



▲ Pescante con indicaciones de poco uso y falta de mantenimiento.

Durante los ejercicios de abandono de buque Cómo aumentar la seguridad en el uso de botes salvavidas

ABANDON SHIP DRILLS AND HOW TO ENHANCE SAFETY IN THE USE OF LIFEBOATS

Summary

Drills for abandoning ship should be a basic part of any crew's training, but in recent years safety fears have affected seafarers' perceptions and in many cases drills are not conducted properly and in some cases not conducted at all. For the author of this article, the safety of lifeboats depends on a comprehensive approach that should include three main areas: maintenance, training and technology. These three factors should be carefully balanced. "Only then can we renew seafarer confidence in a basic piece of equipment essential for seafarer safety in emergencies."

Los simulacros de abandono de buque son básicos en el entrenamiento de las tripulaciones, pero desde hace unos años el miedo se ha instalado en la conciencia de los marinos y estos simulacros puede que no se hagan correctamente o bien inducir a no realizarse. Para el autor del artículo, la seguridad de los botes salvavidas debe ser integral y, por tanto, incluir tres aspectos: mantenimiento, formación y tecnología, pero la relación entre ellos debe estar debidamente equilibrada. "Sólo de esta forma conseguiremos recuperar la confianza del marino en un equipo básico para su seguridad en caso de emergencia."

Los simulacros de abandono de buque son una herramienta fundamental en el entrenamiento de las tripulaciones, pero desgraciadamente desde hace unos años el miedo se ha instalado en la conciencia de los marinos y estos simulacros pueden que no se hagan correctamente o inducir a no realizarse.

La introducción en 1986 de la capacidad de poder liberar el bote cuando el gancho que lo sustenta todavía está “en carga”, ha añadido un buen elemento de seguridad en el momento en que el buque debiera ser lanzado en una emergencia en mal tiempo, pero al mismo tiempo ha introducido un elemento peligroso que ya ha matado a varias personas durante los ejercicios de abandono. ¿Qué nos ha llevado a esto? Y sobre todo, ¿qué se está haciendo para resolver el problema?

Aunque los ganchos de suelta en carga ya se empleaban en la plataformas petrolíferas estadounidenses desde los años setenta, fue el accidente de la plataforma “Alexander Kielland” en 1980 la que llevó a la Organización Marítima Internacional (OMI), a propuesta de la Administración marítima noruega, introducir este elemento en los botes salvavidas de los buques.

Persiste la incertidumbre sobre la operatividad de los ganchos existentes



▲ Gancho de disparo.



▲ Incidente: Bote que se suelta del gancho de popa al comienzo del descenso.

Desde entonces han ocurrido una serie de accidentes graves, y en varios casos mortales, que han dado lugar a diversos estudios, desde el pionero redactado por la OCIMF, el devastador informe de la Administración marítima australiana, o el del MAIB británico de 2001, del que nació la tristemente célebre frase “los botes salvavidas han matado a más personas de las que han salvado”, frase que perdió su vigencia después del incidente del buque “MSC Napoli”.

Todos estos informes ponían de manifiesto el problema, pero ninguno ofrece nuevas soluciones. La OMI intentó, a través del subcomité, resolver este problema centrándose en el elemento humano, mantenimiento y formación, clave para resolver el problema, pero que se quedaba huérfano del tercer elemento fundamental del puzzle, la tecnología. Vamos a analizar estos tres aspectos de la seguridad de botes salvavidas de lanzamiento lateral mediante pescantes.

REVISIONES PERIÓDICAS

En casi todos los accidentes existe un factor común: la falta de mantenimiento de los equipos. En muchos casos los ganchos de estos equipos son elementos mecánicos de cierta complejidad y que trabajan en rangos de tolerancia muy bajos. Un descuido en el

En casi todos los accidentes hay un factor común: la falta de mantenimiento de los equipos

correcto mantenimiento de estos elementos y el gancho no podrá volver a su posición inicial y segura.

Para paliar este aspecto la OMI introdujo la circular MSC 1093, posteriormente incorporada en la circular 1206, que recopila y armoniza las circulares referentes a la seguridad de los botes salvavidas. Esta circular, unida a un cambio en el convenio SOLAS que obliga a las revisiones periódicas de los sistemas de botes salvavidas, entró en vigor el primero de julio de 2006, aunque la circular conserva su carácter opcional, si bien la Administración española la aplica en su integridad.

La circular, cuyos principios no son discutidos, ha levantado cierta polémica en cuanto a los aspectos prácticos de su aplicación, ya que en un principio señalaba a los fabricantes de los equipos como únicos autorizados a llevar a cabo el mantenimiento del sistema, dejando abierta la elección en los casos en los que los fabricantes no tuviesen representación. Algunas compañías inde-

LA FORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES

La formación de las tripulaciones es el segundo aspecto en el que el elemento humano interviene en la seguridad de los botes. Hoy, los barcos están tripulados por personas de distintas procedencias y lenguas, que pasan de barco a barco con periodos de adaptación casi inexistentes.

Los tripulantes, en la mayoría de los casos profesionales serios, influidos por los comentarios de sus compañeros y por los diversos artículos de prensa, han cogido miedo a los ejercicios en los que el bote debe ser arriado. En muchos casos, el bote es completamente distinto al del buque al que navegó anteriormente y el miedo ha provocado que el equipo no se mantuviera ni se usase regularmente, lo que lo hace mucho más inseguro.

Una buena formación de la tripulación es fundamental llegado el momento en el que hay que abandonar el buque durante una emergencia, como así ocurrió durante el abandono del buque "MSC Napoli" que, gracias al continuo entrenamiento de la tripulación y a su gran profesionalidad, pudieron abandonar el buque a bordo del bote salvavidas en medio de una de las peores tormentas que se recuerdan en el canal de la Mancha.

La OMI ha publicado recientemente la circular 1205, que ofrece un formato estándar para el manual de formación y mantenimiento del bote salvavidas y su sistema, que pretende armonizar el lenguaje, los colores y la presentación de estos manuales para favorecer una rápida y eficaz transición de los tripulantes entre distintos buques y equipos.



▲ Formación de tripulaciones en ejercicios de abandono.

pendientes de mantenimiento de botes manifestaron que no era la solución más adecuada ya que podría suponer la desaparición de empresas que, con el tiempo, han adquirido un conocimiento en el mantenimiento de los botes y los pescantes, superior al de los propios fabricantes.

Existe también el problema de los equipos cuyos fabricantes ya han desaparecido, aquellos sistemas cuyos componentes provienen de varios fabricantes, el despliegue a nivel mundial de los grandes fabricantes o la negativa de algunos de éstos a nombrar agentes en aquellas áreas en las que ellos no pueden realizar el mantenimiento. Todos estos aspectos de la circular se encuentran actualmente en debate y a la espera de una redacción que permita hacerla de obligado cumplimiento en el año 2010.

Una buena formación de la tripulación es básica llegado el momento en el que hay que abandonar el buque durante una emergencia

EL DISEÑO DE LOS GANCHOS

Todos estos aspectos, aun siendo fundamentales, no trataban sino paliar el problema principal, el diseño de los ganchos. La Maritime and Coastguard Agency (MCA) británica encargó un proyecto de investigación a la firma de consultores Burness Corlett-Three Quays Ltd. sobre el diseño de los ganchos de disparo en carga de los botes salvavidas. Las conclusiones de dicho informe son demoledoras y ponen de manifiesto un fallo inherente de los ganchos de primera generación: cuando se produce un fallo en el sistema el gancho se abre en lugar de cerrarse y evitar así la caída de bote.

Las conclusiones y recomendaciones de este informe han sido objeto de numerosas reuniones y congresos a nivel mundial, siendo el más reciente el que se ha desarrollado el 18 de octubre de 2007 en la localidad noruega de

RECUPERAR LA CONFIANZA

En conclusión, llevamos más de veinte años sufriendo un problema que ha sido puesto de manifiesto a lo largo de los años y que se ha intentado solucionar presionando al elemento más débil de la cadena, el ser humano. El problema, por otro lado, podría haberse solucionado si el diálogo entre el usuario final y los fabricantes hubiese sido más fluido, y con la experiencia adquirida los fabricantes hubiesen vuelto a la mesa de diseño.

La seguridad de los botes salvavidas debe ser integral y, por tanto, incluir los tres aspectos que ya hemos mencionado: mantenimiento, formación y tecnología, pero la relación entre ellos debe estar debidamente equilibrada. Sólo de esta forma conseguiremos recuperar la confianza del marino en un equipo básico para su seguridad en caso de emergencia.



▲ Ejercicio de abandono en bote abierto.

Arendal bajo los auspicios del club de P&I GARD. El informe ha presentado a ILAMA, que lo ha usado como catalizador para iniciar una nueva generación de ganchos. Las recomendaciones del informe final fueron presentadas en la OMI en febrero de 2007 y se espera que muchas de ellas se incorporen al convenio SOLAS.

Persiste, sin embargo, la incertidumbre sobre la operatividad de los ganchos existentes. Se ha sugerido desde varios frentes que deben ser sustituidos por otros más modernos y más seguros, pero ¿qué hacer hasta enton-

La OMI ha publicado una circular que ofrece un formato estándar para el manual de formación y mantenimiento del bote salvavidas

ces? Se ha sugerido el empleo de eslingas elásticas de nylon que durante los ejercicios sirvan de retén en caso de ac-

cidente, ya que se engancharían en el mismo punto que la cadena de retención para el mantenimiento.

Otra solución es el espárrago de seguridad que bloquea la apertura del gancho en cualquier circunstancia, lo que no hace recomendable tenerlo siempre instalado en el gancho. Éstos y otros sistemas pueden ser la solución hasta que una nueva generación de ganchos más seguros sustituya a la existente actualmente, pero no son más que parches al problema.

Ramiro A. PEREDA MERELLO



▲ Sistema de disparo con carga.