

## Ponencia de Ricard Marí, Decano de la Facultad de Náutica

Me complace darles la bienvenida a la facultad de náutica de Barcelona de la universidad politécnica de Cataluña y manifestarles mi satisfacción en poder compartir este acto con ustedes.

La expresión “gente de mar” es un término que abarca a todos pero que no identifica a ninguno. Es un término social que tiene muchas aplicaciones vistas desde fuera, por parte de aquellos que a veces no han vivido realmente la realidad a bordo, pero que la intuyen por las condiciones de vida y trabajo y el entorno en que se desarrollan, la verdad es que no la rechazo y la utilizaré en mi intervención.

Sin embargo, cuando el conocimiento forma parte de una experiencia y de muchas vivencias, prefiero verme reflejado en la actividad, bien en de la figura generalista de “tripulante” o bien como “profesional de la mar”, por la que ambas pueden relacionarse con un cargo y la inherente responsabilidad del mismo a bordo de un buque, todo lo cual, la suma de lo social y lo laboral abarca un amplio horizonte de posibilidades, desde el punto de vista humano como docente.

La gente de mar se adapta rápido a la forma de vida de los buques, muy distinta a todas las conocidas, pero a pesar de esa integración al sistema y al entorno, siempre mantiene un punto de referencia en tierra con fines de regresar a ella y quedarse para normalizar su vida personal, familiar y de amistades en la confianza que sus experiencias obtenidas en la mar y el sentido de la responsabilidad adquirida, le hace merecedor de acceder a un gran número de ocupaciones terrestres.

Esta posibilidad de cambio en un momento determinado de la vida profesional nos obliga, desde las escuelas profesionales y universitarias a considerar que no todo se inicia y termina en lo náutico, sino que deben aportarse otros conocimientos que sirvan de eslabón en las etapas laborales. La diferencia sustancial con los programas de estudio anteriores con el presente y especialmente con el próximo que esperamos pueda entrar en vigor el año académico próximo, es esa incorporación de nuevos enfoques, conocimientos y aplicaciones que también prepararen al profesional para asumir otros papeles que el entramado industrial y social nos demanda en esa constante evolución.

No obstante, nos encontramos en una actividad cada vez más tecnificada, a la vez que más restrictiva por el cumplimiento de un gran número de normativas nacionales e internacionales, a la que debe añadirse las directivas comunitarias, que si bien pretenden mejorar las condiciones de vida, seguridad, trabajo y eficacia, su cumplimiento genera en los tripulantes un día a día complejo que endurece lo que se quería mejorar. Mis palabras no deben interpretarse como una visión negativa o poco optimista del futuro de la gente de mar, ya que definiendo la técnica por encima de la improvisación, propongo la objetivización por delante de las rutinas basadas en una experiencia a menudo caduca, y exijo la calidad como un grado superior a la simple supervivencia.

Por tanto, ¿dónde está mi aparente contradicción?. Quizás en la forma en que se produce ese cambio, pasando de poco a muchísimo, en la transformación de las infraestructuras del transporte, antes lenta y hoy endiabladamente rápida, en el trato social que procede de un negocio fácil sin fuertes convicciones en la figura del naviero, en la identificación de tripulantes que asuman responsabilidades que antes eran compartidas y ahora parece que solo pretenden disponer de cabezas de turco, si las cosas no salen bien.

Hay muchos casos señalan con el dedo esas situaciones, muestras de ello son el accidente del "Prestige" todavía hoy en espera de juicio, la aplicación del código de gestión de la seguridad (ISM) donde existen confusiones, la aplicación del código pbip (ISPS) de gran complejidad, otros accidentes antes injustificables y hoy con muchas más ayudas a la navegación no pueden o no son capaces de erradicar (varadas, abordajes, colisiones con infraestructuras portuarias, etc.). Podríamos hablar mucho de cada uno de los aspectos citados.

Desde este observatorio permanente de las circunstancias implicadas en el sector, la facultad está obligada a presentar nuevas propuestas que mejoren el horizonte aplicable. En este sentido ahora se nos presenta una gran oportunidad para introducir todas esas inquietudes, con las nuevas titulaciones Bologna, lo que se conoce como Enseñanzas Europeas Superiores (EES).

Todos los profesores tenemos un reto de cambio, de actualización, de incorporar procedimientos más eficaces, que preparen mejor a los estudiantes, dándoles más responsabilidad en la gestión de su organización personal, en definitiva que salgan mejor preparados y siempre contemplando la homologación europea para poder desarrollar su profesión en cualquier país de la unión.

Mi voluntad, siguiendo la que nos alienta esta universidad, es que los nuevos planes de estudios puedan entrar en vigor para ser impartidos en el próximo año académico 2009-2010. Hemos trabajado intensamente en los últimos meses y todavía nos queda mucho para culminar el proceso, cumplir con innumerables requisitos, justificar objetivos, un largo etc.

Para que se hagan una idea, resumiré brevemente la estrategia y el encaje de bolillos que representa:

- Los títulos de grado en ingeniería náutica, ingeniería marítima y ingeniería técnica naval serán de 4 años.
- Existirá el master, prácticamente con las denominaciones anteriores, de un año.
- Con ello se podrá acceder a los estudios de doctorado.
- Los dos primeros años de las titulaciones de grado serán prácticamente comunes, con pequeñas y necesarias diferencias.
- Los tres primeros años de los grados de náutica y marítima deben ser prácticamente similares en las 7 Escuelas de Náutica de España.

- El cuarto año de náutica y marítima admite las diferencias que cada centro considere por la singularidad de su entorno y entramado industrial.
- Los grados de náutica y marítima habilitan para ejercer la profesión de piloto y Of. Máquinas, mientras que el master lo es para el título de capitán y jefe respectivamente.
- Ambas titulaciones deben contemplar todos los contenidos y exigencias de los convenios internacionales, en especial el convenio STCW (titulación y guardia).
- Para complicarlo un poco más, añadidos a los requisitos que exige el consejo de universidades, debemos hacer todo esto, a coste cero, es decir, sin que ese cambio de un plan a otro signifique un coste adicional para la universidad. Pueden comprender lo interesante que está resultando este encargo.
- No obstante, sigo convencido de que servirá para avanzar en la escala de valores personales y en el alcance de nuevos horizontes, más implicados en el factor humano, sus recursos, una nueva perspectiva de la globalidad, de la paridad y también de la singularidad de cada uno y la manera más científica de enfrentarse a los problemas y retos que hoy tiene la humanidad. Mantengamos el optimismo y la confianza, aunque hoy soplen vientos de crisis y de dudas. Gracias.