministerio de Fomento).

Por Real Decreto 2841/1980 de 4 de diciembre (BOE de 5 de enero de 1981) las Escuelas Oficiales de Náutica, dependientes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pasan a denominarse Escuelas Superiores de la Marina Civil, al mismo tiempo que se establecen las titulaciones académicas de Diplomado de la Marina Civil y Licenciado de la Marina Civil en las secciones de Náutica, Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval. Y se regula el acceso al tercer ciclo de las enseñanzas. En este mismo Real Decreto se establecen las nuevas denominaciones de los títulos profesionales de Marina Mercante.

El referido Real Decreto 1439 de Junio de 1975, sobre calificación de las enseñanzas de la carrera de Náutica, y posteriores Reales Decretos citados, establecen el pleno nivel universitario, de sus distintos ciclos, de dichas Enseñanzas Náuticas, pero la integración real tanto en la Universidad, tanto de las enseñanzas como de los Centros que las imparten, sólo se produce a partir del año 1988. En concreto: los Reales Decretos 1522/1988 y 1460/1989, respectivamente, integran las Enseñanzas Superiores de la Marina Civil en la Universidad y traspasan a la Comunidad Autónoma de Galicia las funciones y servicios del Estado en materia de dichas enseñanzas mientras que por Decreto 8/1990 de la Consellería de Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia, la Escuela Superior de la Marina Civil se integra en la recién creada Universidad de La Coruña.

En el año 1992 se establecen los actuales títulos universitarios oficiales de Diplomado en Máquinas Navales, Diplomado en Navegación Marítima, Licenciado en Máquinas Navales y Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, mediante Reales Decretos 924, 925, 917 y 918 respectivamente, y se aprueban las directrices generales propias conducentes a la obtención de los mismos. Los Planes de Estudio,

actualmente vigentes , conducentes a la obtención de dichas titulaciones, fueron aprobados por Resoluciones Ministeriales de 9 de Mayo de 1996 (BOE de 11 de Junio) y de 24 de Enero de 1997 (BOE de 27 de Febrero) para las diplomaturas y licenciaturas respectivamente.

ANEXO II.-

Ciencias Náuticas.-

Las Ciencias Náuticas.- (Nautical science), integran el conjunto de materias relativas a la organización, gestión, operación y control comercial de los barcos y sus infraestructuras asociadas.

El los estudios conducentes al graduado en Ciencias Náuticas deben e desarrollar los conocimientos y prácticas necesarias para ejercer a bordo de un barco comercial de cualquier tipo, tamaño y navegación, o para ejercicio de la profesión en tierra en cualquiera de los ámbitos relacionados con las ciencias náuticas.

El graduado en Ciencias Náuticas ha de reunir las competencias requeridas para formar parte del equipo de gestión de barco sofisticados bien sean de carga o de pasaje, como Oficial, o en tierra en las áreas portuarias, Control de Tráfico marítimo, gestión y administración de empresas navieras, Facultades Náuticas, Compañías de Seguros, Empresas de gestión y control de cargas, financiación naval, operación y gestión comercial de los barcos, etc.

En resumen, las Ciencias Náuticas se proyectan netamente sobre las siguientes áreas:

Gestión náutica, manejo y control del barco en áreas portuarias o similares.

Gestión de la seguridad de la navegación, de las personas y prevención de riesgos mediambientales

Gestión de cargas diversas tanto a bordo como en las áreas portuarias.

- Responsabilidad y gestión en áreas portuarias portuaria actuando como Capitán marítimo, práctico de puerto, cargos de gestión en fabricantes y suministradores de productos náuticos, control de barcos, cargas, procesos de carga, sreas de formación y prácticas. Etc.

ANEXO III.-

El Libro Blanco presentado por las Escuelas durante el proceso de diseño de las nuevas titulaciones y Planes de Estudio, no refleja la realidad del sector marítimo-náutico ni ofrece la necesaria proyección sobre los escenarios de futuro en los que han de tener plena vigencia los futuros profesionales.

¿Quiénes están detrás de esta propuesta?

PROPUESTA DE **CARRERA NÁUTICA** PRESENTADA POR **ANAVE** EN LA ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE **INGENIEROS NAVALES**

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid fue escenario de una jornada organizada conjuntamente por ANAVE y BIMCO en la que se debatió el futuro de las profesiones marítimas y cómo despenar la vocación marinera entre los jóvenes. Alfredo de La Torre, subdirector general de Calidad y Normalización de Buques y Equipos del Ministerio de Fomento presentó el acto diciendo que hay que saber incentivar a las nuevas generaciones porque el sector tiene importancia en materia de transportes, abastecimiento alimenticio y energético de la población y también en el ocio y el descanso.

En los últimos años, las navieras españolas vienen experimentando una dificultad creciente para contratar marinos españoles cualificados y preparados. Esto se venía dando especialmente en los puestos de máquinas, pero ahora se está extendiendo también a los trabajos de puente y a los de fonda. Esto, según el director general de ANAVE, Manuel Carlier, repercute asimismo en otros sectores marítimos conexos como pueden ser la Administración o la construcción naval, entre otros. Según afirmó el director general de ANAVE en su ponencia 'Cómo fomentar más vocaciones marítimas en los jóvenes europeos? Problemática, consecuencias y posibles soluciones a la actual escasez de jóvenes profesionales', el problema no sólo afecta a España sino que ha sucedido antes en otros países europeos y desarrollados donde se ha agravado paulatinamente. Otros Estados han suplido la falta de mano de obra nacional con tripulantes no comunitarios. Así, el porcentaje de marinos extranjeros en buques de pabellón de la Unión Europea se acerca al 40%. Pero en España, los obstáculos administrativos existentes para contratar a marinos no comunitarios dificultan —a juicio de ANAVE— que nuestras navieras puedan hacerlo en igualdad de condiciones respecto a otros países y sin ventajas para nuestros marinos.

Otra de las dificultades a las que se enfrentan las empresas cuando desean contratar marinos no comunitarios es que en nuestros barcos prácticamente sólo se habla castellano, mientras que en buques de otros países el idioma oficial es el inglés. Esta circunstancia hace muy difícil la contratación de marinos procedentes por ejemplo de Polonia o Letonia, ya que pese a estar cualificados, no saben nuestro idioma.

Así las cosas, muchos buques del pabellón español deciden salir hacia otros pabellones como el de Madeira, Chipre o Malta, lo que supone una pérdida neta de empleos.

FALTA DE INTERES

Y, ¿por qué sucede esto?. ¿Por qué los jóvenes han perdido interés por hacerse a la mar?. Manuel Carlier reflexiona sobre estas cuestiones diciendo que si en el pasado los jóvenes 'heredaban' su amor por el mar gracias a lo que veían y les decían sus familiares y amigos. Hoy esto ya no ocurre así, porque las condiciones de vida en los barcos son muy duras y porque la escala de prioridades de la juventud en los países desarrollados así como su capacidad adquisitiva han cambiado. Además, en la actualidad los viajes y los medios para viajar están más al alcance de todos, bien para estudiar a través de becas internacionales o bien para conocer mundo como simples turistas.

A juicio de Manuel Carlier, también se detecta un menor interés por los estudios que exigen mayor esfuerzo y la carrera profesional de marino tiene una complejidad creciente, con convalidaciones periódicas. Por otra parte, la imagen que los medios de comunicación ofrecen de la Marina Mercante es, según sus palabras, 'a menudo poco atractiva, ligada normalmente a siniestros y accidentes'.

El director general de ANAVE asegura que para fomentar el interés por el mar hay que promover la imagen y la cultura marítima desde la infancia con campamentos en la costa y en buques escuela, cursos de vela, o concursos de literatura, pintura, fotografía con el mar y los barcos como tema de fondo. “A los jóvenes se les tendrían que dar más posibilidades para poder elegir una carrera marítima, mejores niveles de calificaciones en selectividad, información sobre profesiones y estudios marítimos y visitas a buques, astilleros y botaduras de barcos. Los universitarios deberían acceder a unos estudios cuya duración fuese acorde a unos planes racionalizados, a mejores conocimientos prácticos, con profesores ligados a las empresas que les alentarán a no abandonar sus estudios y que los titulados náutico-pesqueros pudieran acceder a la Universidad”, dijo en su conferencia.

Por último, declaró que a los titulados y profesionales del sector se les debería permitir poder prolongar la vida activa a bordo de los buques, con trasvases entre las profesiones marítimas y los trabajos en tierra, así como con planes de desarrollo de carrera profesional con los que pudieran conciliar la vida personal y familiar según las etapas de la vida, algo que ya están empezando a hacer algunas compañías.

DEMANDA DE TRABAJADORES

Desde ANAVE se piensa que hay que actuar cuanto antes para aumentar el número de marinos mercantes españoles, con cualificación y experiencia profesional, capaces de tripular buques de bandera española o de trabajar en tierra en empresas navieras, en la Administración o en otro tipo de compañías marítimas.

Y son las necesidades y la realidad del sector las que le hacen pensar así. “En la actualidad —dijo— existe un enorme volumen histórico de cartera mundial de pedidos de buques nuevos: 7.500 buques, con 420 millones de tpm. Por otra parte, cada vez se necesitan más profesionales marítimos para las sociedades de clasificación, astilleros y administración marítima y se prevé que en el plazo de dos a cuatro años se necesitarán unos 200.000 marinos más para toda la flota que va a entregarse (lo que significa casi un 20% de la fuerza laboral actual)”.

Teniendo en cuenta que las dificultades para reclutar marinos con experiencia se va a extender también a países como Filipinas o India que actualmente suministran mano de obra, el problema se va a ser cada vez mayor.

Por su parte, José Luis Aboli Santos, capitán de la Marina Mercante y jefe de personal de flota del Grupo Boluda, confirmó durante su intervención la dificultad con la que se encuentran las empresas para contratar marineros. “algo que se viene detectando en los departamentos de Recursos Humanos desde hace años pero especialmente durante los cuatro últimos”.

Según José Luis Aboli, que habló en estas jornadas de la “Escasez de Marinos Mercantes en el mercado laboral. Causas y Consecuencias”, la simple búsqueda de un recién titulado se hace boca a boca cuando los capitanes de los buques avisan de que algún ex alumno ha terminado las prácticas. Además, dijo, “muchos titulados de máquinas desaparecen del mercado laboral antes de iniciar una carrera profesional marítima, con lo que la contratación de un oficial de máquinas es compleja y laboriosa y el problema comienza a extenderse también a los titulados de formación profesional, algo que no ocurría antes”.

Este capitán de la Marina Mercante ve el futuro poco esperanzado “la falta de personal nacional cualificado se agudizará a medida que los trabajadores que se encuentran navegando alcancen la jubilación”, dijo. Algo que se puede agravar por

los nuevos coeficientes reductores, que permiten jubilarse con 28 años cotizados.

Además, las condiciones laborales de los marinos son cada día más duras. 'Antes — explicaba — el mayor aliciente que tenían los marineros era la llegada a puerto, con la posibilidad de tener un rato de ocio y poder visitar la ciudad donde atracaban. Sin embargo, hoy en día, los puertos están lejos de los centros urbanos y mal comunicados con las ciudades; los períodos de estancia se han acortado, los trámites, auditorias e inspecciones son cada vez más numerosos y se realizan en el puerto, con lo que a los tripulantes se les carga de trabajo, impidiendo en muchas ocasiones que puedan bajar a tierra 'dijo.

Esta situación, a su juicio, quema a los marineros quienes desean encontrar trabajos más cómodos en tierra. 'Seguirá habiendo jóvenes que estudien y ejerzan esta carrera por vocación pero su número será claramente insuficiente para las necesidades que demanda el sector', reconoció.

José Luis Aboli se queja de que en los barcos de pesca no deja de aumentar el número de trabajadores extranjeros mientras que existe un cupo máximo de 400 marinos extracomunitarios enrolados en los buques del REC. Además, dada la falta de conocimientos de idiomas por los marinos españoles, las navieras se ven obligadas a recurrir a países de habla hispana para buscar personal. Aboli considera que es esencial que se simplifiquen los trámites para contratar a extranjeros y que se cree algún mecanismo para que, en casos urgentes, se pueda embarcar a un extranjero en un plazo de tiempo no superior a 48 horas.

PLANES DE ESTUDIOS

José Luis Aboli también culpa a los distintos planes de estudios y a las exigencias para especializarse derivadas de los mismos, de la creciente dificultad para encontrar personal cualificado. Así, los planes de estudios de 1965 y 1977 asumieron la obligatoriedad de los certificados de especialidad, sin fecha de caducidad. Posteriormente, la entrada en vigor del Convenio STCW 78/95, del año 2002, supuso la obligatoriedad de renovar cada cinco años las tarjetas profesionales y algunos certificados de especialidad, al tiempo que aparecieron nuevas especialidades por lo que 'si la vida laboral de un marino se extiende a lo largo de 30 años, tendrá que revalidar su tarjeta profesional y sus certificados al menos en cinco ocasiones. Esto no ocurre en ninguna otra carrera', señaló.

Además, mientras que en muchas profesiones sólo se exigen cinco años de Universidad para poder ejercerlas, en el caso de la Marina Mercante el período de formación se extiende durante más tiempo. 'Para obtener una tarjeta profesional de Capitán de la Marina Mercante se necesitan un mínimo de nueve años: cinco de carrera, uno de prácticas y dos como oficial', matizó.

ANA Díaz

LOS PUESTOS MÁS BUSCADOS EN EL MAR

Oficial radioeléctrico

Jefe de máquinas

Maquinaria naval

Frigorista naval

Mecánico naval
 Mecánico de litoral
 Piloto de buque mercante
 Sobrecargo de buques
 Cocinero de barco
 Azafata de buque de pasaje
 Camarero de barco
 Mayordomo de buque
 Calderero
 Engrasador de máquinas
 Contramaestre (excepto pesca)
 Marinero (excepto pesca)
 Mozo de cubierta
 Enero 2008

MAPA DE PLANIFICACIÓN DE CARRERA PROFESIONAL

EDAD	DURACIÓN	LUGAR	TÍTULO-PUUESTO
18 – 22	4	Universidad	Piloto o Maquinista
23 – 30	6 - 8	A bordo	Oficial
31 – 32	1 - 2		Ingeniero (Grado)
33—40	6 - 8	En tierra	Ingeniero
41	1	Universidad	Capitán o Jefe de Máquinas
42—50	8-10	A bordo	Capitán o Jefe de Máquinas
51-58	6-7	En tierra	Inspector

Esos cuatro años iniciales se convertirán fácilmente en 6 u 8 reales, con lo que el futuro capitán puede alcanzar ese título seguir estudiando, próximo la edad de jubilación, si es que no desiste antes.

Si el mismo alumno cursa otros estudios de igual nivel obtendrá su título profesional mucho antes., por lo que esta propuesta lejos de representar una aliciente, significa justamente todo lo contrario.

Plan 1965
Capitán, Jefe de Máquinas
PLANES DE ESTUDIO
Oficial de Puente, Oficial de Máquinas
Plan 1977
Diplomado Marina Civil
Licenciado Marina Civil
1990 — 93
Certificados de:
Contra Incendios 1 y 2 Supervivencia 1 y 2
GMDSS, ARPA
Petroleros, Quimiqueros, Gaseros
Plan 2002
Diplomados en Navegación Marítima y en Máquinas Marinas
Licenciados en Navegación Marítima y en Máquinas Marinas
Los Certificados de especialidad se integran en el plan de estudios
1 FEB. 2002 STCW
Nuevos Certificados
Formación Básica
Familiarización con Buques Tanque, Petroleros, Gaseros, Quimiqueros, Ro-Ro de pasaje...

El despropósito es mayúsculo.

A la vista de este tipo de planteamientos, es fácil entender el desastre marítimo de España.

¿QUÉ ES EL ESPACIO EUROPEO DE ENSEÑANZA SUPERIOR?

ESPACIO EUROPEO DE ENSEÑANZA SUPERIOR

Enseñanzas organizadas en 3 ciclos.

-Autonomía universitaria.

-Transparencia y comparabilidad de títulos

-No se trata de que todos los países hagan lo mismo, ni que lo hagan igual todas las universidades de cada país.

-Acuerdo inicialmente suscrito por 29 países del ámbito europeo (Declaración Bolonia) y en el que, actualmente, participan 46.

-Se fijan 3 ciclos: grado, máster y doctorado.

-Respeto a la diversidad de los sistemas educativos.

-Títulos comprensibles y comparables en EEES.

-Movilidad de universitarios, estudiantes y profesores.

Medir resultados del aprendizaje y volumen de trabajo del estudiante de una forma equiparable (ECTS).

Confianza mutua: apuesta por la calidad.

Información pública.

Insistencia en competencias (conocimientos y habilidades/destrezas) que promueven la empleabilidad.

Formación a lo largo de la vida laboral.

Exigencia de atención al proceso enseñanza-aprendizaje.

Cambio estructural que impulsa la renovación metodológica centrada en el proceso de aprendizaje y en la adquisición de competencias generales y específicas del título.

En octubre de 2010 no se podrán seguir ofertando plazas de *primer curso* de los actuales planes de estudios.

En octubre de 2008 se pueden ofertar plazas de los nuevos grados:

15 febrero fecha límite para presentar propuesta de nuevo título conforme RD1393/2007.

Solo en esta ocasión CU responderá en 3 meses. Después serán 6 meses.

Los alumnos de titulaciones actuales pueden acceder a los nuevos planes de estudios (grado y máster) de acuerdo con las previsiones de reconocimiento del plan de estudios.

CALENDARIO

Master con inicio en 2008 pueden seguir con el procedimiento anterior, RD 56/2005.

Permite integrarse en el mayor entorno de

Educación Superior.

Autonomía.

Flexibilidad y diversidad.

Centrado en el estudiante y en sus aprendizajes.

Transparencia (Rendición de Cuentas).

Enseñanza-aprendizaje ligado a la futura práctica profesional.

Busca garantizar la calidad de la enseñanza superior.

Nuevo ENFOQUE ESTRATEGICO