

---

# CÓMO MITIGAR LA FATIGA A BORDO DE BUQUES MERCANTES?

Alejandro García Arguijo, Licenciado en Administración Naviera  
– Capitán de Ultramar de la Marina Mercante – Docente FAE - UDEMM  
alejandro.garcia@docentes.udemm.edu.ar

---

La fatiga es un factor bien conocido como causa de numerosos accidentes marítimos y laborales en todo el mundo. Por ejemplo, conducir un automóvil mientras el chofer está fatigado, es considerado tan malo como timonear un buque mientras se está bajo esa influencia.

Las exigencias establecidas en las nuevas enmiendas de Manilla exigen que los buques y la gente de mar registren sus horas de trabajo o de descanso para cumplir con las normas establecidas en STCW 2010 (Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar - OMI) y/o en el MLC 2006 (Convenio de Trabajo Marítimo – OIT). Cualquiera que haya ido a trabajar a bordo de buques, puede manifestar que estas medidas no mitigan la fatiga, como lo esperan la O.M.I. y la O.I.T.. A veces se adulteran los formularios de control de horas trabajadas y descanso, debido a las necesidades operativas del buque.

Cuando analizamos los accidentes marítimos, observamos en el REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR ABORDAJES de 1972 (COLREG – Homologado como Ley N° 21.546), se cubren muchas situaciones con respecto a la navegación, pero las reglas no cubren el estado de fatiga del vigía, timonel, Capitán u Oficial de guardia del Puente de mando. De hecho, la Regla N° 5 estipula: "Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje".

Las publicaciones añosas como la edición de 1943 del "Manual del Oficial de la Marina Mercante Norteamericana" y el "Reglamento de Trabajo a Bordo Argentino" del año 1948, citan como empleo a bordo al Carpintero (cumplía funciones en la maniobra de proa), 1° Cavo de máquinas, Enfermero, Comisario Naval, Jefe de Radiocomunicaciones, etc.. Estos puestos, entre otros, que ya no se cubren a bordo, son una prueba de que estamos reduciendo el tamaño de las tripulaciones en los buques mercantes, en detrimento del recargo de esas funciones al resto de la tripulación.

La Industria Naviera está obligada por la Resolución A1047 (27) de la OMI, en la que se enumeran los factores que deben tenerse en cuenta al determinar cuál debe ser la "Dotación Mínima de Seguridad" de un buque. Estos factores incluyen la seguridad del buque mientras está en navegando, fondeado o en puerto. Esta resolución, demasiado larga para incluirse en este artículo, es la piedra angular para considerar los empleos necesarios para conformar dicha Dotación de Seguridad, recordando que la Dotación de Explotación la designa cada Armador.

Entonces, deberíamos preguntarnos ¿Por qué seguimos viendo incidentes y accidentes en el mar relacionados con la fatiga, cuando debe haber suficiente personal para operar el buque?. Recordando que otros tripulantes descansan para cumplir sus guardias o tareas posteriormente.

Muchos Armadores utilizan como argumento que la dotación reducida es por el aumento de la automatización a bordo. Pero ese pensamiento no

tiene en cuenta que gran parte de esta automatización requiere mantenimiento, por lo tanto inversión, sobre todo con los buques con algunos años. Un gran ejemplo es la solicitud de un armador de reducir la tripulación del Departamento Máquinas, a un (1) Jefe de Máquinas cuando la Sala de Máquinas esté completamente automatizada. Es decir, sin engrasadores, limpiadores, ni Oficiales de máquinas. Sólo el Jefe. ¿Qué debe hacer este Jefe cuando la automatización de la Sala de Máquinas deje de funcionar por mantenimiento deficiente por falta de inversión, mientras el buque está en navegando?

En las Inspecciones de control del Estado Rector de Puerto (Estado Ribereño) es muy común ver que la tripulación no está descansada, según las reglas establecidas por el MLC 2006 o STCW 2010, o verá que el libro de horas de trabajo / descanso, no han sido adecuadamente mantenidos. Esto es una señal que demuestra a una tripulación cansada y sobrecargada de trabajo. Desafortunadamente no hay una interpretación o fórmula universal que pueda ser usada para determinar cuál debería ser la cantidad mínima de tripulación para la conducción del buque, sin recarga de trabajo por desafectación de empleos a bordo.

Más allá de la automatización, los propietarios de barcos están imponiendo cargas laborales extraordinarias al oficial del buque. El Convenio SOLAS exigía el Oficial de Radio a bordo de un buque de carga. Ahora, esa carga recae ahora sobre los Oficiales de cubierta. Cuando antes había una persona designada cuya única responsabilidad era manejar las comunicaciones, ahora tenemos unos cuantos oficiales que manejan eso como una pequeña parte de sus labores.

El puesto de Comisario Naval era común a bordo. Él era el encargado de manejar los documentos de la tripulación, víveres, proveedores y pagos, así como ordenar la documentación en general y manejar el personal de cámara y cocina. Actualmente, este trabajo administrativo es sobrecarga para el Capitán y Jefe de Máquinas. El manejo del personal citado lo realiza como tarea adjunta el 1º Oficial de Cubierta.

Después de un siniestro, la pregunta clave es, "¿Dónde estaba el Capitán?". Muchos creen preliminarmente que el Capitán estaba en su camarote, sentado con los pies arriba de una mesa, bebiendo un cóctel. Pero

la respuesta es otra, porque lo más común es que el Capitán tan pronto le quede tiempo libre de una maniobra, se ponga a completar el papeleo de distinta índole que se le acumula. Sin embargo, se espera que se encuentre permanentemente mirando el Radar y las ECDIS (cartas electrónicas) en su repetidor del camarote o en el Puente. También deba escuchar las comunicaciones de radio para asegurar que el Oficial de Guardia del Puente de Navegación, esté haciendo bien su trabajo. Pero, ¿Cuándo se supone que realice su arduo trabajo administrativo y todavía tenga tiempo para ayudar a ese Oficial de Guardia cuando tenga dudas o necesite apoyo en áreas de intenso tráfico? ¿Qué se puede hacer para prevenir estas fallas y los accidentes relacionados con la fatiga?. alguna respuesta puede ser:

- 1. Considerar la posibilidad de que integren la tripulación de un barco cuatro Oficiales de Cubierta.** *Permitir que el 1º Oficial Cubierta se encargue únicamente del mantenimiento y el cargamento. No recargando de esta forma a los otros dos oficiales, exigiendo que mantengan guardias seis por seis (6 guardia por 6 de descanso) por muchos días seguidos. Al hacer esto, algunas de las tareas administrativas complicadas deberán ser realizadas por el Capitán, en un régimen de tres oficiales de cubierta. En cambio, con tres oficiales de cubierta de guardia (haciendo 4 hs. x 8hs. de descanso) y el 1º Oficial disponible (horarios de tareas de 08:00 hs. a 17:00hs.) las tareas se reparten mucho mejor y el Capitán no se ve obligado a acumular muchas ocupaciones en poco tiempo, sobre todo en los buques que tocan puerto de escala seguido.*
- 2. Restituir la costumbre de las Compañías Navieras de que los Oficiales de franco que hagan "guardia en puerto", permitiendo que los otros oficiales descansan mientras que el buque opera en puerto.** *Algunos marinos de licencia que realizaban guardias en puerto en buques de línea regular, eran convocados para colaborar en las operaciones en puerto para mitigar el intenso trabajo de la tripulación embarcada. El Oficial de Guardia en Puerto arribaba para que los otros colegas que se encontraban embarcados pudieran descansar y atemperen la intensa operatividad portuaria. El Capitán sabía que contaba con oficiales de cubierta descansados y familiarizados de la empresa naviera. Esta dinámica se podría realizar con los buques "tramps" mediante oficiales*

con el conocimiento necesario reclutados por la Agencia Marítima que atienda a determinados buques.

3. **Embarco de equipos de trabajo.** Los equipos embarcados para tareas específicas que dependen del Jefe de Máquinas sirven para aliviar al Departamento de Máquinas de una parte de las abundantes tareas dedicadas a reparaciones, sobre todo en un barco envejecido con mayores requerimientos de mantenimiento. Vg. Equipo de mecánicos para reparar las válvulas de cargamento y lastre en un buque tanque.
4. **Traer de vuelta a bordo a un Oficial (para que colabore con las tareas del Comisario Naval y el Operador de radio), actualmente sería el llamado ETO - Electro-Technical Officer.** Muchas empresas se dieron cuenta de que el sistema eléctrico y electrónico requiere una atención extra y por lo tanto requieren un ETO (sección A-III / 6 del Código de Formación STCW) para asistir esos problemas, mientras los otros oficiales de máquinas se dedican a sus funciones específicas. Además, se debe dejar que también colabore con el Capitán a manejar el tráfico de comunicaciones, a cuidar el papeleo de la tripulación, etc.

Aunque muchos digan que la nueva era de la automatización es importante para la industria naviera, es un argumento relativo. A medida que aumenta la automatización en los buques y las tripulaciones disminuyen, habrá un período de transición en el que la tripulación se recargará severamente de trabajado y se fatigará más. Esto sucederá hasta que la automatización pueda relevar completamente al hombre y algún operador en un centro de control en tierra se ocupe del funcionamiento del buque a distancia. Momento en que las tripulaciones se verán obligadas a jubilarse. Hasta ese momento, la fatiga será una preocupación creciente para los Armadores y Capitanes de buques. Aunque cuando en determinadas empresas navieras de distintos países, no se invierta para efectuar el mantenimiento preventivo necesario, volverán a incluirse los empleos marítimos para superar las falencias operativas.