
La seguridad marítima (SM) como valor, más allá del cumplimiento con la certificación

Maritime safety as a value; beyond compliance with certification

Miguel López García
Universidad de Costa Rica,
Sede Regional del Caribe
Limón, Costa Rica
miguel.lopezgarcia@ucr.ac.cr

María Alejandra Ramírez Ramírez
Universidad de Costa Rica,
Sede Regional del Caribe
Limón, Costa Rica
maria.ramirezramirez18@ucr.ac.cr

RESUMEN: Este trabajo tuvo como finalidad explorar el sintagma “seguridad marítima como valor”, enfocándose en: a) la construcción teórica de lo que es SM, b) la significación del término seguridad como valor, y c) el binomio valor seguridad vs. certificación de seguridad. El alcance se consideró exploratorio puesto que el tema es novedoso en consecuencia, se desarrolló un análisis propositivo basado en datos y nociones reconocidas por autores sobre el tema. Además, los argumentos que se utilizaron fueron claros, razonables y se llegó a conclusiones que derivaron de los argumentos. Se mostró como resultado de la indagación la ausencia de mecanismos efectivos a bordo y en tierra para llevar la seguridad más allá de las certificaciones de cumplimiento y asumirla como un tema de carácter axiológico; por esta razón, se reconoció la importancia que le debe dar cada compañía naviera para que a través de la autorregulación se reduzcan los accidentes marítimos ocasionados por la acción humana.

PALABRAS CLAVE: cultura de seguridad, compañía naviera, seguridad marítima, certificados de seguridad, administración marítima

ABSTRACT: The purpose of this work was to explore the syntagma "maritime safety as a value," focusing on: a) the theoretical construction of what is MS, b) the significance of the term safety value, and c) the binomial safety value vs. safety certification. Therefore, from the methodological point of view, the scope was considered exploratory since the topic was newfangled; for this aspect, a propositional analysis was based on data and notions recognized by authors on the subject. In addition, the arguments used were clear, reasonable, and the reached conclusions that derived from the statement. In general terms, it was shown as a result of the research the absence of effective mechanisms on board and land to take safety beyond compliance certifications and assume it as an axiological issue; for this reason, the importance that each shipping company should give to it was recognized so that maritime accidents caused by human action are reduced through self-regulation..

KEYWORDS: safety culture, shipping company, maritime safety, safety certificates, maritime administration

Recibido: 20-04-22 | Aceptado: 31-05-22

Introducción

En los postreros dos lustros, las mejoras en la construcción de los buques; las tecnologías aplicadas a los equipos de navegación, comunicaciones y máquinas; las normativas nacionales e internacionales y la gestión de riesgos, han contribuido a una disminución del 50% en las pérdidas notificadas por el transporte marítimo (AGCS, 2021, p. 10). Sin embargo, paradójicamente hay datos que evidencian la necesidad de seguir reduciendo los accidentes como producto de la acción humana, a tal efecto, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) indica que “de un total de 880 accidentes analizados durante las investigaciones entre 2011 y 2015, el 62% fueron atribuidos a una acción humana errónea” (EMSA, 2016, p. 27).

Además, EMSA (2021) señaló que “del análisis realizado durante las investigaciones de seguridad, se determinó que, de 2014 a 2020, ya sea a nivel de accidente o factor contribuyente, el 89,5% de todas las ocurrencias estuvieron relacionadas con acción humana” (p.5). Cabe resaltar que estos porcentajes fueron determinados para el continente europeo; mientras que en el ámbito global hay autores que estiman las cifras de accidentes marítimos atribuibles a errores humanos entre el 75% y el 96%, guarismos aproximados a los determinados para Europa (Acejo et al. 2018); (AGCS, 2017, citado por Galieriková, 2019).

Un caso emblemático, que involucró el error humano en cuanto a la inobservancia de las normas, fue el accidente del B/T Prestige, abanderado en Bahamas, que en el año 200, derramó 63.200 toneladas de hidrocarburo cuando era remolcado para ser alejado de la costa; el buque se fracturó en dos y se hundió a unos 260 kilómetros al oeste de Vigo-España (FIDAC, 2005, p. 99).

Según la Administración marítima española, después del análisis de la evidencia disponible, incluyendo la documentación recuperada de a bordo, se calificó el Prestige como “que no cumple las normas”. También se afirmó que la cadena de errores y omisiones en las inspecciones al buque Prestige fueron factores determinantes de la condición crítica en la que se encontraba el buque y, en consecuencia, del desenlace final (Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos [FIDAC], 2005a). Entonces, ¿cómo fue posible este accidente? La

Autoridad Marítima de las Bahamas indicó en el informe que la 5ª inspección especial del buque había sido efectuada en China en 2001, dieciocho meses antes del siniestro; también, según el informe, la inspección anual llevada a cabo en Dubái, en 2002, seis meses antes del siniestro, había sido comprobada por la Autoridad Marítima de las Bahamas a través de la organización reconocida American Bureau of Shipping (FIDAC, 2005b); por tanto, el buque estaba cumpliendo con toda la certificación correspondiente, pero se produjo la masiva contaminación que se extendió por cientos de kilómetros de costas.

Lo antes expuesto explica por qué las compañías navieras deberían aceptar desde la perspectiva axiológica la seguridad como un valor de la cultura organizacional. En tal sentido, se puede inferir, de acuerdo con los datos indicados, que pareciera riesgoso conformarse solamente con el cumplimiento de la certificación de seguridad internacionalmente aceptada, aunque el acatamiento de esta sea suficiente para la administración marítima de cualquier bandera en el mundo.

Construcción teórica acerca de lo que es seguridad marítima (SM)

La seguridad marítima ha evolucionado en las últimas décadas, con especial énfasis a partir de la entrada en vigor del Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código IGS) en 1998, lo cual significó un cambio de paradigma en la forma de abordarse la SM. Lo anterior, básicamente por dos razones: la primera, porque a partir de ese momento las gerencias en tierra de las compañías navieras son corresponsables de la SM conjuntamente con los buques de su flota; y la segunda, debido al carácter preventivo de la seguridad. La gestión eficaz de la SM, entonces, se ha convertido en un objetivo fundamental de las navieras.

No obstante lo anterior, el concepto es intrincado, porque muestra expresiones disímiles que pueden ser concebidas como suplementarias. Al evocar la seguridad marítima y puede hacerse referencia a contextos diferentes, a tal punto que distintos autores, entre ellos Fornella et al. (2019), Polish Act on Maritime Safety (2011, citado por Fornella et al., 2019), Suárez-Llanos (2008),

Swedish Shipowners' Association (s.f.), presentan definiciones distintas. Al respecto se debe resaltar que una revisión general de la profusa documentación que elabora la Organización Marítima Internacional (OMI) permite evidenciar la ausencia por parte de este organismo de definición alguna sobre el tema en referencia.

La conceptualización se vuelve más enrevesada cuando es seccionada en términos conexos, por ejemplo, Fornella et al. (2019) hacen una distinción de las definiciones de seguridad marítima, seguridad en el mar, seguridad en la navegación y seguridad en general; además, Burciu (2011, citado por Fornella et al. 2019), explica que “las definiciones universales de seguridad marítima pueden incluir lo siguiente: libre de peligro, ningún riesgo, cuyo nivel no puede aceptarse, o la ausencia de daño a la salud humana (libertad de riesgo inaceptable o daño personal), sin pérdidas financieras” (p. 286). Se pueden considerar estas afirmaciones precipitadas por cuanto la seguridad marítima está coligada a la prevención de riesgos y, en teoría, las medidas de prevención no aseguran un riesgo con probabilidad de ocurrencia del 0%, es decir un buque 100% seguro. En tal sentido, es inadecuado que se incluya en una definición de seguridad marítima los términos “libre de peligro, ningún riesgo, ausencia de daño a la salud humana y sin pérdidas financieras”.

Por otro lado, Suárez-Llanos (2008), al definir la SM, la divide en lo que denomina sus dos aspectos fundamentales: las medidas de prevención y las de respuesta, cuando fallan las medidas de prevención. Igualmente, en el Polish Act on Maritime Safety (2011), se asocia la seguridad marítima a los riesgos de la navegación, depositándose los riesgos en operaciones de carga y descarga, maniobras, estadía en diques, entre otros. Asimismo, Swedish Shipowners' Association (s.f.), enfatiza que: “La seguridad marítima es un término amplio que incluye todo, desde la construcción de buques hasta el mantenimiento y la profesionalidad de las tripulaciones”. Obviamente, esta manifestación es ambigua, ya que puede admitir distintas interpretaciones y dar, por consiguiente, motivo a dudas.

Vista una primera aproximación, de acuerdo con varios autores, acerca del ámbito en el que se sitúa la SM, a continuación se analizarán las definiciones asumidas por estos.

Fornella et al. (2019) hacen mención a la seguridad en la mar; sin embargo, solo indican factores para garantizar que la seguridad

en la mar sea eficaz. Estos autores citan a otros y presentan tres definiciones. En primer lugar, Gucmy (s.f. citado por Fornella et al., 2019) señala que “la seguridad marítima es la seguridad de la vida, la salud, el medio ambiente y la propiedad, contra riesgos operacionales asociados a la navegación” (p. 287). Al observarse lo expuesto por Gucmy (s.f.) se aprecia una tautología que tiende a confundir al lector, puesto que se repite el término “la seguridad marítima es la seguridad...”; asimismo, la definición restringe el campo de la SM limitándose únicamente a los “riesgos operacionales asociados a la navegación”, con lo que se excluyen los riesgos operacionales asociados a la carga y descarga, maniobras, mantenimiento y reparaciones, laborales, entre otros.

En segundo lugar, Kopacz (2002, citado por Fornella et al., 2019) indica que la seguridad puede definirse como “el estado del sistema marino (buque, persona, entorno) en el que ninguno de sus elementos por cualquier motivo amenaza a otro elemento del sistema” (p. 287). En esta definición la claridad está ausente, debido a que deja a la interpretación del lector que ninguno de los elementos del sistema amenace a otro, de lo que surge la interrogante ¿cómo puede amenazar el buque a la persona, si la amenaza como componente externo del riesgo lo puede representar la acción de una persona?

En tercer lugar, el Polish Act on Maritime Safety (2011, citado por Fornella et al., 2019) expresa que la SM se define a veces también como “tales condiciones deseables de la actividad humana en el mar que no ponen en peligro la vida humana y la propiedad, y no son nocivas para el medio ambiente marino” (p. 286). Esta definición contenida en la Ley de Seguridad Marítima de Polonia es temeraria porque plantea la seguridad en términos absolutos de causa-efecto; es decir, cuando hay condiciones deseables, no hay peligros para la vida humana, la propiedad y el medio ambiente. Ya se dijo que, en teoría de riesgo, una probabilidad de ocurrencia del 0% es inexacta, por ello, se discrepa en relación con la definición contenida en dicha ley.

Otra definición, la de Gucmy (s.f. citado por Fornella et al., 2019), que exhibe a la seguridad de la navegación como un componente de la seguridad marítima e incluye, además de los peligros para la navegación, los riesgos de estabilidad, incendios o daños a la carga, también menciona que “la seguridad marítima junto con

la seguridad del medio marino es parte del concepto de seguridad en el mar, definida como el estado de la actividad humana en el mar que amenaza a los buques, la vida humana y el medio ambiente” (p. 288). Resulta inconveniente fragmentar la SM en diversas situaciones, porque habría que preguntarse por la seguridad del buque en puerto, en el astillero, fondeado, en maniobras, entre otros contextos. Aunado a esto, la definición presenta un galimatías al enunciar que “la actividad humana en el mar que amenaza... a la vida humana”. Obsérvese que la frase presenta impropiedad.

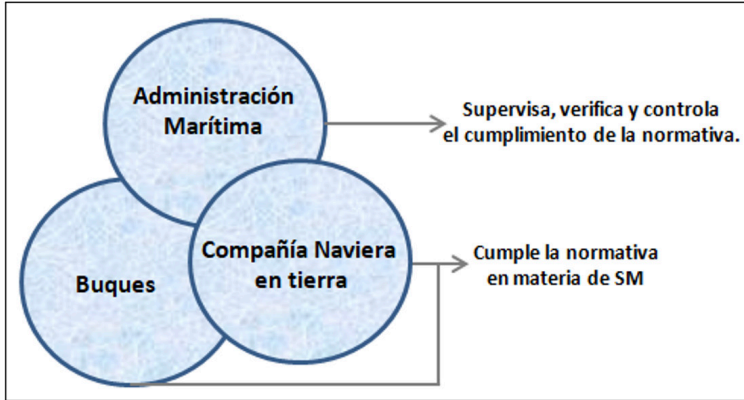
Por su parte, Suárez-Llanos (2008), entiende la SM como: “el conjunto de medidas para la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación, y del medio ambiente marino” (p. 22), y todo ello en sus dos aspectos fundamentales: las medidas de prevención y de respuesta. Este es el único de los autores citados que considera la SM, además de preventiva, reactiva, al hacer referencia a “las medidas de respuesta”. Llama la atención el término “salvaguardia”, porque sugiere que la SM se pusiese bajo guarda para su custodia, cuando se trata de un conjunto de medidas para prevenir riesgos. Dentro de este marco también se nota que la definición plantea la salvaguardia “de la navegación”, con lo que resta importancia a las medidas para la salvaguardia en las operaciones de carga y descarga en puerto, maniobras, mantenimiento y reparaciones, entre otras.

Al respecto, la Swedish Shipowners’ Association (s.f.) manifiesta que la SM “es un término amplio que incluye todo, desde la construcción de buques hasta el mantenimiento y la profesionalidad de las tripulaciones” (p. 1). Más que una definición, es una enunciación que alude la SM como un “término que incluye todo”; esto evidencia una anfibología, por cuanto dicha expresión enseña un sentido equívoco, pues la SM, de manera puntual, constituye un conjunto de buenas prácticas para prevenir riesgos.

Para ser atendidas las consideraciones expresadas en esta sección acerca de las definiciones de SM, a continuación se desarrolla una aproximación teórica que asienta un enfoque sobre lo que es SM. De esto se desprende, primeramente, quiénes son los “actores organizacionales” más importantes de la SM; a tal efecto, véase la Figura 1.

FIGURA 1

ACTORES ORGANIZACIONALES MÁS IMPORTANTES PARA LA SM.



Fuente: Elaboración propia.

Entonces, esta perspectiva considera la administración marítima y la compañía naviera con sus buques como las figuras claves de la SM, obviamente con actividades diferentes según su esfera de acción. Esto implica que el abordaje de la SM tiene dos vertientes: una que involucra la implementación (naviera y sus buques) y otra que abarca la administración marítima, centrada en la supervisión. Ante esta disquisición, se considera como SM, desde el punto de vista de la compañía naviera, lo siguiente:

Es un conjunto de actividades (buenas prácticas) realizadas desde la compañía naviera y el buque, para prevenir riesgos, cuando esa condición adversa pueda producir efectos indeseados sobre las personas, el buque, su carga y/o el medio ambiente.

En este mismo contexto se entenderá por SM, para efectos de la administración marítima, lo siguiente:

Es un conjunto de actividades (buenas prácticas) realizadas desde la administración marítima para supervisar, verificar y controlar el cumplimiento de las partes interesadas (compañías navieras, centros de formación y gente de mar) de los Convenios Internacionales Marítimos y la legislación nacional de la materia.

A fin de observar de forma holística las partes que componen y la comparación entre las definiciones discutidas en este artículo, se presenta lo siguiente:

CUADRO 1

COMPARACIÓN ENTRE DEFINICIONES DE SM (NAVIERAS) POR AUTOR

Autores	¿Qué se realiza?	¿Quién actúa?	Carácter Proactivo/ Reactivo	Alcance de la actuación	Propósito
Fornella et al. (2019)	El artículo no presenta definición propia de los autores, solo cita de otros				
Suárez-Llanos (2008)	Conjunto de medidas	Se infiere: tripulación	Prevención y respuesta	La vida humana en la mar, de la navegación, y del medio ambiente marino	Salvaguardia
Polish Act on Maritime Safety (2011)	No se indica	Se infiere: tripulación	No explícito	Vida humana, propiedad y medio ambiente marino	Condiciones deseables
Swedish Shipowners' Association (s.f.)	No se indica	Se infiere: tripulación	No identificado	"Incluye todo"	No se indica
Gucmy, S. (s.f.)	No se indica	Se infiere: tripulación	No identificado	Vida humana, buques y medio ambiente	El estado de la vida humana en el mar
Kopacz et al. (2002)	"que ninguno de sus elementos por cualquier motivo amenace a otro elemento del sistema"	Se infiere: compañía y tripulación	No identificado	Buque, persona, entorno	El estado del sistema marino
López & Ramírez (2022)	Buenas prácticas	Gerencia en tierra y tripulación	Proactivo	Personas (tripulación y pasajeros), buque, carga y/o el medio ambiente.	Prevenir riesgos

Fuente: Elaboración propia con información obtenida de las definiciones de los autores.

Significación del término “valor” en seguridad marítima

Específicamente, cuando se menciona el término “valor” en el ámbito organizacional, este está subsumido como parte de la cultura de la institución. De modo similar, el valor seguridad de una compañía naviera estaría incluido como componente de la cultura empresarial. Coyunturalmente, la seguridad ha estado vinculada en el contexto marítimo a la cultura, más que como un valor de la naviera. Esto significa que la acepción “cultura de seguridad” ha tomado forma en el campo marítimo; en todo caso, el término apareció por primera vez en el informe inicial de la Agencia Internacional de Energía Atómica tras la catástrofe de Chernóbil. Al principio, la investigación de ese accidente se centró en las deficiencias de la planta, pero análisis más exhaustivos identificaron aspectos que evidenciaron ausencia de una adecuada cultura de seguridad (Berg, 2013, pp.343 - 344).

En este sentido, la propia Organización Marítima Internacional (OMI) (2002), declaró que “una navegación más segura exige una cultura de seguridad”. Pero, ¿cuál será el vocablo apropiado: cultura de seguridad o valor seguridad?, a continuación se dilucida la interrogante.

Se debe partir del concepto de cultura organizacional. Al respecto, Robbins y Judge (2009) exponen que “es un sistema de significados compartidos entre sus miembros y que distingue a una organización de las otras” (p. 551). Esta definición fue seleccionada en el marco de la diversidad existente, porque dice que es “un sistema de significados compartidos”, que están representados por los valores, creencias, reglas, símbolos, costumbres, lenguaje y rituales, los cuales proporcionarán una identificación específica a cada compañía naviera. En razón de esto, se puede afirmar que la seguridad, una vez que emerja como valor (característica moral inherente a las personas) y se transforme en una cuestión de naturaleza axiológica, entonces se integrará como segmento de la cultura organizacional.

En concordancia con lo referido, se destaca que la SM puede llegar a ser un valor de la naviera, pero sin llegar a ser la cultura como tal. No es menos cierto que la cultura puede estar orientada por la SM. La empresa Walt Disney es una sociedad prototipo por

tener una cultura organizacional *dirigida a la satisfacción del cliente*; sin embargo, esto no significa que la cultura sea la satisfacción del cliente sino un valor trascendente de la misma (Jiménez, 2012, p. 1).

Ahora bien, ¿por qué resulta tan complejo que emerja el valor seguridad en las compañías navieras?, pues porque tienen comúnmente varios buques y oficinas en tierra. Ante este panorama, emerge el tema de las subculturas organizacionales, nicho de indagación que representa a las organizaciones como unidades compuestas (Salazar, 2008 citando a Schvarstein, 1992, p. 28).

En este orden de ideas, para Deal & Kennedy (1985, citado por López, 2015) “todas las compañías tienen subculturas por que las diferencias funcionales... particularizan los aspectos especiales del ambiente del negocio” (p. 162); por esto, si se contrasta esta premisa con una compañía naviera, es razonable su aceptación, por cuanto en cada buque y oficina en tierra existe un subconjunto de personas que interactúan con regularidad. Este subconjunto podría identificarse como un grupo distinto de los otros buques y oficinas. Esos tripulantes habitualmente pueden tomar acciones basadas en significados compartidos exclusivamente en el buque. En consecuencia, como se ha expresado, el punto de estudio es la *seguridad como valor*; no obstante, la referencia a lo que es una subcultura es válida porque toda reflexión se inscribe en la complejidad organizacional de la naviera; por tanto, ayuda a la comprensión del tema.

Con el objeto de que se perciba lo concerniente al valor seguridad como significado compartido de la cultura de una naviera, surge la pregunta: ¿Cómo se sabe cuándo el valor está presente en la compañía? Es simple, el valor seguridad se observará cuando emerja como comportamiento significativo compartido por el personal de tierra y las tripulaciones de la flota.

En ciertas circunstancias puede suceder que algún espectador externo basado en distintas expresiones de la compañía naviera, tales como pendones, afiches, manuales, revistas, declaraciones de miembros de la naviera, entre otras, pudiera tener percepciones erradas acerca de cuál es realmente el valor seguridad. En tal sentido, se debe distinguir entre los elementos explícitos del valor seguridad, declarados y expuestos en pasillos de oficinas en tierra y en los buques y el verdadero valor que es elocuente por los miembros de la empresa (López, 2015, p. 35).

En lo que atañe a los atributos propios del valor seguridad como parte de la cultura de una compañía naviera, se intenta un acercamiento teórico que permita ilustrar cuando se puede estar en presencia de dicho valor como significado compartido por los tripulantes a bordo, o si únicamente se trata de proceder es esporádicos de subgrupos o personas de la tripulación y de la oficina en tierra.

En relación con los rasgos predominantes que identifiquen la presencia del valor seguridad, se infieren los siguientes:

- La reiteración de comportamientos comunes por la tripulación y el personal de tierra de la compañía, aquellos que deben ser observados regularmente a través de las buenas prácticas usuales.
- El impacto del valor seguridad en la naviera (oficina-buque) debe verse reflejado positivamente para que tenga sentido; por ello, el valor será auténtico en la medida que contribuya de forma contundente a la eficacia de la seguridad.
- Un rasgo que podría calificarse como muy habitual y simbólico es todo aquello que en materia de seguridad identifica a una compañía naviera y la diferencia de sus pares.

Observadas algunas características que identifican la presencia del valor seguridad, ahora, con el objeto de tener un mayor acercamiento al sintagma (seguridad marítima como valor) planteado en el título de este artículo, importa hacer notar que, desde la perspectiva teórica, hay variados documentos sobre el tópico de los valores organizacionales. Sin embargo, también se alega que, cuando se tratan los aspectos prácticos del tema, aflora una cantidad mínima de fuentes de consulta, algunas con expresiones confusas; por ejemplo, Podestá (2009), ilustrando un suceso que se dio en la organización objeto de la investigación que hacía referencia, uno de los entrevistados expresó lo siguiente:

Hasta el año 2000, en el lugar de la segunda letra «I» del acróstico de Servicio se encontraba el valor: «Integridad». Luego «Innovación» pasó a reemplazar a «Integridad» y este último entró a formar parte de la definición de «excelencia». ACES introdujo un nuevo valor en su organización como una respuesta estratégica que pretendió enfrentar las

demandas del mercado e «incluir el tema en la vida cotidiana. Este nuevo valor se lanza como una manera de REFRESCAR los valores de la empresa, pero con la seguridad de que no íbamos a dejar de ser ÍNTEGROS» (p.88).

Esta cita textual evidencia cierta celeridad para denotar cambios de los valores en esa organización; por lo tanto, pareciera que cambiar un valor en la empresa se limita a sustituir pancartas o pendones de las paredes e informar a los empleados de dicho canje. Entonces, ¿cómo se logra que los empleados muestren conductas significativas que impliquen acciones alineadas con un determinado valor? Se logrará mediante instrucciones emanadas de la dirección de la empresa para ser cumplidas, inclusive de forma coercitiva. Se debe tener cuidado porque acciones de ese tipo pudieran tener más bien un efecto adverso sobre el clima organizacional y en cualquier caso no se podría consumir una de las premisas básicas para que surja el nuevo valor y es que sea aceptado por los empleados de manera espontánea. Este análisis es aplicable a la compañía naviera. En tal sentido, el “valor seguridad marítima” será un valor de la cultura de la empresa naviera cuando sea aceptado de manera natural por los miembros de la tripulación.

Pues bien, ¿cómo se logra activar el valor “seguridad” a bordo de los buques? En relación con la pregunta, obsérvese el vocablo “activar”, el uso del mismo es intencionado, puesto que un valor no es mandatorio, se perdería su esencia para pasar a ser una orden, instrucción u obligación, de allí que la forma de lograr que sea aceptado por la tripulación demanda estrategias específicas.

Coincidiendo con López (2015) se plantean las siguientes estrategias:

- El modelaje (dar el ejemplo) del valor por parte de los gerentes, superintendentes de tierra y a bordo por los oficiales de gestión (capitán, jefe de máquinas, 1eros. oficiales de cubierta y máquinas).
- Un sistema de reconocimientos que estimule al personal de a bordo.
- Comunicación fluida entre gerentes/oficiales/ personal de apoyo (p. 39).

Una actitud contraria de un buen ejemplo o modelaje para lograr que la tripulación asuma el valor seguridad sería que, dada la circunstancia de las visitas que hace el gerente de operaciones a los buques de la flota, este fuese a la cubierta sin los apropiados implementos de seguridad personal para ir a las áreas exteriores de la ciudadela del buque.

Además, se podrán hacer jornadas de sensibilización a bordo antes de fomentar el valor en cuestión, pero lo que en la práctica más eficaz será es el modelaje de los comportamientos de gerentes y oficiales de gestión, alineados con el valor seguridad que se desea “germine”.

El binomio “valor seguridad” vs. “certificación de seguridad”

Resulta incongruente que el transporte marítimo tenga importantes convenios internacionales, normas legales de países con buques de su bandera, especificaciones técnicas para el diseño, construcción, mantenimiento y reparación de los buques por parte de las sociedades de clasificación, y todo esto propugnando la posibilidad de optimizar la seguridad marítima; pero, a pesar de ello, las partes interesadas (OMI, administraciones marítimas, armadores, entre otros) del sector a nivel mundial no se sienten satisfechas con los resultados alcanzados, ya que para el período 2015-2019 hubo 527 decesos y 509 desaparecidos para un total de 1.036 fallecidos, con casos preocupantes como el citado por la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (siglas en inglés NTSB), que publicó un informe en 2018 en el cual se indica que la causa probable del hundimiento en octubre de 2015 del buque portacontenedores El Faro resultó en la pérdida de vidas de sus 33 tripulantes.

La decisión del capitán de navegar con rumbo sin desviarse de la ruta del huracán Joaquín hizo suponer que este se apoyó en recursos meteorológicos obsoletos. También influyó una cultura de seguridad “frágil” de parte del operador del buque y la gestión de los recursos del puente deficiente (IHS Markit, 2020, p. 1). Estos factores y los datos que reflejan las pérdidas de vidas humanas demuestran que se debe hacer más; pero de forma contradictoria, en todos los casos se infiere que los buques cumplían con las certificaciones.

Aquí surge otra perspectiva que complementa la certificación, y es que la naviera aborde la seguridad como un asunto de naturaleza axiológica, tal como se indicó. Por ello, se reitera que la cultura de una naviera guiada por el valor seguridad es de tanta significación para las empresas que son ellas mismas las que deben procurar signos y tener la disposición para asumir este factor como primordial, lo cual incidirá positivamente en la prevención de accidentes derivados de la acción humana.

Para concluir, en relación con la temática expuesta acerca de la disyuntiva sobre si la SM es para la naviera la cultura o un valor, quedó evidenciado que puede llegar a ser un valor y no la cultura en sí misma; pero, igualmente, se alegó que la cultura de una compañía naviera puede estar guiada por la SM. Asimismo, hay que destacar una vez más la ausencia de mecanismos efectivos en el buque y en la oficina de tierra para que se acepte la seguridad como un valor, más allá del cumplimiento con las certificaciones.

Referencias

- Acejo, I., Sampson, H., Turgo, M., Ellis N., & Tang, L. (2018). The causes of maritime accidents in the period 2002–2016. *Seafarers International Research Centre (SIRC)*, Cardiff University. Disponible en <https://www.sirc.cf.ac.uk/Uploads/Publications/The%20causes%20of%20maritime%20accidents%20in%20the%20period%202002-2016.pdf>
- Allianz Global Corporate & Specialty (2017). An annual review of trends and developments in shipping losses and safety. *Safety and Shipping Review 2017*.
- Allianz Global Corporate & Specialty (2021). An annual review of trends and developments in shipping losses and safety. *Safety and Shipping Review (SSR) 2021*.
- Berg, H. (2013). Human factors and safety culture in maritime safety (revised). *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 7(03), 343-352. DOI: 10.12716/1001.07.03.04. Disponible en https://www.researchgate.net/publication/270519611_Human_Factors_and_Safety_Culture_in_Maritime_Safety_revised

- Burciu, Z. (2011). *Safety in maritime transport and management in the rescue operation*. Editorial de la Universidad Marítima de Gdynia, 2011. ISBN: 978-83-7421-161-1.
- Deal, T., & Kennedy, A. (1985). *Culturas corporativas: ritos y rituales de la vida organizacional*. Fondo Educativo Interamericano.
- European Maritime Safety Agency (2016). *Annual overview of marine casualties and incidents 2016*. Disponible en <https://www.standard-club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/news/2017-news/2519681-annual-overview-of-marine-casualties-incident-2016.pdf>
- European Maritime Safety Agency (2021). *Annual overview of marine casualties and incidents 2021*. Disponible en <http://www.emsa.europa.eu/publications/reportsitem/4266-annual-overview-of-marine-casualties-and-incident-2020.html>
- Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos. (2005a). *Informe sobre las actividades de los fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos en 2005*. Ed. Impact PR & Design Limited.
- Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos. (2005b). *Siniestros que afectan al fondo de 1992, Prestige*. Comité Ejecutivo 28ª sesión. (2005, Febrero 22).
- Fornella, K., T. Neumann, T., & A. Weintrit, A. (2019). Overview of definitions of maritime safety, safety at sea, navigational safety and safety in general. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 13(02), 285-290. DOI: 10.12716/1001.13.02.03. Disponible en: https://www.transnav.eu/Article_Overview_of_Definitions_of_Maritime_Formula,50,898.html
- Galieriková, A. (2019). The human factor and maritime safety. *Transportation Research Procedia*, (40), 1319–1326. Disponible en <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146519303515>
- Gucmy, S. (s.f.) Maritime ferry terminals - design and operation in terms of marine traffic engineering.

- IHS Markit (2020). *Las muertes de la gente de mar muestran que el transporte marítimo debe hacer más. Informe Sobre el Estado de la Seguridad Marítima*. Disponible en <https://ihsmarkit.com/research-analysis/seafarer-fatalities-shows-ship-ping-must-do-more.html>
- Jiménez, J. (2012). Disney: excelente ejemplo de una cultura organizacional orientada al cliente. Disponible en: https://www.academia.edu/24043865/Disney_excelente_ejemplo_de_una_cultura_organizacional_orientada_al_cliente
- Kopacz, Z., Morgas, W., & Urbański J. (2002). The maritime navigation its environment and its safety system, *Annual of Navigation*, (4), 45-59. Disponible en: [file:///C:/Users/Iris%20Soler/Downloads/import_contents_BAT3-0024-0105-http-www-annualofnavigation-plannualkopaczmorgasurbanski1206291401018378%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Iris%20Soler/Downloads/import_contents_BAT3-0024-0105-http-www-annualofnavigation-plannualkopaczmorgasurbanski1206291401018378%20(3).pdf)
- López, M. (2015). La cultura de la empresa naviera (oficina en tierra y buques) y su influencia en la seguridad marítima. *Doctum, Revista Venezolana de Investigación Marítima*, 15(1), 33-50. Disponible en <https://creacionintelectualumc.files.wordpress.com/2016/03/doctum-15-definitiva-publicada-en-2016.pdf>
- Organización Marítima Internacional (2002). Una navegación más segura exige una cultura de seguridad. *Día Marítimo Mundial 2002*. Londres – Inglaterra.
- Podestá, P. (2009). La cultura en las organizaciones: un fenómeno central en el saber administrativo. *Journal of Economics, Finance and Administrative Science*, 14 (26), 81-92. Universidad ESAN. Disponible en <https://www.redalyc.org/pdf/3607/360733606004.pdf>
- Polish Act on Maritime Safety (2011). Ley de 18 de agosto de 2011 sobre seguridad marítima. Diario de Leyes de 2011, N° 228, inciso 1368.
- Robbins, S., & Judge, T. (2009). *Comportamiento Organizacional*. Pearson Educación. Disponible en https://frrq.cvg.utn.edu.ar/pluginfile.php/15550/mod_resource/content/0/ROBBINS%20comportamiento-organizacional-13a-ed-_nodrm.pdf

- Salazar, A. (2008). Estudio de la Cultura Organizacional, según Cameron y Quinn: Caso de una Empresa del Sector Asegurador Venezolano [Trabajo Especial de Grado. UCAB]. Caracas.
- Suárez-Llanos, F. (2008). La seguridad marítima en la marina civil. *Cuadernos de estrategia*, ISSN 1697-6924, (140), 19-45. Fundación Dialnet. Universidad de la Rioja. Disponible en <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3034283>
- Swedish Shipowners' Association (s.f.). Maritime Safety. Gotemborg – Suecia. Disponible en <https://www.sweship.se/in-english/focal-areas/maritime-safety/>