

PREVENTION IS THE GUARANTEE FOR MARITIME SAFETY

Nemesio Castro Bugarín
Captain in the Merchant Navy.
Expert in safety at sea and in the work place, in the maritime-fishing sector. SPM – Coapre

This article sets out to reflect on the various types of maritime safety, depending on the chronological stages involved and the procedures used by crews, the point of reference being the moment prior to and following accident. The sinking of the Titanic, in April 1912 not only revealed its structural vulnerability. The disaster raised questions as to the maritime safety regulations in force at the time, in view of which the United Kingdom proposed holding an international conference to draft new regulations. In 1914, the most important International Convention was put in place for the Safety of Life at Sea (SOLAS). This first convention paid special attention to fitting fireproof, watertight bulkheads, i.e., Passive Safety measures or ship behaviour to enable a ship's structural elements to cope with adversities. In 1971, the General Ordinance on Safety and Hygiene in the work place was published, as an instrument for safety in the work place, including repair measures applicable after accident. So we are talking about Active Safety or human behaviour, which covers all devices and work systems on board on which the crew can act directly ... either before or after accident. "After the accident" takes pride of place since the instruments of the day made that necessary, the practice being termed as "Corrective-Reactive Safety", designed to alleviate and minimize the



La prevención es garante de la seguridad marítima

Nemesio Castro Bugarín

Capitán de la Marina Mercante. Experto en seguridad marítima y laboral en el sector marítimo-pesquero. SPM – COAPRE

El término seguro, según la Real Academia Española, tiene varias acepciones o significados, entre otros: "libre y exento de todo peligro, daño o riesgo". El RMS Titanic al mando del capitán Smith, de la compañía White Star, fue construido con una tecnología altamente segura y vanguardista para la época, con diversos compartimentos estancos que le hacía acreedor del término seguro referenciado. Sin embargo, su hundimiento, durante su viaje inaugural en abril de 1912 y en el que más de 1.500 personas perecieron entre tripulantes y pasajeros, fruto de una colisión con un iceberg en aguas de Terranova (Newfoundland) no solo puso al descubierto su vulnerabilidad estructural sino que el desastre planteó tantos interrogantes acerca de las normas de seguridad vigentes que el Reino Unido propuso la celebración de una conferencia internacional para elaborar nuevos reglamentos. En ella se adoptó, en 1914, el Convenio Internacional más importante para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SEVIMAR) o SOLAS (del inglés Safety Of Live At Sea). Nuevas versiones se adoptaron sucesivamente, la última en el año 1974 que simplifica los procesos corrigiendo las versiones anteriores. Múltiples correcciones se han firmado

desde entonces, en particular, la de 1992 reemplazando el código Morse con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System), entrando en vigor en 1999. Ya en el primer SOLAS se ha prestado mucha atención a diversos aspectos de la seguridad en la mar, entre otros, de la provisión de mamparos estancos resistentes al fuego. Hablamos de la estructura del buque, de la seguridad estructural; es decir, de la Seguridad Pasiva o comportamiento del buque, que es la respuesta de los elementos estructurales de la embarcación (construcción naval) frente a adversidades. En 1972 se adoptó por una conferencia de la OMI (Organización Marítima Internacional) el Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, pasando a ser un instrumento internacional separado de los SOLAS. Entró en vigor en el año 1977. El capítulo III: Dispositivos de salvamento, del SOLAS de 1974, describe los procedimientos de Emergencia y los Ejercicios Periódicos por parte de la tripulación. Paralelamente en nuestro país se publica, mediante la orden de 9 de marzo de 1971, la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo -OGSHT- que, como instrumento de seguridad e higiene

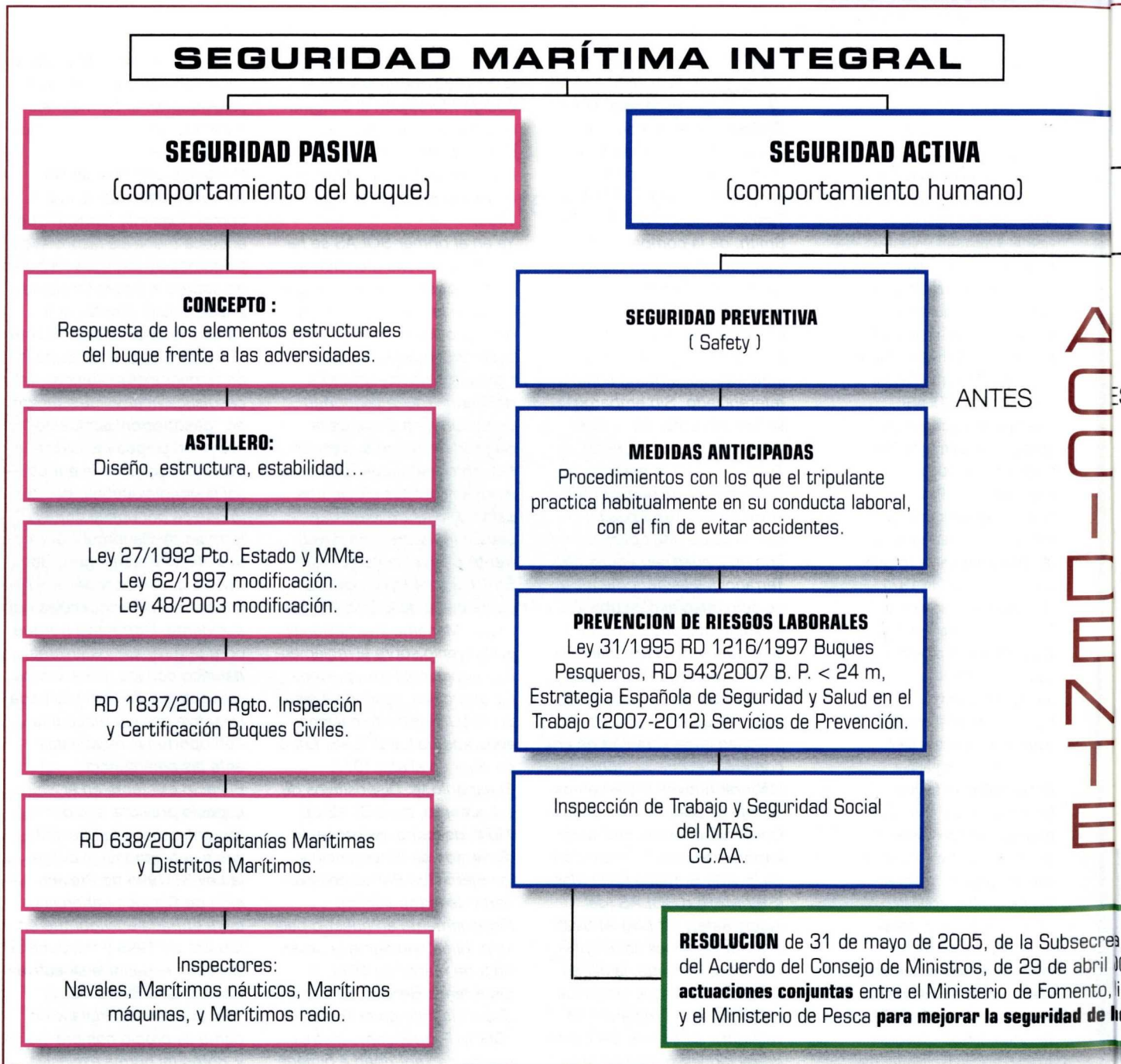
en el trabajo (hoy seguridad y salud laboral), contemplaba, casi íntegramente, medidas reparadoras, una vez ocurrido el accidente. Por tanto, estamos hablando de la Seguridad Activa o comportamiento humano que engloba todos los dispositivos y equipos de trabajo de a bordo sobre los que el tripulante puede actuar directamente... antes o después del accidente. En el caso que nos ocupa, en términos cronológicos, la casuística nos obliga a incidir en "después del accidente" (ex-post) ya que los instrumentos legales de la época así la condicionaban, por lo que se denomina con el término de Seguridad Correctiva-Reactiva (en inglés, Security) ya que intenta paliar y minimizar las consecuencias del accidente. Correctiva porque corrige o repara los errores habidos con los mecanismos preventivos. También llamada Reactiva porque reacciona con oportunas respuestas ante las emergencias. El vacío existente en el espacio previo al accidente, (ex-ante, medidas preventivas o anticipadas) lo cubre la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, cuya entrada en vigor fue en febrero de 1996 y traspone al Derecho español la Directiva Comunitaria 89/391/CEE. "Es una Ley de Prevención como su propio nombre indica y, como tal norma exclusiva-

mente preventiva, incorpora los preceptos que, relativos a la seguridad e higiene en el trabajo se contenían en las sucesivas leyes de Seguridad Social, cuya permanencia en esta clase de legislación reparadora, era pura inercia histórica, derivada de la primitiva Ley del Seguro de Accidentes de Trabajo de 1900” (Comentarios a la Ley de PRL del autor Leodegario Fernández Marcos, Dykinson 1996).
 “...El propósito de fomentar

una auténtica cultura preventiva, mediante la promoción de la mejora de la educación en dicha materia en todos los niveles educativos, involucra a la sociedad en su conjunto...” (Apartado 4 de la Exposición de Motivos de la Ley 31/95). A la postre deroga, conjuntamente con el RD 486/1997, la OGSHT de 1971, antes referenciada, casi todo su contenido aunque, todavía hoy, el Título II puede considerarse en vigor en algunos

casos específicos. Hablamos, entonces, de Seguridad Preventiva (en inglés, Safety) que con cuyos procedimientos el tripulante intenta evitar cualquier accidente. La seguridad pasiva, preventiva y correctiva-reactiva, ¿qué tienen en común? Pues no solo el concepto semántico “seguridad” sino que además, todas ellas, tratan de salvar vidas humanas, eso sí, en etapas cronológicas (antes o después del accidente) dis-

consequences of accidents once they have occurred. The gap prior to accident (preventive or anticipated measures) is covered by Law 31/1995 on Prevention of Risks in the Work Place, with procedures for the crew to attempt to avoid any kind of accident; so here we are talking about Preventive Safety. From this we understand that “the mechanisms of Maritime Safety are only put into practice when the Preventive operative has failed or broken down”.





CONCEPTO:

Engloba todos los dispositivos y equipos de trabajo de a bordo sobre los que el tripulante puede actuar directamente, "antes" y "después" del accidente.

Seguridad Correctiva-Reactiva
(Security)

MEDIDAS REPARADORAS

Procedimientos con los que el tripulante practica habitualmente en su conducta laboral con el fin de paliar y minimizar las consecuencias del accidente, en el caso hipotético de que haya ocurrido.

SEGURIDAD MARITIMA

S.O.L.A.S. (SEVIMAR) 1974, C. Torremolinos buques pesqueros 1977/1993, O. M. 31 de julio 1992 cursos lucha contra incendios y supervivencia, Emergencias...

RD 638/2007 Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos. Inspectores Marítimos

DESPUÉS

res, por la que se dispone la publicación
il 105, por el que se establecen
o, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
e lques pesqueros.

tintas y con procedimientos operativos también distintos. Por lo que no debemos jerarquizar el término ni establecer modelos comparativos de importancia entre ellas, pues su objetivo final es el mismo. Permitamos al sentido común que realice tales diagnósticos. Hoy ya es habitual, en nuestra sociedad, escuchar las palabras prevención, seguridad y salud laboral, seguridad marítima... a veces sin tener claro a qué lo asociamos o simplemente, lo abandonamos a criterios de oportunidad en la propia conversación. No obstante lo anterior y en sentido estricto del profesional del mar, si que, desde mi perspectiva, es muy relevante el ser conocedor de los contenidos de las diversas etapas de la seguridad, pues en cada una de ellas aquellos llevan parejo unos procedimientos preceptivos para cada proceso operativo que, de seguirlos fielmente, implican el éxito de la gestión segura: salvar la vida. Cinco años a bordo en buques de Salvamento Marítimo han acumulado una experiencia suficiente que acredita mi convencimiento de lo expuesto, al margen de otras etapas relacionadas y muy vinculadas con el tema a lo largo de mi vida profesional. (1)

¿Por qué es importante esta clasificación?
Las cosas por su nombre. Pongamos un ejemplo cotidiano. Si conocemos hacia dónde vamos (puerto de

destino) trazaremos un buen camino (rumbo) para alcanzarlo, ¿sí?
Pero si no sé dónde me encuentro, dónde estoy o cuál es mi ubicación, entonces no sabré ni el camino ni el rumbo; es decir, estoy totalmente perdido, soy un náufrago desorientado.
Traslademos este modelo a la siguiente reflexión: debo saber qué procedimientos y contenidos son los correctos que hay que aplicar, según la casuística, en función de etapas cronológicas y los niveles de seguridad siguientes:
-o bien preventiva (safety o prevención de riesgos laborales) que requiere de entrenamiento o prácticas seguras para evitar el accidente.
-o bien correctiva-reactiva (security o seguridad marítima) que precisa de las prácticas adecuadas para reparar las consecuencias del supuesto accidente.
De todo lo expuesto se desprende la siguiente lectura: "los mecanismos de seguridad marítima se ponen en práctica, solamente, cuando ha fallado o fracasado el operativo de la prevención".
Lejos de la pretensión de ilustrar al lector, sino todo lo contrario, de intentar contribuir a la exposición descrita, en el cuadro pueden observar un itinerario de la Seguridad Marítima al objeto de una mayor comprensión de sus distintos niveles y vinculaciones, según mi modesta opinión.

(1) " La conclusión fundamental es que la inmensa mayoría de los errores humanos son evitables con una adecuada gestión empresarial".

Extractado del trabajo "El factor humano y su influencia en la seguridad marítima" de los autores siguientes: Santiago Iglesias y Felipe Louzán de la Universidad de A Coruña, Enrique Melón de la Universidad de La Laguna. ANAVE, Boletín Informativo nº 466-septiembre de 2007.