

El exceso de accidentes en los Ferries

OCT 8, 2021



FERRYBALEAR, por Manuel Casal Pita (DOCTOR INGENIERO NAVAL Y MBA)

El 14 de septiembre pasado la NTSB (Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de EE.UU., organización independiente del Gobierno que se dedica a la investigación de accidentes) emitió un informe del accidente marino del transportador de vehículos MV GOLDEN RAY (véase: <https://lnkd.in/d6btteYG>), que ha vuelto a abrir el debate del exceso de accidentes en los ferris.

La NTSB detalla la investigación sobre el vuelco el 08-09-2019 del buque, cuando navegaba por St. Simons Sound desde el puerto de Brunswick, Georgia. Los 24 miembros de la tripulación fueron rescatados, incluidos cuatro ingenieros que quedaron atrapados en la embarcación durante casi 40 horas. Los daños causados por el incidente se estimaron en 200 M\$. El MV GOLDEN RAY sufrió daños significativos debido a incendios, inundaciones y corrosión por agua salada y se declaró una pérdida total de 62,5 M\$. También se perdió una carga estimada en 142 M\$, incluidos 4.100 vehículos. Según la NTSB, el GOLDEN RAY de 200 m de largo comenzó a inclinarse rápidamente durante un viraje, y a pesar de los intentos de la tripulación de contrarrestarla, el buque alcanzó una escora de 60º en menos de un minuto, antes de volcar.

La NTSB determinó que la causa probable del vuelco fue un error del primer oficial al introducir el lastre en el Calculador de Carga, lo que llevó a una determinación incorrecta de la estabilidad del buque que provocó que no tuviera brazo adrizante suficiente para contrarrestar las fuerzas desarrolladas durante el giro. Días más tarde, la revista GCaptain titulaba: “ La pregunta que falta en el informe de la NTSB sobre MV GOLDEN RAY es: ¿POR QUÉ? ”. La respuesta parece simple: el primer oficial presuntamente no utilizó el Calculador de Carga, porque es de suponer que un buque construido en 2017 disponía de sensores (caso contrario la aseguradora podría no pagar los daños y la USGC sancionar a la naviera). Luego el

informe de la NTSB parece que oculta algún problema de más calado. Por otro lado, la pregunta sugerida por la revista GCaptain no parece la correcta, la pregunta debiera ser: “¿Por qué, las navieras siguen usando Calculadores de Carga lentos y en muchos casos sin información en tiempo real?”.

Disponer de un Calculador de Carga que emplea varios minutos en la entrada de datos, más de 3 minutos por cubierta en simular la carga, lleva a que al final la tripulación no lo use. Por ello, el primer oficial hundió en buque sin querer provocando más de 200 M\$ de pérdidas por culpa de un Calculador de Carga lento e inutilizable, y supuestamente basarse solo en su experiencia. Hay que acabar con la idea de que es una mala marinería usar instrumentos para medir y también realizar simulaciones de cálculo, porque medir y simular es saber. Por supuesto, el “ojo de marinero” aumentará el margen de seguridad pero siempre si se usa junto con herramientas e instrumentos de medición y cálculo.



A ver cuando los armadores se concientian que la seguridad es fundamental. Es primordial que los Calculadores de Carga puedan disponer de una entrada de datos rápida, y además puedan realizar cálculos en tiempo real para avisar de los riesgos. Recientemente un armador nos dijo en presencia de un perito de accidentes: “queremos un Calculador de Carga barato que sirva para obtener el permiso de navegación, porque seamos sinceros no sirven para otra cosa”. Con esta mentalidad mal vamos. Después vienen los lamentos por la pérdida de vidas humanas y de recursos.

Tipos de Calculadores de Carga: Hay tres tipos:

1. No disponen de Módulo de Carga. Es decir, solo posibilitan introducir el peso puntual de la carga de todo o parte de una cubierta, sin que pueda hacerse vehículo a vehículo, contenedor a contenedor, etc., lo que imposibilita conocer la estabilidad durante la carga. Es probable que fuese el caso del buque NAZMIYE ANA, que el pasado 28-05-2021 volcó en el puerto de Castellón, provocando la pérdida de dos vidas humanas y la carga. Las hipótesis barajadas: sobrepeso, peso y/o posición equivocada del último contenedor que provocó el giro, conducen a pensar que no disponía de un Calculador de Carga convincente. Este tipo de calculador es elegido por aquellos armadores y astilleros que buscan lo más económico en detrimento de la seguridad marítima.

2. Disponen de un Módulo de Carga lento por su exceso de control en la entrada de datos. Al final, tardando 10, 15, o más minutos, sin contar los posibles errores al introducir gran cantidad de datos, la tripulación acaba por no utilizar el Calculador de Carga o por utilizarlo solo en ocasiones. Es el caso de varios de los accidentes de ferris ocasionados en los últimos años en las costas españolas y extranjeras, y también presuntamente en el buque MV GOLDEN RAY.
3. Disponen de un Módulo de Carga rápido que emplea menos de 2 o 3 minutos en simular la carga total y en realizar cálculos con precisión. Este tipo de Calculador de Carga posibilita controlar en tiempo real la escora, el trimado, la estabilidad, y el comportamiento del buque.

En los dos primeros tipos de Calculadores de Carga, los buques ante un golpe de mar y/o de viento sufren una guiñada u orzada y se pueden golpear contra los entornos portuarios o la costa, porque van cargados intuitivamente. En internet se pueden encontrar multitud de incidentes de ferris, tanto en España como en el extranjero, ya que este tipo de buques sufre muchos más accidentes que el resto. Los peritos siempre echan la culpa al mal tiempo, o a las olas, y dicen que son inevitables, pero lo cierto es que en muchos de los casos el problema radica en los Calculadores de Carga.