



Universidad de Oviedo

Guía Docente 2011 – 2012

Escuela Superior de la Marina Civil

<http://marina.uniovi.es>

Vicerrectorado de Profesorado, Departamentos y Centros
Unidad Técnica de Calidad

ÍNDICE

1. Organización general.....	1
1.1 Breve reseña histórica de la Universidad de Oviedo.....	1
1.2 Breve reseña del Centro	3
1.3 Objetivos de las enseñanzas impartidas en la E.S. de la Marina Civil	8
1.4 Perfiles de ingreso y egreso de las titulaciones del Centro.....	10
1.4.1 Perfiles de ingreso.....	10
1.4.2 Perfiles de egreso	10

1. Organización general

1.1 Breve reseña histórica de la Universidad de Oviedo.

El 21 de septiembre de 1608, festividad de San Mateo, fue inaugurada solemnemente la Universidad de Oviedo a tenor de lo estipulado en el testamento y codicilos de D. Fernando de Valdés Salas, fechados en Madrid en los años 1566 y 1568.

Este prelado asturiano, cercano a la monarquía de Carlos I y de Felipe II, ocupó cargos de suma importancia en la España del siglo XVI, desempeñando las tareas de Presidente del Consejo de Castilla, Arzobispo de Sevilla e Inquisidor General, por lo que acumuló a lo largo de su vida una notable fortuna que le permitiría dotar dinero y rentas para erigir en Asturias una universidad ideada como ampliación del Colegio de San Gregorio que ya había creado en vida en la ciudad de Oviedo para el estudio de Gramática y Latinidad. Sus disposiciones en materia educativa se vieron completadas con la fundación del Colegio de Niñas Huérfanas Recoletas que, como su nombre indica, fue concebido para educar a huérfanas sin posibilidades económicas. El primitivo colegio es hoy sede del Rectorado de la Universidad.

La Bula de Erección, concedida por el Papa Gregorio XIII en 1574, otorgó carta de legalidad a la naciente institución, mientras que el reconocimiento real llegó de la mano del monarca Felipe III en 1604.

Los estudios se iniciaron con la Facultad menor de Artes y las tres mayores de Cánones, Leyes y Teología.

Las normas para el funcionamiento de las Escuelas fueron entregadas por los albaceas testamentarios y estaban contenidas en los denominados “Estatutos Viejos”, rigiendo para casos omisos las normas de la universidad salmantina vigentes entonces.



La primera etapa de la institución se caracterizó por el afianzamiento de las enseñanzas, la organización académica y las penurias económicas que apenas permitieron la supervivencia universitaria.

El siglo XVIII fue la centuria de las renovaciones. Cabe destacar la reforma a la que fueron sometidas las universidades, cuyo fruto fue el Plan de 1774, otorgado a la de Oviedo de la mano del entonces Fiscal del Supremo Consejo de Castilla, D. Pedro Rodríguez Campomanes.

Con la invasión francesa el Edificio Histórico fue ocupado por las tropas napoleónicas y se suspendieron los estudios que fueron retomados en el año 1812.

Uno de los acontecimientos más importantes gestados en el seno de la institución asturiana a fines del siglo XIX fue la creación de la Extensión Universitaria, fruto de la tarea de un grupo de profesores seguidores de las ideas krausistas y de la Institución Libre de Enseñanza que creían en la capacidad de la educación para regenerar la sociedad.

En la primera mitad del siglo XX se suceden dos acontecimientos históricos sumamente traumáticos: la Revolución de Octubre de 1934 y el posterior estallido de la Guerra Civil. El edificio universitario queda reducido a ruinas y desaparece en el incendio del año 34 el patrimonio cultural custodiado durante más de tres siglos de trayectoria académica.



A partir de entonces se inicia el proceso de reconstrucción arquitectónica, dando prioridad al edificio matriz que se cñe a las premisas del que había con anterioridad y manteniendo, por lo tanto, a estética purista de la etapa de su edificación. Así mismo, se inician los intentos para conformar una nueva colección bibliográfica y pictórica.

Tras la paralización de las enseñanzas universitarias la institución asturiana respondió a la demanda de nuevos estudios, con la creación de campus, construcción de numerosas escuelas y facultades y ampliación y adecuación de sus servicios con el fin de satisfacer las nuevas necesidades fruto del cambio social y cultural.

En las décadas de 1940 y 1950 se ponen en marcha tres colegios mayores ubicados en el campus conocido como “los Catalanes”, creando uno de los primeros núcleos universitarios alejado del central y marcado por la emblemática presencia del Edificio Histórico. Paralelamente la institución construye una nueva Facultad de Ciencias en los terrenos de Llamaquique, proyecto que se venía gestando ya desde los años 30.

A partir de la segunda mitad de la década de 1950 el crecimiento universitario es especialmente significativo, se configura el Campus del Cristo que arranca con la construcción de la Facultad de Medicina puesta en marcha en la década de 1970. Por su parte, el Campus de Humanidades del Milán data de los años 80, tras la cesión de terrenos por parte del Ayuntamiento de Oviedo y del edificio construido en 1896 para Seminario Conciliar de Oviedo, adecuado actualmente a las necesidades pedagógicas.

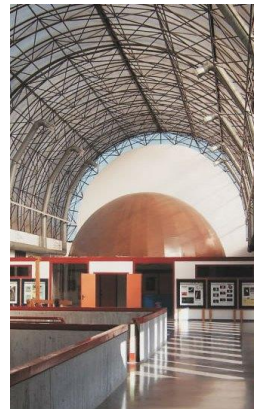
La diversificación de los estudios, las ofertas culturales y docentes universitarias y el aumento de la población estudiantil han tenido como consecuencia la creación de Campus descentralizados de la ciudad de Oviedo. Gijón cuenta actualmente con un amplio ramaje de estudios ubicados en el conocido Campus de Viesques, actualmente en crecimiento. Mieres, por su parte, acoge uno de los proyectos de mayor envergadura acometidos por la universidad en los últimos tiempos: la construcción del Edificio Científico-Tecnológico, concebido como eje central de una nueva línea de orientación tecnológica.

1.2 Breve reseña del Centro

La palabra “carrera” en su sentido académico posee un origen náutico. Así, a mediados del siglo XVI, las disposiciones de la época no ofrecían una titulación náutica de tipo general; había que examinarse específicamente para ir a La Habana, a Tierra Firme, a Buenos Aires, para navegar por el Mediterráneo o para ir al Mar del Norte, de manera que un titulado náutico, por ejemplo un Piloto, recibía una licencia para, por ejemplo, la “carrera” de La Habana, no pudiendo ejercer en cualquiera de las otras en tanto no fuera examinado para ellas. Los conocimientos exigidos para cada una de ellas se diferenciaban casi solamente en lo que, en aquellos tiempos, se denominaban “derrotas”, es decir, los diferentes y casi siempre tortuosos caminos que en cada época del año había que seguir para aprovechar los vientos y no caer en las calmas tropicales. Obtener una nueva carrera permitía por lo tanto, a excepción de las “derrotas” concretas, aprovechar los conocimientos adquiridos en la primera, en una especie de convalidación de los mismos. Como es natural, los marinos no se conformarían fácilmente con tener una sola carrera, porque sus posibilidades de trabajo y ascenso eran función del número de ellas que tenían. No es difícil imaginar a dos marinos que se acababan de conocer en un figón de Cádiz, preguntarse uno a otro: “Y tú ¿cuántas carreras tienes?”

La primera institución de enseñanza náutica constatada en España se hallaba en Cádiz. Parece que desde tiempos muy antiguos, algunos Pilotos del Cantábrico, conocidos entonces como Pilotos Vizcainos, solían esperar a los buques procedentes del Mediterráneo que se dirigían hacia el Mar del Norte o a navíos que, procedentes de esta zona, estaban destinados al Mare Nostrum, para ofrecerles sus servicios, ya que sus Mestres y Pilotos, poco habituados a las áreas marítimas a que estaban destinados, no se atrevían a adentrarse en ellas sin el consejo y apoyo de los Pilotos especializados. La sede de estos Pilotos se trasladó hacia el siglo XIII o XIV a Cádiz, donde fundaron un “collegium” en el sentido que esta palabra tenía en la época, extendiendo más tarde sus actividades a la enseñanza de las Artes de la Mar, cosa que hacían de manera más o menos institucionalizada en la cripta de la catedral de Cádiz.

Por Cédula de Isabel la Católica de 14 de Enero de 1503, se funda la Casa de Contratación de Sevilla, la cual fue al mismo tiempo un Ministerio de Comercio, un Tribunal Mercantil y una oficina de liquidación para el comercio americano. Salvador de Madariaga define la Casa de contratación como una especie de Superministerio de Colonias, Comercio y Marina Mercante. También tuvo fines culturales y científicos, especialmente en los campos de la geografía y del saber náutico. Navarrete, al referirse a la fundación de esta institución, indica que “se creaba en Sevilla una universidad particular para promover los adelantos de la Marina, reuniendo los estudios teóricos de las Ciencias Auxiliares, a la experiencia y observación de los navegantes españoles, que con porfiado empeño, continuaban en todas direcciones los descubrimientos comenzados por el Almirante Colón”.



El 4 de Agosto de 1552 se produce un hecho trascendental en la enseñanza de la Náutica, al crearse por Cédula de esa misma fecha la Cátedra de Arte de la Navegación y Cosmografía, nombrando para desempeñar dicha Cátedra al Bachiller Gerónimo de Chaves. En la misma Cédula se indica lo que ha de “leer”. Es decir, tenemos la primera especificación curricular, el primer plan de estudios, el primer programa.

No podemos dejar de hacer alusión a la Universidad de Mareantes de Sevilla, entidad de carácter gremial que agrupaba a Dueños de Naos, Pilotos y Maestres de la Carrera de las Indias (denominación que ahora engloba las antiguas carreras de La Habana, Tierra Firme y de Buenos Aires), cuyo origen nos es desconocido, si bien se afirma que su fundación se remonta a entre 1510 y 1520. Aunque en ningún momento tuvo influencia en los planes de estudio vigentes de la época, el Estado controlaba a través de esta Universidad de Mareantes al Estamento profesional, otorgando servicios y prestaciones como fue, años más tarde, la de formar parte de los tribunales de Pilotos.

El 17 de Junio de 1681, promovido por la Universidad de Mareantes, se instituía el Real Colegio de San Telmo de Sevilla, para que recojan los muchachos pobres naturales de estos reinos y en él sean educados y enseñados en el arte de Pilotaje, Artillería y Marinería, para que así haya gente de mar experta y abundante.

En 1769 se crea la Escuela de Náutica de Barcelona, para una capacidad de 20 alumnos y dependiente de la Real Junta de Comercio de Cataluña, previendo hacer exámenes públicos, para que los ciudadanos queden enterados de los progresos que hicieron los discípulos de esta Escuela y sepan lo que podrán confiar en ellos.

En el último tercio del siglo XVIII se crean nuevas escuelas: Mataró, Arenys de Mar y La Coruña. Precisamente con la creación de esta última escuela, aparece la figura del alumno de náutica, hasta ahora desconocida.

En 1790 se crea oficialmente la Escuela de Santander como Escuela de Náutica y Dibujo.



Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla nos describe a Jovellanos como uno de los “ilustrados” más notables y que obtuvo resultados más brillantes. Dedicó buena parte de sus esfuerzos a implantar en Gijón un centro de estudios náuticos compartido con el estudio de la mineralogía.

El 9 de abril de 1789, D. Gaspar Melchor de Jovellanos había solicitado la creación de una Escuela de Náutica y Mineralogía. En la petición se incluía la oferta de su hermano D. Francisco de Paula Jovellanos, Capitán de Navío, para dar gratuitamente las clases de matemáticas y albergar la Escuela en un edificio de su propiedad. En 1792 quedó autorizado el instituto.

El 7 de Enero de 1794 se inaugura solemnemente el Real Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía, precedente en Gijón de la actual Escuela Superior de la Marina Civil y cuyas ordenanzas, redactadas por el propio Jovellanos, fueron sancionadas por el Ministro Valdés en San Lorenzo el 1 de Diciembre de 1793.

El plan establecido en el Real Instituto Asturiano de Náutica y Mineralogía, en líneas generales, responde a la tónica de la época, quizás acentuando la preparación básica, a lo que hay que contar el atractivo de las enseñanzas de idiomas, poco difundida en aquellos tiempos y que responde a una divisa tan impregnada de ilustración como “Quid verum, quid utile”.

A principios del siglo XIX el número de Escuelas de Náutica era de 16, lo que parece excesivo, a pesar del auge experimentado por la Marina Mercante. Quizás este número tan elevado de centros nos hace pensar que no en todos ellos estaban las enseñanzas impartidas a la altura del espíritu científico que se percibía en otros.

El 6 de Junio de 1924, un decreto de la presidencia del Directorio Militar suprime todas la Escuelas de Náutica y simultáneamente crea cuatro: Bilbao, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife, pues parecía necesaria la drástica supresión de las excesivas escuelas existentes.

La promulgación de la Ley 144/61 sobre Reorganización de Enseñanzas Náuticas y de Pesca, constituye el hito y piedra angular de un conjunto de disposiciones que daría a estas enseñanzas una nueva dimensión. Entre otras cosas, las Escuelas de Náutica adquieren el rango de Escuelas Técnicas de Grado Medio (nuestras actuales Escuelas Universitarias). Los innegables beneficios que se derivaron de esta normativa se extendieron a lo largo de un par de décadas, hasta culminar en 1975 con el Decreto 1439 en el que la Enseñanza Náutica adquiere el rango de Enseñanza Superior, con el nivel correspondiente al segundo ciclo de la enseñanza universitaria, aunque sin integrarse en el Ministerio de Educación y Ciencia.

Bajo este conjunto de disposiciones, con normativa de acceso del profesorado con oposiciones muy rigurosas, junto con la construcción de las Escuelas nuevas de Bilbao, La Coruña y Sta. Cruz de Tenerife y equipamiento de aulas y dotaciones docentes “state of the art”, nuestras Escuelas merecieron que las revistas internacionales del ramo las calificasen entre las mejores, sino las mejores de Europa. Esta fue la época que marcó el “boom” de la Marina Mercante Española desde el punto de vista de sus hombres. Nuestros marinos, por su carácter, preparación y entrega, eran solicitados por la Compañías Armadoras más potentes del mundo. Hasta treinta mil titulados náuticos, Capitanes, Pilotos, Jefes de Máquinas, Oficiales de Máquinas, Radiotelegrafistas de 1ª y 2ª clase formaron parte de las tripulaciones de buques de banderas internacionales. Tal fue el éxito de este éxodo profesional que se originó una escasez alarmante para los buques de bandera nacional, a la que se aplicaron remedios, que por su naturaleza, serían dignos de edición especial aparte.

Como se comentó anteriormente, el Decreto 1439 de 6 de Junio de 1975 determinaba que la Enseñanza Náutica Superior pasaba a tener el nivel correspondiente al Segundo ciclo de la Enseñanza Universitaria. El resto de los títulos, correspondientes al primer ciclo de las Enseñanzas Náuticas tendrán la consideración de Diplomaturas.

Según el Decreto antes indicado, la aprobación de nuevos planes de estudio correspondería en el futuro al Ministerio de Educación y Ciencia; pues bien, en uso de su facultad, este Ministerio aprueba el 18 de Octubre de 1977 un nuevo plan compuesto por cinco cursos académicos, correspondientes los tres primeros al primer ciclo de enseñanza universitaria y los otros dos al segundo ciclo.

Tras el reconocimiento del nivel superior a los estudios de Náutica, quedaba pendiente armonizar algunos aspectos, tales como las denominaciones de los centros docentes y fijar qué organismos expedirían en lo sucesivo tanto los títulos académicos como los profesionales. Este vacío legal fue cubierto por el Decreto del Ministerio de Presidencia 2841/80, de 4 de Diciembre, por el que las Escuelas de Náutica, dependientes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, pasaban a denominarse Escuelas Superiores de la Marina Civil, manteniendo su dependencia orgánica del citado ministerio, que además, en el futuro propondría los planes de estudio, siempre aprobados por el de Universidades e Investigación y con la conformidad del Ministerio de Defensa (Armada) a los efectos del cumplimiento de las directrices de este

departamento, en lo que se refiere a las misiones que en caso de guerra o circunstancias especiales pudieran encomendarse a los buques y oficiales de la Marina Mercante.

Se establecían tres titulaciones académicas:

Diplomado en Marina Civil

Licenciado en Marina Civil

Doctor en Marina Civil

quedando las titulaciones profesionales, para el ejercicio a bordo de los buques.

Por Real Decreto de 29 de Septiembre de 1978 se establecía la oficialidad de la Escuela de Náutica de Santander; otro tanto ocurría con la de Gijón el 20 de Febrero de 1979, con lo que el número de Escuelas de Náutica se elevaba a las siete actualmente existentes, entre las cuales se halla nuestra Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón como parte de la Universidad de Oviedo.



Por último, se produce la integración de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en la Universidad española; esta fase se inicia con la publicación el 29 de Julio de 1988 de la ley 23/1988, de 28 de Julio, por la que se da al Gobierno un plazo de seis meses para llevar a cabo el proceso de integración, de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 11/1983 de reforma Universitaria. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones mantiene el control en lo que se refiere a la expedición de las titulaciones profesionales.

Hasta aquí, resumen de la lección inaugural del curso académico 1998-1999 de la Universidad de Oviedo, realizada por el profesor de nuestra Escuela D. José María Carvajal Casariego, cuyo título fue "Historia de las Enseñanzas Náuticas."

Según varios Reales Decretos aprobados el 17 de Julio de 1992, se establecen nuevos títulos universitarios oficiales, así como la aprobación de las directrices generales propias de los planes de estudios conducentes a la obtención de dichos títulos. En el BOE del 26 de marzo de 2002 se publican los nuevos planes de estudios de la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón. Las titulaciones universitarias pasan a denominarse:

Diplomado en Navegación Marítima.

Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo.

Diplomado en Máquinas Navales.

Licenciado en Máquinas Navales.

Estos nuevos planes de estudios comienzan con el 1^{er} curso en octubre de 2002, impartándose progresivamente un año más cada curso académico.

El RD 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la ordenación de las enseñanzas universitarias oficiales, clasifica las enseñanzas universitarias en cinco ramas de conocimiento, de manera que todas las enseñanzas de carácter técnico quedan englobadas en la rama de Ingeniería y Arquitectura.

Por ello y teniendo en cuenta la necesidad de convergencia y homologación de las titulaciones preexistentes dentro del Espacio Europeo de Educación Superior, se proponen dos estudios de Grado:

Grado en Ingeniería Marina.

Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo.

Estos grados se han desarrollado con el objetivo de armonizar sus contenidos y estructuras con lo establecido en el RD 1393/2007 y con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar STCW-95, de la Organización Marítima Internacional (IMO). Ambas propuestas recibieron el informe favorable del Principado de Asturias en diciembre de 2009.

La impartición de los Grados comenzó con el 1^{er} curso en septiembre de 2010, y va sustituyendo progresivamente la de las titulaciones de 2002.



1.3 Objetivos de las enseñanzas impartidas en la E.S. de la Marina Civil

Los alumnos titulados en este Centro van a desarrollar su actividad profesional en un área que, aunque de un modo genérico puede considerarse centrada en el ámbito marítimo, la diversidad de su formación les permite aplicar sus conocimientos a numerosos campos profesionales directa o indirectamente relacionados con el aludido ámbito marítimo. Entre otros se pueden citar los siguientes:

Navegación a bordo de buques, administración marítima, operaciones portuarias, negocio marítimo, seguridad y prevención de la contaminación, operación, planificación, mantenimiento y reparación de equipos en instalaciones flotantes y/o fijas.

Los Estatutos de la Universidad de Oviedo, en su Artículo 4, señalan entre los fines de la institución al servicio de la sociedad:

“La preparación para el ejercicio de actividades profesionales que exijan la aplicación de conocimientos y métodos científico y técnicos, así como para la creación artística”.

Las competencias profesionales marítimas requeridas en el ejercicio profesional de las titulaciones de Marina Civil están reguladas internacionalmente por el Convenio STCW (Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, STCW-95) al que deberán orientarse todos los objetivos (los generales y particulares de cada asignatura) de las titulaciones. Este Convenio es de obligado cumplimiento, ya que España lo ha suscrito y forma parte del ordenamiento jurídico nacional.

De lo anterior, podemos concluir que el fin general de estas titulaciones podría ser:

“Conocer, entender y aplicar las técnicas y procedimientos internacionalmente regulados por el Convenio STCW para el ejercicio profesional”

que se puede desglosar en los siguientes **objetivos**:

a) Para todas las titulaciones que se imparten en la E.S. de Marina Civil:

- Formación científica para la comprensión de los conocimientos tecnológicos actuales, así como para la asimilación de las innovaciones futuras en su campo profesional.
- Conocimientos de las ciencias aplicadas y tecnológicas relacionadas con su área, con especial atención a los principales campos del desarrollo actual, interrelación con otros campos de conocimiento y con el ejercicio profesional.
- Realización y evaluación de estudios técnicos, relacionados con su actividad profesional.
- Actitud positiva hacia el trabajo en equipo, dadas las especiales condiciones del desarrollo de su actividad profesional a bordo de los buques.
- Valoración positiva hacia los principios deontológicos de la función del marino.

b) Objetivos específicos para el Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo, la Diplomatura en Navegación Marítima y la Licenciatura en Náutica y Transporte Marítimo:

- Operar y gestionar los aspectos náuticos, comerciales y administrativos del buque.

c) Objetivos específicos para el Grado en Ingeniería Marina, la Diplomatura y la Licenciatura en Máquinas Navales:

- Operar y gestionar el mantenimiento y las reparaciones de equipos e instalaciones.

Los términos operar y gestionar coinciden con los niveles de responsabilidad citados en el Convenio STCW. El primero de estos corresponde a las tareas que deben desarrollar los oficiales de puente y máquinas. El segundo, a las tareas propias de cargos de responsabilidad (Capitán y Jefe de Máquinas).

1.4 Perfiles de ingreso y egreso de las titulaciones del Centro

1.4.1 Perfiles de ingreso

Podrán iniciar los estudios universitarios correspondientes al Grado de Ingeniería Marina o al Grado de Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo aquellas personas que hayan superado los siguientes estudios y pruebas:

- Bachillerato:
Vías preferentes: Modalidad de Ciencias y Tecnología, previa superación de la selectividad o prueba equivalente.
- Titulados:
Desde cualquier otra titulación universitaria.
- Mayores de 25 años:
Tras superar la prueba de acceso para mayores de 25 años que prepara la Universidad de Oviedo. Cada centro debe estudiar la posibilidad de incluir los requisitos de acceso para mayores de 40 años mediante validación de experiencia profesional.
- Formación Profesional de Grado superior:
Preferentemente desde las familias profesionales: Marítimo-pesquera, Fabricación Mecánica, Electricidad y Electrónica, Instalación y Mantenimiento, Transporte y Mantenimiento de Vehículos, Energía y Agua.

- **Criterios de acceso y condiciones o pruebas de acceso especiales:**

No se contemplan condiciones ni pruebas específicas de acceso para los títulos de Graduado. Ahora bien, las prácticas obligatorias para obtener el Grado implican el embarque en calidad de alumno a bordo de buques mercantes, y según la normativa, tanto nacional como internacional, se exige superar un reconocimiento médico previo al embarque, que en España está encomendado al Instituto Social de la Marina y está regulado por el RD 1696/2007, de 14 de diciembre, publicado en el BOE nº 313, de 31 de diciembre de 2007. Básicamente, en dicho reconocimiento médico se deben superar unas condiciones psico-físicas mínimas (agudeza visual, etc.) que impiden embarcar (y por lo tanto no podrán obtener los créditos obligatorios de prácticas) a discapacitados y personas que no lo superen.

Para acceder a los estudios de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo hay que tener el título de Diplomado en Navegación Marítima o el título de Diplomado de la Marina Civil sección Náutica.

Para acceder a los estudios de Licenciado en Máquinas Navales hay que tener el título de Diplomado en Máquinas Navales o el título de Diplomado de la Marina Civil sección Máquinas Navales.

1.4.2 Perfiles de egreso

Los estudios impartidos en la Escuela Superior de la Marina Civil de Gijón están orientados a formar profesionales en el Sector Marítimo, cuyas salidas se desarrollan en dos ámbitos:

En la mar: Oficiales de la Marina Mercante.

En tierra: Empresas del Sector Marítimo y Terrestre. Administración Marítima.

Las salidas profesionales más habituales en función de las titulaciones cursadas son:

Diplomado en Navegación Marítima, Diplomado de la Marina Civil (sección Náutica), Graduado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo:

Mar: Piloto de la Marina Mercante.

Tierra: Gestión de empresas navieras. Peritaciones Portuarias. Controladores aéreos.

Diplomado en Máquinas Navales, Diplomado de la Marina Civil (sección Máquinas Navales), Graduado en Ingeniería Marina:

Mar: Oficial de Máquinas de la Marina Mercante.

Tierra: Gestión del mantenimiento. Operaciones y Seguridad Industrial (instalaciones industriales en general y energéticas en particular).

Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado de la Marina Civil (sección Náutica):

Mar: Capitán de la Marina Mercante. Práctico de Puerto.

Tierra: Inspector de Seguridad Marítima. Funcionario de la Administración Marítima (capitanías marítimas, control de tráfico marítimo, etc.) Gestión y dirección en el ámbito marítimo, logística y comercio internacional y de la seguridad marítima.

Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado de la Marina Civil (sección Máquinas Navales):

Mar: Jefe de Máquinas de la Marina Mercante.

Tierra: Gestión, dirección, mantenimiento y seguridad de instalaciones industriales en general y térmicas en particular. Inspección de buques. Funcionario de la Administración Marítima.

En el año 2005 se realizó una encuesta sobre la trayectoria ocupacional y profesional a 500 egresados en estas titulaciones de las 7 Escuelas o Facultades de estudios náuticos de la Universidad española en los últimos cinco años.

a) Los Licenciados en Náutica y Transporte Marítimo, Diplomados en Navegación Marítima, Licenciados y Diplomados de la Marina Civil (sección Náutica): Un total del 53,2% de los encuestados ejercen como Capitán o Piloto a bordo de buques mercantes. El 17,9% de los encuestados ejercen su profesión en actividades del sector marítimo privado, tales como aseguradoras, empresas navieras, sociedades de clasificación, astilleros, operadores portuarios, etc. El 11,7% de los encuestados ocupan puestos de trabajo en diferentes órganos de las Administraciones Públicas, siendo los más importantes los siguientes: Dirección General de la Marina Mercante, Capitanías Marítimas., Practicaje, Autoridades Portuarias, Instituto Social de la Marina, Dirección General de Pesca, Inspección Pesquera, Servicio de Vigilancia Aduanera, SASEMAR (Control de tráfico marítimo, Salvamento marítimo y rescate), Administración marítima de las CC.AA, Servicios Meteorológicos, Control de Tráfico Aéreo, Armada, Cofradías de Pescadores y Lonjas de pescado. Un 8,8% ejerce su profesión en la gestión de empresas.

b) Los Licenciados y Diplomados en Máquinas Navales, Licenciados y Diplomados de la Marina Civil (sección MÁQUINAS Navales): el 48 % de los encuestados ocupan cargo de Oficiales y Jefes de Máquinas de la Marina Mercante. La actividad laboral del 33% está relacionada con instalaciones energéticas e industriales en el sector terrestre, repartida entre

Mantenimiento industrial, cogeneración y transporte y logísticas y en menor medida, la inspección de buques y el sector de seguridad y prevención de riesgos.

Cerca del 90% del transporte mundial de mercancías se efectúa por vía marítima. Si tenemos en cuenta, además, que el transporte marítimo es el más barato, seguro y menos contaminante de cuantos existen, podemos prever su continuo crecimiento, manteniendo la tendencia de las últimas décadas. Por tanto, la demanda de futuros titulados experimentará un notable aumento, pudiéndose augurar una plena inserción laboral.

El informe elaborado por BIMCO (Baltic International Maritime Council), que analiza la oferta y demanda mundial de marinos, se considera el estudio de mayor fiabilidad a nivel mundial en este sector. El informe se actualiza cada cinco años y el de 2005 es el más reciente. Sus datos se obtienen a través de encuestas enviadas a diferentes gobiernos y empresas navieras, junto con los puntos de vista de ejecutivos senior y gestores marítimos, además de los análisis académicos del Warwick Institute for Employment Research.

Sus conclusiones más significativas indican que el número de oficiales se estima en 466.000, y que los países de la OCDE (América del Norte, Europa Occidental, Japón, etc.) siguen siendo los principales proveedores de oficiales, aunque los países del Este de Europa han aumentado significativamente su oferta. Los países del Lejano Oriente y Sudeste asiático son los mayores proveedores de marineros (subalternos), aunque también comienzan a ofertar cifras significativas de oficiales.

En las últimas décadas, el centro de gravedad del mercado laboral para satisfacer las necesidades de la flota mercante mundial se ha desplazado de los países marítimos tradicionales de la Europa Occidental, Japón y Norteamérica hacia el Lejano Oriente, la India y la Europa del Este. China ha experimentado un notable crecimiento, pero circunscrito principalmente a su propia flota. Muchas tripulaciones chinas siguen teniendo serios problemas con el idioma inglés.

Lo más significativo del estudio citado, que estima en una escasez de 27.000 oficiales en el mundo para 2015, es que la demanda será creciente.

Durante la última década, el número de buques mercantes ha aumentado en un 1% anual. La demanda, tanto de oficiales como de subalternos, ha aumentado debido, parcialmente, a la construcción de buques de mayor tamaño. En general, no es previsible una reducción en el número de tripulantes, ya que las exigencias internacionales, tales como la limitación de la jornada laboral como el Código PBIP (Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias), ha incrementado la carga de trabajo a bordo. Por tanto, incluso un aumento moderado en el número de buques, creará una mayor demanda de oficiales, que solamente se podrá satisfacer aumentando el número de estudiantes de estas titulaciones. El estudio muestra que es preciso incrementar el interés por esta profesión entre los estudiantes, para poder afrontar el aumento de demanda en un futuro próximo.

Existe en la actualidad una gran escasez de personal cualificado en ciertos buques especiales, que sólo podrá ser resuelta aumentando el número de estudiantes y su formación. La flota mundial continúa dependiendo en gran parte de los oficiales europeos, norteamericanos y japoneses. Sin embargo, más del 25% de éstos superan los 50 años de edad, y muchos más del 50% sobrepasan los 40. La mayoría ocupan cargos de Capitanes o Jefes de Máquinas. El impacto de su jubilación, sin que se haya previsto su reemplazo, tendrá serias consecuencias.