RESUMEN

No cabe duda alguna de que el transporte marítimo desempeña un papel crucial en el comercio internacional, pero la complejidad funcional de los buques modernos exige mano de obra especializada a todos los niveles. La seguridad marítima ha de basarse en prevenir que se cometan errores humanos y en mitigar sus consecuencias. A lo largo de este trabajo se realiza un estudio:

1.- Factor humano como causa de los accidentes en los buques. Basta con decir que es el causante del 80% de los accidentes, y en este trabajo se analizan los principales elementos que intervienen en el factor humano como son:

.- Fatiga. En este apartado se han tratado tanto los factores que lo provocan (excesiva carga de trabajo, pocas horas de descanso, periodos de trabajo prolongados, etc.) así como los riesgos que esto suponen y sus consecuencias.

.- Comunicación deficiente. Problema derivado de la mezcla de nacionalidades en las tripulaciones y la importancia de una buena comunicación entre los miembros de la tripulación, buque – tierra y buque – práctico. Numerosos accidentes han ocurrido por no haber una buena comunicación.

.- Falta de experiencia. Como es bien sabido el desarrollo profesional se basa más en experiencia que en calificaciones iniciales. Sin embargo debido a factores como la escasez de mano de obra, cambio en las políticas navieras y una legislación insuficiente, ha propiciado que personal no cualificado este ocupando puestos para los que no está preparado, con las consecuencias que esto significa.

.- Falta de conocimiento. No solo puede tratarse como una ausencia de conocimientos en general, como reflejan varios estudios, sino que se ha de tener en cuenta que a veces la falta de conocimiento es debida a una información insuficiente o a los sistemas que se están utilizando en cuenta. Por cualquiera de los motivos, esta falta de conocimiento es junto con la fatiga los elementos que hacen del factor humano el mayor causante de los accidentes.

.- Prácticas, políticas o normas defectuosas. Las políticas o normas tanto si son incorrectas como si no están disponibles de inmediato hacen que una respuesta correcta y oportuna sea menos probable.

2.- Operaciones del buque como causa de los accidentes. La historia de la navegación muestra que las necesidades de seguridad llegaron de forma gradual desde 1880 que tiene lugar la primera convención internacional de seguridad hasta el último convenio SOLAS, han tratado de conseguir una navegación y un trabajo a bordo seguro. Seguidamente veremos cuanto se ha conseguido analizando todas las operaciones que el buque realiza como son la navegación, tanto de altura como de cabotaje, las maniobras y navegaciones en aguas interiores con práctico, maniobras de atraque y desatraque, operaciones de puerto y operaciones de mantenimiento son tratadas por separado y en profundidad, dando como resultado que todas las mejoras no han conseguido una mejora significativa ni en la seguridad laboral ni en la navegación.

3.- Composición de la flota y análisis de los accidentes laborales a bordo. En este capítulo se abordará el análisis de los accidentes laborales a bordo. Para ello se partirá del conocimiento de los medios humanos al objetivo de saber quiénes y que nacionalidades tripulan los buques. También se trata de la composición actual de los buques así como de la experiencia del personal así como idiomas se hablan a bordo y cuál es la evolución y son las previsiones del personal que tripulan los buques. Los medios técnicos de la flota mundial son también tratados en profundidad tanto por el tamaño como por el tipo o la antigüedad de los buques. Otro tema tratado en este capítulo es la incidencia de los accidentes laborales y basándome en estadísticas recientes de Suecia, Reino Unido y Dinamarca. Estas estadísticas muestran que la mayoría de los accidentes laborales a bordo son producidos por caídas, seguido de los accidentes ocurridos durante las maniobras de atraque/desatraque.

Por último basándome en los informes de Paris MoU y Tokyo MoU se hace un estudio en profundidad de la condición tanto de los buques como de sus equipos.

4.- Accidentes en los que el factor humano ha sido la causa principal. En este capítulo se analiza, a partir de cuatro accidentes laborales reales, todas las causas que han llevado a los mismos, llegándose a la conclusión de que el accidente es la consecuencia de varios factores humanos y como las barreras de seguridad son sistemáticamente eliminadas lo que conlleva a la inevitabilidad del accidente.

5.- Propuestas para la reducción de accidentes laborales a bordo de los buques mercantes. Por último este trabajo se termina con unas propuestas más que podrían reducir la alta siniestralidad abordo. Para ello propongo que la seguridad sea tratada como lo que es, una ley y como tal todas las partes implicadas, desde los centros de formación hasta la tripulación del buque pasando por las administraciones y compañías navieras han de aportar medidas con el objeto de crear una cultura de seguridad abordo que se ha de mantener independientemente de quienes están al mando.