

TRIBUNA

Misión: evitar otro Prestige

Con los sistemas de prevención de accidentes no habríamos sufrido la catástrofe del petrolero

MANUEL CASAL PITA | 5 DIC 2013 - 00:00 CET

Archivado en: EMSA Opinión Catástrofe Prestige Mareas negras Accidentes marítimos Contaminación marítima Accidentes Contaminación España
Problemas ambientales Sucesos Política Medio ambiente

La catástrofe del Prestige, que produjo el tercer accidente más caro de la historia (9.500 millones de euros, según Wrecked), fue debida a la ausencia de asesoramiento de profesionales independientes y también de ciertos medios. A pesar de que la Universidad Politécnica de Cataluña advierte de que la probabilidad de un gran accidente marítimo en España es de uno cada 2,5 años, los sucesivos gobiernos poco han avanzado en la seguridad marítima.

Los principales frentes de actuación son: 1. Creación de una autoridad independiente para la gestión de incidentes marítimos; 2. Más medios de prevención, 3. Elaboración de planes de emergencia; 4. Alejamiento del corredor marítimo del noroeste; 5. Creación de puertos refugio; 6. Responsabilidad ilimitada del armador por los derrames; y 7. Exigencia a bordo de todos los buques de un Sistema Experto en la seguridad.

Dado que estamos en una profunda crisis hay cosas que por su coste no se pueden hacer pero otras si, como la última, que de todas las medidas es la más efectiva y económica. Efectiva porque previene los accidentes al anticiparse aportando recomendaciones viables y, si ocurre, dando soluciones para evitar las catástrofes.

Los Sistemas Expertos en la seguridad y la eficiencia energética de los buques son dispositivos informáticos que realizan los cálculos de estabilidad y resistencia de un buque, alertando en tiempo real de los incidentes que puedan presentarse y aportando soluciones para corregirlos. Son "centinelas" que avisan de cualquier anomalía, porque con la información en línea que les proporcionan los sensores electrónicos (los buques van totalmente sensorizados) analizan la situación y son "expertos" porque aportan soluciones para restablecer la normalidad. Así pues, ayudan ante dilemas como: ¿se puede resolver el daño con medios propios?, ¿se hundirá finalmente el barco?, ¿hay que pedir ayuda externa?, ¿mantenerse a bordo resulta peligroso?, etc.

Con los sistema automáticos nos ahorraríamos el 90% de los siniestros a nivel mundial

Ciertas empresas están creando confusión al llamar Sistema Experto (SE) a cualquier sistema incompleto, adulterando el término, ya que normalmente solo abordan alguna/s de las tareas fundamentales que debiera realizar, y que en caso de avería son:

Traslado y/o eliminación de pesos sólidos; taponado de los agujeros de los compartimentos averiados y bombeo del agua embarcada; trasiego de líquidos; contrainundación o llenado de los tanques de lastre y/o combustible con agua de mar; achique o vaciado del agua de lastre a la mar y en casos extremos también del combustible; y resistencia residual para reforzar y evitar la rotura del buque. Además, el SE también debe calcular el tiempo que lleva realizar cada una de estas operaciones, para saber si es suficiente con una acción, o debe combinarse con alguna más, o incluso si hay que evacuar el buque. Por ejemplo, si la velocidad de achique es suficiente o si hay que hacer también trasvases y/o bombeos. En definitiva, se trata de que el sistema informe sobre cuál será la situación final del navío después de la avería.

El término SE no solo está desvirtuado en el caso de avería, sino también en el caso de

buque intacto, pues la inmensa mayoría de los sistemas existentes no avisan de posibles riesgos ante: resonancias paramétricas, orzadas, grandes olas, mares de popa o de aleta, etc. Estos riesgos suelen producirse en casi todos los barcos pequeños, y también en algunos grandes. Tan importante es controlar el riesgo del buque averiado como el del buque intacto, porque un 60% de los buques hundidos a nivel mundial no sufrieron avería previa. Además, según la OMI, el 80% de los accidentes se deben a fallos humanos por la toma de decisiones erróneas, al carecer de SE o ser estos incompletos.

Actualmente estos sistemas se complementan con cálculos de ahorro energético, ya que el consumo de combustible es uno de los retos a los que se enfrentan los buques. Las ventajas de mejorar la eficiencia energética no deben considerarse únicamente desde el ahorro económico, sino también medioambiental. Tras lo anteriormente expuesto, esperamos que las autoridades exijan a bordo de los buques un Sistema Experto en la Seguridad y el Ahorro Energético. Sobre todo cuando en España contamos con el sistema Janus, registrado en la Propiedad Intelectual, y uno de los pocos existentes a nivel mundial.

Un informe de técnicos japoneses indica que con los Sistemas Expertos se ahorrarían más del 90% de los siniestros a nivel mundial y que incluso el Prestige se podría haber salvado de la catástrofe.

Manuel Casal Pita es doctor ingeniero naval, MBA y profesor universitario de Dirección Estratégica de la Empresa.