

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA

**APROXIMACION AL METODO DE
EVALUACION DEL RIESGO DE
INCENDIO ESTRUCTURAL Y
GLOBAL DE LOS BUQUES**

Autor: Ricard Mari Sagarra

Director: José M^a Fornons

Barcelona, febrero 1991

C A P I T U L O 5

**CRITERIOS PARA LA DETERMINACION DEL
ESTADO DEL BUQUE PREVIO AL SINIESTRO**

5 CRITERIOS PARA LA DETERMINACION DEL ESTADO DEL BUQUE PREVIO AL SINIESTRO

Para cualquiera de las partes interesadas, Administración, Sociedades de Clasificación, Compañías Aseguradoras y por supuesto la figura del propietario del buque, punta visible del iceberg y componente final de máxima responsabilidad de todo el entramado de la seguridad del buque y su tripulación, necesitan por una u otra razón disponer de un criterio, a poder ser cuantificable para ser valorado en comparación, sobre el estado actual del buque en un momento dado para modelar la forma de llevar a cabo los objetivos respecto a dicho buque, es decir:

. la Sociedad de Clasificación por su lado, tanto en la etapa de construcción como en las posteriores debidas a las visitas periódicas precisa de criterios concretos para mantener o rebajar la clase en la que se encuentra inscrito dicho buque y dentro de su experiencia y la voluntad de mejorarla, criterios para actualizarla con relación no solo a dicho buque sino a otros que pueda clasificar en un futuro inmediato, por indicaciones transmitidas a los astilleros, proyectistas navales y oficinas técnicas.

. la Compañía Aseguradora necesita para sí un conocimiento mas profundo del bien que asegura, para que en la fase competitiva pueda ofrecer una prima mas profesional y ajustada a la realidad que presenta el buque y por otro cubrirse de las cuantiosas pérdidas económicas que le puede representar una deficiente apreciación de los riesgos que asume al hacerse cargo de un buque que enmascare riesgos evidentes y de fácil materialización.

. el Armador/propietario le corresponde la parte mas álgida del asunto por ser responsable ante terceros de la seguridad del buque, de su carga y sobre todo de la tripulación y posible pasaje que pudieran estar a bordo en el momento del siniestro, además de las consecuencias

que pudieran resultar relacionadas con el mismo, principalmente de contaminación o daños a otros bienes. . cabría añadir la figura del Astillero como constructor real del buque, aún sabiendo que lo hace siguiendo instrucciones del cliente que lo encarga y además es buen conocedor de las exigencias que, la Administración a través de las normativas y de las Sociedades de Clasificación por el seguimiento que hace hasta la terminación del buque, no podrá separarse excesivamente de las características previamente acordadas, sin embargo, también el Astillero tiene su parcela de poder en cuanto a incluir los aspectos y consideraciones de seguridad por cuanto puede realizar la construcción mediante un estilo que incluya la calidad en los detalles mas mínimos como característica que le diferencie de los demás astilleros, tal como ocurre en la realidad al comparar las unidades construidas en uno u otro Astillero aún siendo Clasificadas por la misma Sociedad y pertenecer a una misma contraseña naviera. Esta manifestación externa puede significar la identificación de una firma de reconocido prestigio a nivel internacional con una constante y/o crecientemente cartera de pedidos o entrar dentro de la mas dura reconversión naval.

La obtención de estos criterios son hoy por hoy alcanzados mediante la aplicación de comparaciones rutinarias en las que determinados aspectos de seguridad integral, al no haberse introducido en unidades precedentes tampoco son considerados en las posteriores, entrándose en un círculo vicioso de exclusiones, hasta que a cualquiera de las partes con responsabilidad sobre el buque la introduce en el sistema y, de no manifestarse contraindicación expresa, queda dentro de la rueda de la rutina y permanece indefinidamente.

Por ello, o bien puede esperarse que con el tiempo, las sucesivas mejoras vayan incorporándose por sí mismas, contando que no aparecen otras que sigan manteniendo el

desequilibrio negativo ante lo que se tiene y lo que sería necesario, o por el contrario se aportan de una vez todas aquellas especificaciones con intencionalidad de solución mediante un listado que las ponga en evidencia.

5.1 Lista de comprobación

Uno de los métodos que mejores resultados proporciona en seguridad es la definición de un listado de comprobaciones que se ajuste a las necesidades reales de un objetivo.

El listado de comprobación pretende no solo facilitar el seguimiento y el grado de cumplimiento de uno o varios aspectos a controlar, sino que al mismo tiempo evita la improvisación a menudo acompañada de errores o descuidos, es decir, cubre las consecuencias que comporta el error humano cuando una inspección es llevada con poca planificación y rigor en su ejecución, sustentada solo por la iniciativa y el buen hacer del inspector.

La determinación de un método evaluativo del riesgo de incendio a bordo, debe también contener una fase de previa valoración del estado actual del buque en cuanto a los parámetros que deban ser considerados mas tarde como inductivos a la obtención del procedimiento. Por tanto, independientemente del sistema que se utilice, en primer lugar deberá contarse con los puntos o requisitos que son considerados como mínimos a nivel de cumplimiento de la reglamentación y del espíritu prevencionista que sean habituales en la persona, añadiendo luego aquellos criterios que mejorarían sustancialmente el estado de las cosas y reducirían el nivel de riesgo.

El acuerdo de cumplimiento que mas se acerca al primer propósito es el resultante de aplicar las exigencias de los Convenios y Reglamentaciones contenidas en el Memorandum de Paris¹⁵ que afectan esencialmente al bloque del incendio y

¹⁵ Memorandum Of Understanding on port State Control (MOU), París 26.01.82, en vigor desde el 01.07.82

a las aptitudes de las tripulaciones, y luego incrementarlas con aquellas prácticas admitidas como seguras por otros instrumentos, aunque lo sean solo a nivel de recomendaciones y de procedencia inicial distinta a la puramente marítima, que sin embargo hayan demostrado su eficacia en el amplio campo de la seguridad.

A modo de ejemplo, sustentados en un programa informático original¹⁶, se muestra en el Anexo 1, la parte correspondiente al riesgo de incendio, basado en las reglamentaciones vigentes sobre el tema, exigidos por España y el cumplimiento del citado Memorandum de Paris, y que en todo o en parte pueden proporcionar un procedimiento ágil y adecuado para obtener apreciaciones específicas del estado del buque respecto a su adecuación frente al incendio, con las particularidades que por tipo de buque le correspondan a cada uno de los aspectos de prevención y protección relacionados con el equipamiento estructural o móvil.

¹⁶ Check-list para buques mercantes. Copyright del doctorando, depósito legal nº B-38447-89 de 251089.