

Resumen

Los desastres del Erika en el 99, y del Prestige en 2002, fueron el detonante principal para la creación efectiva de la EMSA. La agencia presta apoyo técnico y ofrece su asesoramiento a la Comisión Europea y los Estados miembros en materia de seguridad; asumiendo una parte activa en la lucha contra la contaminación producida por hidrocarburos.

La CIAIM (Comisión Permanente de Investigación de Accidentes Marítimos), adscrita al Ministerio de Fomento, es el órgano encargado de realizar la investigación de incidencias marítimas producidos por buques civiles españoles o por buques civiles extranjeros cuando se produzca dentro de las aguas interiores o en el mar territorial español, así como de los buques fuera del mar territorial español cuando España tenga intereses de consideración.

Conociendo las partes cuya función es asesorar e investigar lo relacionado con materias de seguridad, pasamos clasificar brevemente los accidentes marítimos; **pudiendo ser estos muy graves**(conlleva la pérdida total del buque, la pérdida de vidas humanas o una polución grave); o simplemente graves.

En función de otro tipo de clasificaciones también podríamos nombrarlos como hundimiento, varada, colisión, incendio, abordaje, avería, etc... Siendo la catalogación más o menos completa según la entidad que la realice.

Las consecuencias más graves de un accidente marítimo son: La pérdida de vidas humanas, y la contaminación del medio marino.

Siguiendo las anteriores clasificaciones, y en base a los datos consultados, se deduce que el riesgo de accidente es ampliamente si nos referimos a flotas pesqueras que si se trata de flotas mercantes.

Un accidente marítimo puede deberse, principalmente a cuatro factores:

- Fallo de material
- Fallo humano
- Mal tiempo
- Causas desconocidas

En el presente trabajo vamos a centrarnos más detenidamente en el segundo de los cuatro factores enumerados, el factor humano, por tratarse del que más alto porcentaje de influencia tiene en los accidentes marítimos. Aún cuando intervienen diversos factores en el mismo, el error humano siempre se encuentra presente en mayor o menor medida.

El convenio STCW 1978 de la OMI fue el primero convenio acordado internacionalmente que abordaba la cuestión de las normas mínimas de competencia aplicables a los marinos. Dicho convenio a sido revisado a lo largo de los años, y a día de hoy sigue vigente, siendo considerado una pieza clave para la seguridad a nivel internacional.

El fallo humano se ve inducido e influenciado por muy diversas causas, algunas de las cuales no dependen del propio individuo en sí, si no del ambiente, circunstancias, etc, que le rodean.

Por tomar una pequeña muestra, nos centraremos en siete causas que podemos considerar como principales, o estrechamente relacionadas con el posible fallo.

Por un lado tenemos al propio individuo que, aparte de cuestiones referentes a su propia capacidad o aptitudes, puede verse afectado por el agotamiento, la fatiga, el estrés, o la excesiva carga de trabajo. Estos cuatro elementos suelen ir acompañados los unos de los otros, y es muy normal que la aparición de alguno de ellos provenga de la existencia de otro.

Otro factor importante es la organización de la empresa, y su postura para con las normas de seguridad laboral. Entendiendo por seguridad laboral no sólo la referente a los malestares físicos del trabajador, si no a los psicológicos. En cuanto a la comunicación, cabe señalar que no se trata sólo de la importancia de que toda la tripulación domine al menos un idioma común para hacerse entender, sino que esa comunicación debe ser a su vez efectiva. Entendiendo como efectiva la que hace que el mensaje transmitido sea recibido de una forma clara y concisa, sin dejar lugar a dudas. Y evitando en lo posible la aparición de múltiples intermediarios que puedan distorsionar el mensaje.

Estrechamente relacionada con la comunicación, tenemos las relaciones personales. En un espacio tan cerrado y pequeño como es un barco, las relaciones personales

afectan mucho al individuo. Debe tenerse en cuenta que el marino no cuenta con la separación física de su lugar de trabajo y su lugar de descanso, y que los problemas laborales raramente pueden quedarse al margen de lo personal cuando convives las veinticuatro horas con tus compañeros de trabajo.

La coordinación (personal e interpersonal) y el lugar y tarea a realizar, son otro dos factores estrechamente relacionados. Así la coordinación y planificación de una tarea dependen en gran manera de la tarea en sí misma, y del lugar en el que se va a realizar. Al tratarse en este caso del puente de un buque, podemos enumerar las nueve funciones básicas a realizar, que son:

- La supervisión
- La planificación del viaje
- El control de la navegación
- El control del tráfico
- Interpretación de sensores externos
- La comunicación
- El manejo del buque
- La vigilancia de las condiciones de navegación

La última de las causas que vamos a comentar es la toma de decisiones y el liderazgo. El liderazgo es una influencia realizada con y en el grupo con el fin de alcanzar un determinado objetivo; La toma de decisiones consiste, en elegir una opción (se entiende que la mejor) de entre las disponibles. Ambas necesitan de la existencia de una buena comunicación dentro del grupo para que llegar a conclusiones satisfactorias.

En vista de todo lo citado anteriormente, si conseguimos tomar plena conciencia de la situación laboral a bordo de un buque y adaptamos la situación laboral a las capacidades físicas reales del individuo, siempre de acuerdo con las reglas establecidas, será más fácil que la tripulación se preste a un adiestramiento efectivo en materia de seguridad.