

8.4.- Conclusiones de las visitas realizadas

Del resultado de las 32 visitas realizadas a buques que transportaban mercancías peligrosas en el puerto de Barcelona y después de comparar cada una de las variables con el buque estándar, podemos obtener las siguientes conclusiones:

1.- No hay ningún buque que cumpla todos los requisitos del buque estándar.

2.- En los registros de accidentes del Lloyd's Register pudimos apreciar que el accidente que más se repite es el incendio, siendo sus causas principales el trincaje incorrecto, la mala segregación y la deficiente estiba. Teniendo en cuenta estas causas observamos que de los buques visitados casi la mitad no habían aplicado correctamente la segregación de la mercancía peligrosa, un 38% de estos buques disponían de la carga estibada incorrectamente, mientras que en un 22% de los casos el trincaje era deficiente o incorrecto. Estos tres factores deben ser objeto de más serias consideraciones tanto por parte de las tripulaciones de los buques, como por parte de la Administración, quien debe velar por el cumplimiento de las normativas vigentes.

3.- La falta de documentación de las mercancías peligrosas, así como la falta de información sobre estos productos es otro de los puntos a resaltar. En varias ocasiones los capitanes no supieron hasta instantes antes de embarcar las características de las mercancías peligrosas. Los consignatarios deberían informar con suficiente antelación al capitán de las posibles cargas. De esta forma los oficiales podrían programar correctamente sus estibas.

4.- El 44% de los *certificados de arrumazón* no se hallaban a bordo del buque. Algunos de ellos no estaban debidamente cumplimentados.

Curiosamente se observaron *certificados de arrumazón* escritos con la misma letra que el resto de los documentos, prueba inequívoca de que estos certificados no son expedidos por el cargador sino por el mismo consignatario.

5.- No queda en el 59% de los casos constancia de que las bodegas hayan sido ventiladas durante la travesía. Este tipo de operaciones deben ser llevadas a cabo y registradas en el *Cuaderno de Bitácora*.

6.- En el 59% de los buques visitados los dispositivos de sujeción de la carga eran deficientes y en muchos casos improvisados. Se deberían dotar de más dispositivos y mantener los existentes ya que en muchos casos el estado de los mismos era deplorable.

7.- Un 78% de los buques visitados presentaba contenedores con importantes deformaciones estructurales, perforaciones, toldos rotos, etc. Los oficiales de guardia deberían rechazar todo contenedor que presentara este tipo de deficiencias.

8.- Los equipos de contra incendios, aunque suelen estar ubicados en sus lugares correspondientes, no siempre están libres de obstáculos para poder ser utilizados en caso de una emergencia. En el 50% de los casos no queda constancia de sus revisiones. Por el contrario suelen levantarse protocolos conforme se realizan las prácticas reglamentarias de contra incendios. Sólo en un 9% de los casos no constaban en ninguna parte.

9.- En general todos los equipos de protección personal (EPIS) se hallaban en buen estado y son revisados. No ocurría esto en un 25% de los buques. Estos equipos se limitaban en la práctica a guantes, gafas de seguridad y máscaras faciales. Se nota una falta total de conocimiento de la utilización

de las máscaras. Prácticamente en todos los buques se comprobó que no se realizan charlas sobre el empleo de los equipos de protección personal.

10.- En el 78% de los casos los equipos de rescate se hallaban dentro de grandes cajas, empachadas con otros materiales y con aspecto de no ser revisados nunca.

11.- En los buques objeto de estudio no se dispone de duchas de emergencia. Sólo el 65% de ellos las tenía instaladas en cubierta, mostrando un pésimo estado de conservación. Las duchas de emergencia deberían estar instaladas en todos los buques que transportan o pueden transportar mercancías peligrosas.

12.- Frente a un posible derrame de una sustancia peligrosa la técnica más aplicada es la del *manguerazo*. Sólo un 31% de los buques disponían de materiales absorbentes para poder contener los derrames.

13.- Uno de los factores importantes del riesgo de explosión son las chispas que pueden producirse en las instalaciones eléctricas. Sólo un 6% de los buques visitados disponían de instalaciones protegidas contra explosión.

14.- Las tripulaciones apenas reciben formación acerca de las mercancías peligrosas. Cuando se preguntó a los capitanes por la existencia de planes de formación contestaban refiriéndose sólo a los cursos de contra incendio de obligado cumplimiento. A bordo, normalmente se dispone del Código IMDG, aunque difícilmente en su última versión enmendada.