

LA MARINA MERCANTE Y SU PROFESIONALIZACION

Joaquín BUELGA GARCIA
Presidente del COMME

LA MARINA MERCANTE Y SU PROFESIONALIZACION

Hablar de la Marina Mercante y su profesionalización en estos momentos que nos toca vivir sería sencillo si escuchamos las sirenas grises comunicándonos que no habrá Marina Mercante y, por tanto, sobraría la segunda parte.

Contra esos pronósticos vamos a mantener que sí habrá Marina Mercante, que habrá empresas y marinos (Administración Marítima tiene garantizada la supervivencia).

Intimamente ligados con la profesionalidad están los conceptos de la formación y el adiestramiento; por ello, a lo largo de esta intervención haremos referencia a estos conceptos y su situación, sobre todo, en las flotas europea y española. Trataremos también de establecer conclusiones y alguna prescripción.

FORMACION DE OFICIALES Y TRIPULANTES EN EUROPA

Los países europeos disponen de varios sistemas de formación y adiestramiento de Oficiales y tripulantes financiados por los Estados y las empresas navieras según diferentes criterios. Entre los Oficiales de Puente y Máquinas no existen grandes diferencias en cuanto al tiempo de formación ni a los costes.

Formación de Oficiales de Puente y Máquinas

Los costes de formación son sufragados por el marino, el armador y el Estado.

- *Bélgica*

- Sistema de Formación

- Certificado básico de competencia: 3 años académicos.

- Tiempo de mar efectivo: 2 años.

- Título de 2.º Oficial: 1 año académico.

- Tiempo de mar efectivo: 1 año.

- Examen para el Título de 1.º Oficial.

Tiempo de mar efectivo: 2 años.
Examen para el Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga las matrículas, libros y uniforme; total aproximado de 5.000 francos belgas.

El armador no paga períodos de licencia para certificados posteriores ni ningún otro coste.

• *Dinamarca*

— Sistema de Formación

Escuela de Náutica: 21 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

(como 1.^{er} Oficial).

Título de Capitán.

— Costes

Todo a cargo del Estado.

• *Francia*

— Sistema de Educación

Formación básica en la Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 2 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 2 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Alumno: 10 meses.

Título de Oficial

Tiempo de mar efectivo como Oficial: 10 a 22 meses.

Escuela de Náutica: 9 meses.

Tiempo de mar efectivo como Oficial: 24 a 36 meses.

Título de Capitán.

— Costes

Costes de formación a cargo del Estado. El armador paga los salarios, manutención, etc., durante el período de Alumno en Prácticas. Esto supone unos 96.000 francos franceses, sin contar gastos de viaje. El Estado compensa con 29.700 f.f. más el 50% de los gastos de viajes.

Se da una excepción a lo mencionado cuando un subalterno quiere hacer la carrera de Oficial. En este caso el marino percibe entre el 80% y el 100% de su sueldo base durante el período académico, si se acepta su solicitud. Otros gastos por cuenta del alumno, durante toda la carrera.

• *Alemania Federal*

— Sistema de Formación

Escuela Náutica: 36 meses.

Tiempo de mar efectivo: 48 meses.

Tiempo de mar efectivo como Oficial de Guardia: 24 meses.

Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga únicamente libros y material. El armador paga los salarios durante las Prácticas a bordo. Los sueldos son entre 568 y 1.642 marcos alemanes al mes. El armador no abona cantidad alguna por los permisos para obtener certificados posteriores.

• *Grecia*

— Sistema de Formación

No disponible.

— Costes

En parte a cargo del armador. Su contribución varía en función del Registro Bruto de los barcos. Puede ser de 25.000 dracmas al mes para buques entre 3.000 y 5.000 TRB o 50.000/mes para buques entre 10.000 y 20.000 TRB.

• *Italia*

— Sistema de Formación

Escuela de Náutica: 40 meses (3.^{er} Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

Escuela de Náutica: 6 meses (2.^o Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 30 meses.

Escuela de Náutica: 6 meses.

1.^{er} Oficial/Título de Capitán.

— Costes

A cargo del Estado. El alumno paga algunos impuestos, libros y matrículas. El armador abona los salarios, etc., durante los 18 meses de Prácticas a bordo (alrededor de 1,5 millones de libras mensuales).

• *Holanda*

— Sistema de Formación

Hay dos sistemas, un curso ordinario y un curso integrado. El curso ordinario es:

Escuela de Náutica: 24 meses.

Tiempo de mar efectivo: 12 meses (3.^{er} Oficial).

Escuela de Náutica: 12 meses (2.^o Oficial).

Tiempo de mar efectivo: 12 meses.

Escuela de Náutica: 12 meses (Título de Capitán).

El curso integrado es:
Escuela de Náutica: 24 meses.
Tiempo de mar efectivo: 12 meses.
Escuela de Náutica: 12 meses.

De aquí en adelante el tiempo de mar efectivo se lleva a cabo para obtener el Título de Capitán, excepto un Curso de Dirección de 6 semanas, sin examen.

- *Reino Unido*

- Sistema de Formación

- El adiestramiento básico consiste en navegar como Alumno durante 42 meses:

- Escuela de Náutica: 12 meses.

- Tiempo de mar: 30 meses (incluido vacaciones).

- Escuela de Náutica: 6 meses (Título Clase 2).

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

- Escuela de Náutica: 6 meses (Título Clase 1).

- Costes

- Durante las Prácticas, el armador abona las matrículas, tasas de examen y algunos materiales escolares. Además, el Alumno percibe alrededor de 300 libras mensuales durante todas las Prácticas.

- Otros gastos a cargo del armador son los de viaje, etc., que suponen unas 1.400 libras durante las Prácticas.

- Para posteriores certificados el armador paga los periodos de permiso que se compensan con las horas extras del Oficial. El Alumno abona las matrículas y tasas de examen (360, 240 o 425 libras; títulos Clase 2/Clase 1).

- *Finlandia*

- Sistema de Formación

- 9 meses de escuela más 1 año de tiempo efectivo de mar o 24 meses de tiempo efectivo de mar.

- Escuela Náutica: 24 meses.

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses (Título de 1.^a Clase).

- Tiempo de mar efectivo: 18 meses.

- Escuela Náutica: 20 meses (Título de Capitán).

- Costes

- A cargo del Estado. El Alumno paga material escolar y libros.

- No se abonan los permisos para certificados posteriores. Tampoco abona ningún otro gasto el armador.

Cursillos para Oficiales de Puente

- *Bélgica*

- Cursillos

- Gaseros: 1 semana.

- Quimiqueros: 1 semana.

- COW/gas inerte: 1 semana.

- Costes

Permiso retribuido. El armador abona los cursos, alrededor de 50.000 francos belgas cada uno.

- *Dinamarca*

- Cursillos

- ARPA: 4 días.

- Contra Incendios: 2 días.

- Mercancías Peligrosas: 3 días.

- Petroleros: 4 a 5 días.

- Costes

Permisos retribuidos a cargo del armador. Los precios de los cursillos varían entre 4.000 y 1.100 coronas danesas; en algunos casos lo paga el marino.

El cursillo de Seguridad en Buques Petroleros lo abona el Estado.

- *Francia*

- Cursillos

- Informática a bordo: 1 semana.

- Simulador de Radar: 1 semana.

- Primeros Auxilios: 2 semanas.

- Gaseros: 1 semana.

- Quimiqueros: 1 semana.

- Inglés Marítimo: 5 días.

- Costes

Permisos retribuidos a cargo del armador. El coste para el mismo varía entre 1.500 francos franceses para el curso de Inglés y 4.200 francos franceses para el de Simulador de Radar. El armador también abona los gastos de viaje y alojamiento (unos 6.000 francos por un curso de 2 semanas).

- *Alemania Federal*

- Cursillos

- Radar: 7 días.

- Maniobra: 3 días.

- Seguridad del Buque/Contra Incendios/Ejercicios de Botes: 21 días.

— Costes

Los primeros dos cursos, el armador retribuye el permiso. El coste para el armador, excluyendo salarios, es de 133 marcos y 7.500 marcos respectivamente. El último curso es a cargo del Estado, incluyendo salarios.

• *Italia*

— Cursos

Contra Incendios: 6 días.
Supervivencia en la mar: 4 días.
Primeros Auxilios: 5 días.
Radar Básico: 10 días.
ARPA: 5 días.
Seguridad en Petroleros: 12 días.
Automática del Buque: 23 días.

— Costes

Todos los costes de los cursos a cargo del armador. También los permisos retribuidos y el coste real de los cursos, variando entre 0,5 millones de liras por el de Primeros Auxilios y 1,4 millones de liras por el de Contra Incendios hasta 2,8 millones de liras por el de Automática.

• *Holanda*

— Cursos

Radar Básico: 14 días.
ARPA: 14 días.
Simulador/Maniobra/Petroleros/STCW/COW: 1 semana.
Químicos: 1 semana.
Gaseiros: 1 semana.

— Costes

Los dos primeros cursos se celebran en las Escuelas de Náutica y no suponen gasto al armador.

Los restantes cursos, a cargo del armador. Por ejemplo, permiso retribuido y 2.000 florines por curso.

• *Portugal*

— Cursos

Simulador de Radar: 2 semanas.
Contra Incendios: 1 semana.
Radiotelefonista.

— Costes

Permiso retribuido los dos primeros cursos. Las matrículas, a cargo del Estado.

- *Reino Unido*

- Cursillos

- Seguridad en Petroleros: 5 días (crudo, químicos, gas).

- (*) Control de Navegación: 10 días.

- (*) Sanitario: 5 días.

- Seguridad para Oficiales: 5 días.

- Simulador: 5 días.

- ARPA: 3 días.

- (*) Contra Incendios: 4 días.

- Costes

- En general, el armador retribuye el permiso. Además abona los cursos, que varían entre 30 libras para ARPA y 170 libras para el Sanitario. También paga los gastos de viaje y alojamiento.

- *Finlandia*

- Cursillos

- ARPA: 4 días.

- Simulador: 5 días.

- Petroleros, STCW, R.S.: 5 días.

- Quimiqueros: 5 días.

- Gaseros: 5 días.

- Gas Inerte y COW: 4 días.

- Contra Incendios: 3 días.

- Mercancías Peligrosas: 5 días.

- Salvamento en la mar: 5 días.

- Informática, básico: 5 días.

- Operador de Radio: 10 días.

- Costes

- Generalmente el armador retribuye el permiso. Las matrículas, a cargo del Estado, salvo una cantidad residual a cargo del armador, entre 100 y 200 coronas por curso.

Adiestramiento de Subalternos

- *Bélgica*

- Sistema

- 2 períodos de 3 meses de formación teórica.

- 2 períodos de 6 meses de mar.

- Costes

- La formación en tierra, básicamente a cargo del Estado. En este período se perciben los salarios normales.

(*) Obligatorios.

- *Dinamarca*
 - Sistema
Curso de 5 meses.
 - Costes
A cargo del armador o del marinero.
- *Francia*
 - Sistema
9 meses de adiestramiento previo al embarco. (Certificado de Aptitud Marítima).
 - Costes
A cargo del Estado.
- *Alemania Federal*
 - Sistema
Curso de 6 semanas sobre Seguridad del Buque.
 - Costes
A cargo del armador por medio de las cuotas de Seguridad Social.
- *Italia*
 - Sistema
Según los armadores no hay cursos.
Según los sindicatos hay un curso de marinero de 6 meses, seguido de Certificado de Contraamaestre, con una duración total de 15 meses.
 - Costes
Según los sindicatos, todos los costes a cargo del marinero.
- *Holanda*
 - Sistema
1 año a bordo. También un curso de 4 años, de los cuales los 2 primeros son de formación general. Ambos son voluntarios.
 - Costes
A cargo del Estado.
- *Portugal*
 - Sistema
Curso de marinero, 8 meses de estudios.
 - Costes
A cargo del Estado.
- *Reino Unido*
 - Sistema
Para mozos y limpiadores, curso de 13 semanas; para marmitones, curso de 11 semanas en una Escuela Marítima. Cada alumno está una semana a bordo de un Buque Escuela de 160 TRB, como parte del currículum.

— Costes

La Escuela se financia por los armadores y el Estado. Los costes anuales para los armadores son de 310.000 libras por año.

- *Finlandia*

— Sistema

“Certificado de Marinero”. El período de formación es entre 9 y 18 meses, dependiendo de la educación básica del estudiante.

Certificados de Marinero Preferente y Contraмаestre después de períodos de embarco. También a través de períodos de embarco y cursos se obtienen los certificados.

— Costes

A cargo del Estado.

Cursillos para Subalternos

- *Bélgica*

— Cursillos

Subalterno de Cubierta: 3 semanas.

Marinero Preferente: 4 semanas.

Contraмаestre: 3 semanas.

Natación: 1 semana.

Contra Incendios: 3 días.

Gas: 3 días.

— Costes

Permiso retribuido para los cursos de Marinero Preferente, Contraмаestre y Natación. Todos los costes a cargo del armador y el Estado conjuntamente.

- *Dinamarca*

— Cursillos

Entrenamiento básico: 70 días. (A cargo del Estado).

— Costes

Las matrículas, a cargo del tripulante. El armador financia el Buque Escuela “DENMARK”.

- *Francia*

— Cursillos

Especialista en Fuego: 12 días.

— Costes

Permiso retribuido por el armador.

Coste aproximado, 3.000 francos.

- *Alemania Federal*

- Cursillos

- Seguridad del Buque; Contra Incendios y Ejercicios de Botes: 6 días.

- Costes

- No se retribuye el permiso, aunque de hecho el armador paga contribuciones específicas a la Seguridad Social.

- *Holanda*

- Cursillos

- Contra Incendios: 2 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. El coste del curso para el armador es de 680 florines.

- *Portugal*

- Cursillos

- Contra Incendios: 1 semana.

- Primeros Auxilios: 1 semana.

- Costes

- Permiso retribuido para el armador. El coste de los cursillos, a cargo del Estado.

- *Reino Unido*

- Cursillos

- Marinero: 5 días.

- Embarcaciones de Supervivencia: 10 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. Las matrículas, a cargo del Estado o del armador (50 a 100 libras, aproximadamente).

- *Finlandia*

- Cursillos

- Manejo de la Carga: 10 días.

- Contra Incendios: 2 días.

- Costes

- Permiso retribuido por el armador. Los costes de los cursos, mayoritariamente a cargo del Estado.

Resumen

En general, el armador no se hace cargo de los costes de formación de los niveles básicos; excepto el Reino Unido en los casos de los Programas de

Alumnos, que duran unos 42 meses. En este período, el armador realiza una contribución económica alta.

En los cursillos para Oficiales el permiso es retribuido generalmente por el armador, al igual que los costes de los cursillos.

LA FORMACION DE OFICIALES Y TRIPULANTES EN ESPAÑA

A lo largo de los últimos cinco siglos las enseñanzas de náutica en nuestro país han atravesado diversas etapas en las que experimentaron enfoques diferentes. Refiriéndonos a épocas recientes, el actual Plan de Estudios de la Carreras de Náutica, Máquinas y Radioelectrónica fue aprobado por Orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 18 de octubre de 1977.

Los títulos académicos se contemplan en el R.D. 2.841/1980 de 4 de diciembre.

Los títulos profesionales están regulados por el R.D. 2.061/1981, de 18 de septiembre.

Anteriormente, por Decreto de Presidencia del Gobierno 1.439/1975, de 26 de junio, las enseñanzas se establecieron en dos ciclos, al igual que otras carreras universitarias.

El desarrollo de las carreras, tanto desde el aspecto académico como profesional, sigue los pasos expresados en los esquemas.

En la actualidad, coincidiendo con el proceso de Reforma de las Carreras y Títulos Universitarios, después del cambio de dependencia de los estudios náuticos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones al Ministerio de Educación y Ciencia, las tres carreras de Marina Civil están expresando una nueva remodelación.

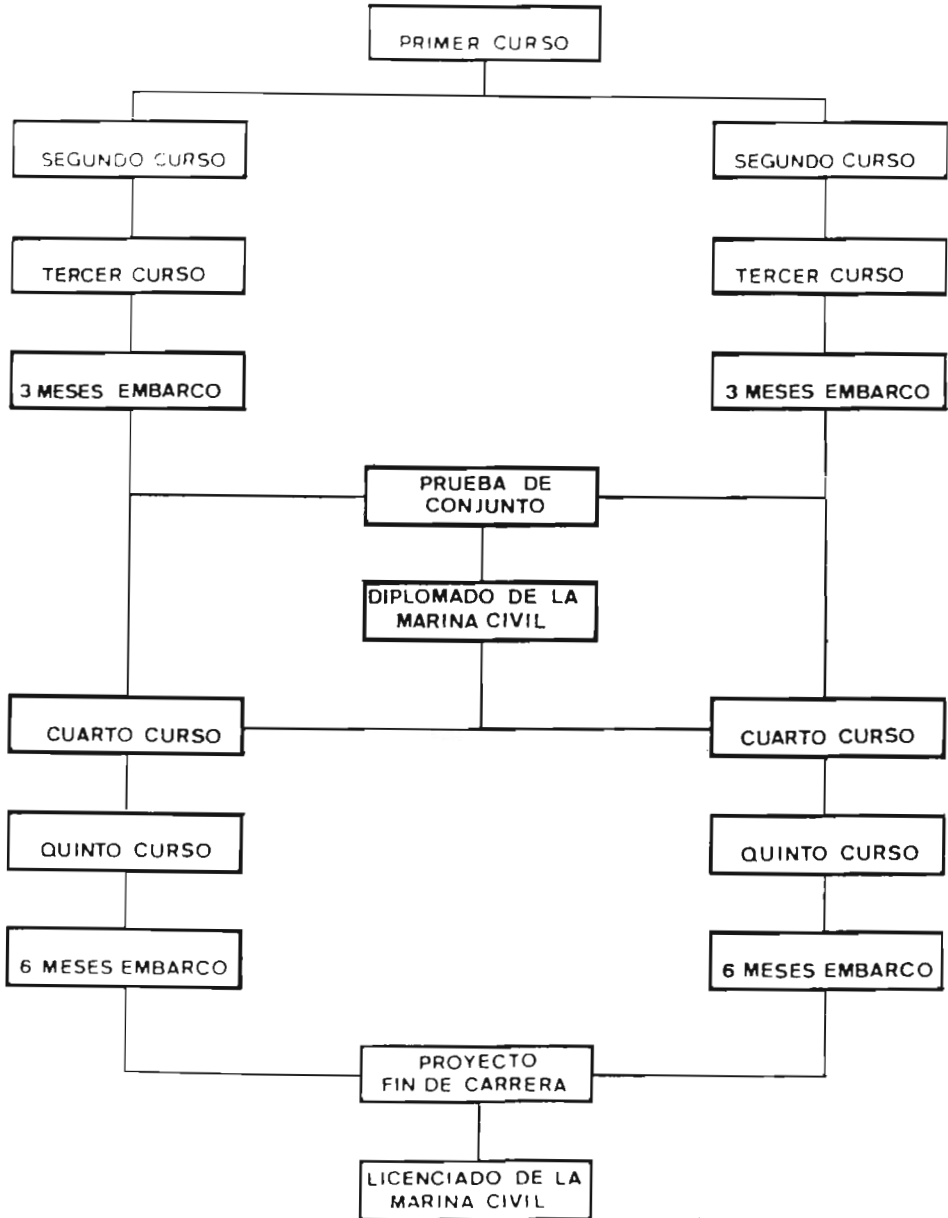
Una vez integradas las Escuelas Superiores de la Marina Civil, los marinos han entrado a formar parte de la vida universitaria. Ello supone abordar situaciones y problemas propios de cualquier período transitorio que la planificación, el esfuerzo y la paciencia harán posible superar con buenos resultados.

El balance a corto plazo será positivo sin duda. El nuevo enfoque que se dará a las carreras propiciará la necesaria unión entre ámbito marítimo y Universidad; unión de la que ambos protagonistas, y el conjunto mismo de la sociedad, obtendrán los beneficios que trae consigo el estudio y la investigación, redundando en el progreso del país.

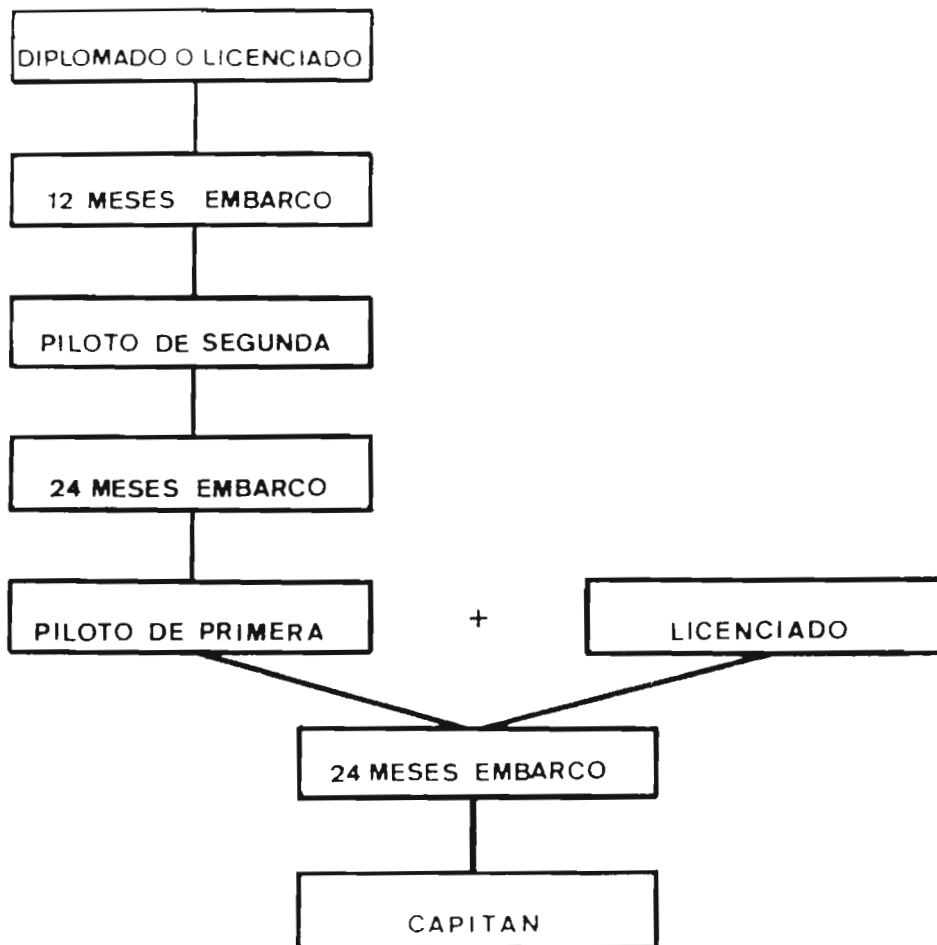
Cursos de Especialidad para Oficiales

De modo similar a otros países europeos, en España existen los Cursos de Especialidad, que dirigidos a los profesionales contribuyen a la actualización y reciclaje de conocimientos.

ORGANIGRAMA DE ENSEÑANZAS NAUTICAS



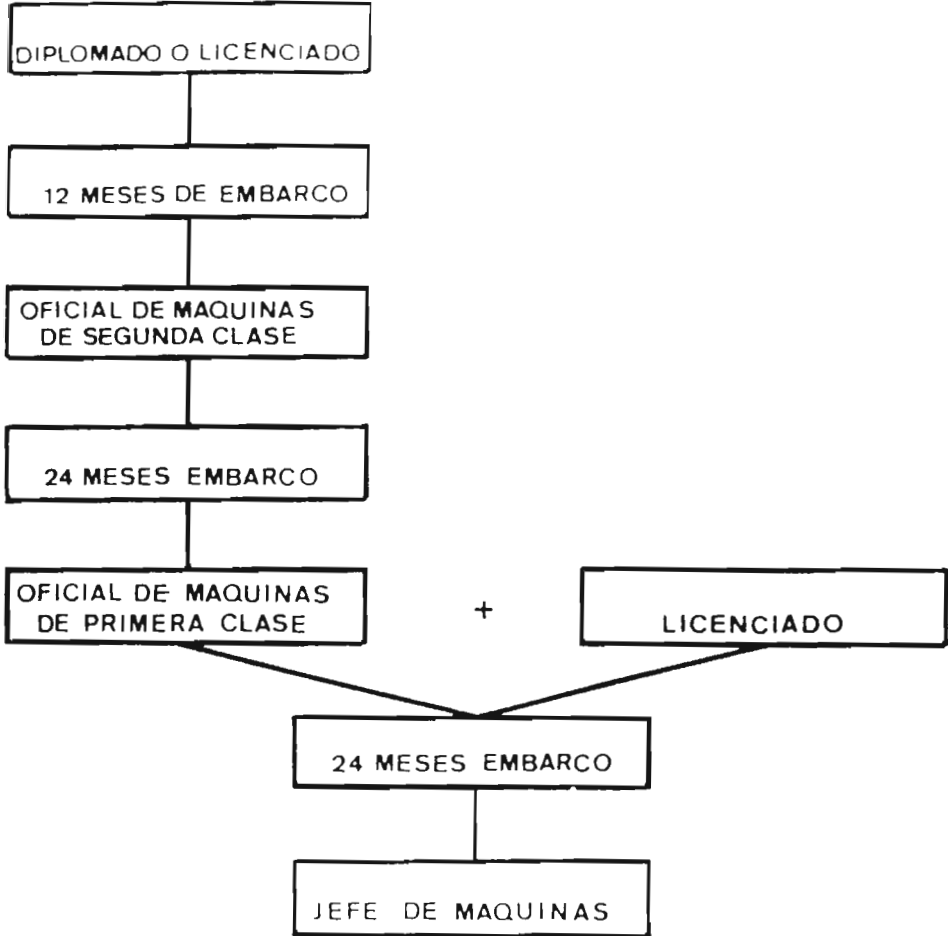
ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES
SECCION NAUTICA



SECCION PUENTE

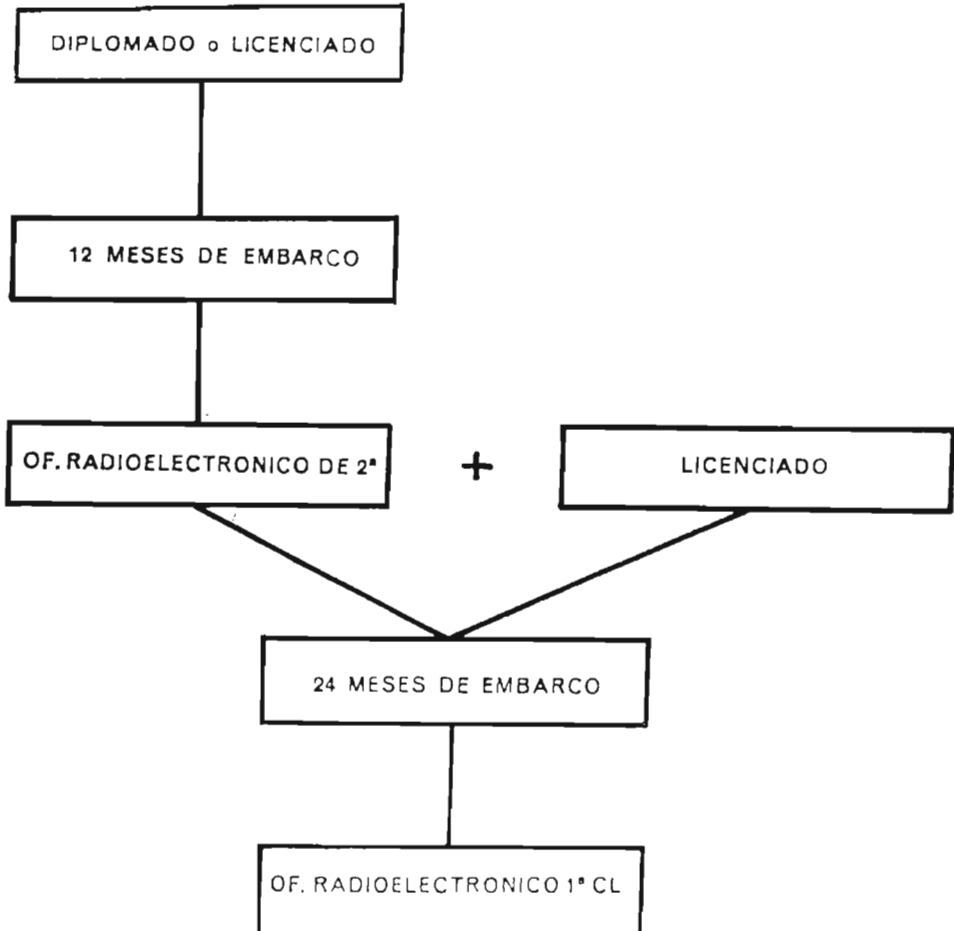
ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES

SECCION DE MAQUINAS NAVALES



SECCION MAQUINAS

ORGANIGRAMA DE TITULOS PROFESIONALES
SECCION DE RADIOELECTRONICA



Estos cursos, en número de 7, y en expectativa de una nueva y próxima regulación son los siguientes:

- Operador Radiotelefonista.
- Observador de Radar.
- Observador de Radar de Punteo Automático.
- Especialidad para Buques Petroleros.
- Manipulación de Gas Inerte y Lavado con Crudo.
- Buques Tanque para el Transporte de Productos Químicos.
- Buques Tanque para el Transporte de Gases Licuados. También: Lucha Contra Incendios.

A pesar del máximo nivel de las enseñanzas en las carreras y de los cursos de especialidad mencionados existen condicionantes que demandan más formación, como veremos más adelante.

Formación de Subalternos

En cuanto a los tripulantes de los buques, los planes de formación no cubren las necesidades reales que precisa una flota segura y competitiva. El Instituto Social de la Marina y otras entidades imparten varios cursillos, aunque es preciso un nuevo tratamiento de la formación con la finalidad de conseguir unos objetivos globales cualitativos y cuantitativos. Quizá buena parte de las carencias serán cubiertas si se da debido cumplimiento a la reciente Orden del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones que establece la obligatoriedad de impartir a la casi totalidad de los tripulantes de los Cursos de Contraincendios y Supervivencia en la Mar, ambos en nivel 1 y 2.

El objetivo en cifras no lleva a formar más de 90.000 personas durante los próximos cinco años. Estas medidas constituyen, desde luego, un avance óptico en el campo de la formación y la profesionalización de las flotas mercante y de pesca.

NIVELES PROFESIONALES EN LAS FLOTAS

Flota Mundial

Durante las últimas décadas, la fuerte implantación conseguida por las banderas de conveniencia y la aparición de diferentes modalidades de registros libres han producido descensos tan profundos en la formación de Oficiales y tripulantes, y por tanto, en la profesionalidad, que ni la actividad de la OMI ni las inspecciones de los países pueden garantizar condiciones aceptables de seguridad. Los riesgos potenciales a bordo, en los puertos y en la mar son cada vez más elevados. Estas afirmaciones se constatan a poco que se haga un repaso de los accidentes ocurridos en los últimos tiempos.

No obstante, dada la carencia de una acción coordinada de los países avanzados en el sentido de aplicar la ley e impulsar y exigir niveles de formación, adiestramiento y profesionalidad, los países en desarrollo y los buques de banderas "sui generis" continúan su carrera ascendente en detrimento de las flotas tradicionales. Se está abocando un proceso de marginalización del ejercicio profesional a bordo.

Flota europea

La flota de los países marítimos de Europa ha descendido aproximadamente a la mitad en la última década. De hecho, ha pasado de tener una cuota del 30% de la flota mundial a sólo un 15% en la actualidad.

Paralelamente a la disminución del número de buques se han perdido unos 150.000 puestos de trabajo. Otro dato preocupante es la disminución de estudiantes en las Escuelas de Náutica en la CEE. A corto plazo, algunos países no dispondrán de Oficiales suficientes.

La Flota española

De forma similar a la trayectoria de la flota europea, la española ha perdido la mitad de sus unidades en la última década. Las diversas estadísticas disponibles cifran en poco más de 400 el número de buques. En cuanto a los profesionales, al igual que sus colegas de los restantes países de la CEE, han perdido sus puestos de trabajo o enfocado su vida profesional hacia otros horizontes. Este panorama gris y las poco halagüeñas expectativas que ofertan las flotas están causando una fuerte regresión en el número de estudiantes en nuestras escuelas.

Y todo ello ocurre, precisamente, cuando los niveles académicos y profesionales alcanzan mejores posiciones.

PROFESIONALIDAD Y FORMACION

La era de la información en la que estamos inmersos obliga a incrementar los niveles de profesionalidad y formación. El mundo hoy, y principalmente los entornos europeo, norteamericano y japonés viven en la continua práctica de la guerra competitiva y, en consecuencia, los profesionales de los más variados ámbitos están impelidos a un permanente reciclaje de conocimientos. Paradójicamente, en el ámbito marítimo, aunque afectado también por el avance tecnológico, los profesionales están siendo desplazados por otros menos cualificados haciéndose patente esa marginalización de la actividad laboral. La explicación pudiera ser que se ha apostado por una estrategia de abaratamiento de costes por el medio que sea y centrando este plan en los profesionales de la mar principalmente.

¿Qué hacer en estas circunstancias? Podemos seguir la actual trayectoria

descendente hasta dejar a los países europeos con flotas simbólicas y con un reducido número de marinos europeos.

La gravedad de las consecuencias viene dada por la pérdida de un bien estratégico, la Marina Mercante; la carencia de un colectivo humano cuantitativamente significativo y difícilmente recuperable; la ausencia del modo de transporte propio necesario para Europa y la retirada de una posición de predominio tecnológico.

Caben, sin embargo, otras salidas. Una sería apostar por la supervivencia. Y deben hacerlo los Gobiernos, las empresas y los profesionales adoptando una estrategia amplia y común.

Caso de seguir este último camino, procede hablar de profesionalización. En lo que a España se refiere son imprescindibles algunas reflexiones.

Ante todo, sin el compromiso y la participación real del Gobierno y la Administración no se vislumbra la viabilidad de la supervivencia. Constituyen un apoyo imprescindible para la superación de la coyuntura presente. En ese sentido, se pueden concebir esperanzas en base a las iniciativas que empiezan a tomar cuerpo últimamente.

Resta ahora a las empresas y a los marinos participar en la elaboración de esa amplia estrategia y su puesta en marcha.

¿En qué aspectos pueden concretamente colaborar empresas y profesionales? Nos centraremos en aquel que de modo directo influye en la profesionalización.

El entrenamiento del personal

Con demasiada frecuencia se da por supuesto que la titulación, la profesionalidad y los conocimientos debe traerlos consigo el empleado. Esto, sencillamente, no tiene por qué ser así, y de hecho no lo es. En cualquier caso, hay dos cosas que una empresa no debería obviar:

1.^a) No le es dado a la empresa elegir entre tener un programa de formación o no tenerlo.

La que no lo tenga sufrirá en su cuenta de resultados.

2.^a) Un profesional de cierto nivel de responsabilidades debe implicarse en considerables procesos de reciclaje 4 ó 5 veces a lo largo de su vida laboral.

Por estas razones, la empresa está obligada a participar en la formación y entrenamiento de su personal.

La empresa, además de cuidar exquisitamente los conceptos de selección y evaluación de sus recursos humanos, tiene que fijar la atención en dos aspectos de la relación con las personas:

a) El proceso de modificación y adaptación del trabajo y del puesto de trabajo a la capacidad y limitaciones del personal.

- b) El proceso de entrenamiento para el futuro desarrollo del potencial humano en cuanto a: conocimientos técnicos, aptitudes, cambio de aptitudes, información de la empresa y mejora de relaciones interpersonales.

La selección, modificación del puesto de trabajo y el entrenamiento, de los que dispone la empresa y que le posibilitarán el llegar a los objetivos, deben contemplarse en un contexto sistemático de la empresa y en su mutua dependencia. Además, la persona participa también activamente en este desarrollo y trata, por medio de estos procesos, de conseguir por su parte sus propios objetivos para satisfacer sus necesidades.

El esfuerzo de entrenamiento es por lo general una intervención, con unas alternativas proyectadas por la empresa con el fin de mejorar los conocimientos y la capacidad técnicos, de modificar actitudes, afianzar la motivación y mejorar la conducta social y las interacciones entre los empleados. También asienta favorablemente la relación empleado-empresa.

Los objetivos de un plan de entrenamiento son:

- Comunicar la información orientando al empleado en la empresa y en el medio laboral.
- Mejorar los conocimientos.
- Incrementar la capacidad técnica.
- Cambiar actitudes y motivación.
- Mejorar pautas de interacción interindividual.

El entrenamiento correcto y permanente conviene tanto a la empresa como al empleado.

La empresa conseguirá más eficacia, productividad y rendimiento global; la persona podrá enfrentarse con mayor preparación, flexibilidad y eficacia al medio ambiente laboral constantemente cambiante y a los nuevos problemas que aparecen en el puesto de trabajo. Existe también el acicate de las expectativas de mejora personal y ascenso.

La puesta en marcha de un plan de entrenamiento y formación requiere:

1. Análisis de la empresa (recursos, objetivos, tecnología y trayectoria del medio ambiente socioeconómico).
2. Análisis de colaboradores.
3. Análisis de trabajo y del puesto de trabajo (necesidades presentes y futuras del puesto de trabajo).

Se identificarán los objetivos de la empresa a corto y largo plazo y se comprobará la viabilidad de dichos objetivos con las cualificaciones actuales de los empleados. Si el estado actual es insatisfactorio o puede optarse por objetivos de futuro, la puesta en marcha de los programas hará posible modificar esta situación.

Las medidas concretas de racionalización y reestructuración y el cambio

cualitativo de prestación de servicios comporta transformaciones que influyen sobre los puestos de trabajo y el rendimiento de los miembros de la empresa —hasta la cúpula— modificándolos.

En la empresa naviera todo este proceso debe adoptarse teniendo en cuenta a su personal de tierra y de flota procurando una mayor identificación de los colectivos de ambas divisiones. En especial, y ciñéndonos a la flota, el plan de formación y entrenamiento puede tener una continuación individualizada a cada buque complementando áreas concretas a bordo por medio de la cooperación de la oficialidad.

La entrada en vigor de disposiciones legales relativas a formación está poniendo el dedo en la llaga. La expectativa creada, en esa línea, por el Anteproyecto de Ley de Ordenación de la Marina Mercante, nos compromete aún más claramente en el proceso de formación. Los marinos mercantes, los ingenieros navales, los ingenieros de telecomunicaciones, etc., tienen ante sí un reto a corto plazo: incorporarse a una Administración Marítima eficaz e integradora que contribuya a situar a España en el lugar marítimo que le corresponde y que desde hace siglos soñamos. Con ello también cooperamos al progreso de la Marina Mercante y su profesionalización. Eso sí, sin escuchar cantos de sirenas que nos anuncian un final definitivo.