

Transbordadors: una



Les comportes de càrrega i descàrrega són un parany per als viatgers d'alguns transbordadors. Entre 1978 i 1983 hi va haver 2.113 accidents.

El passat dia 28 al voltant d'un miler de morts s'afegien a la llarga llista de víctimes d'accidents de transbordadors. La impressionant xifra ha tornat a posar l'alarma sobre la seguretat d'aquest tipus d'embarcacions.

Si aquesta vegada la xifra de víctimes mortals el converteix en l'accident de navegació més greu a Europa des de la Segona Guerra Mundial, no per això deixa de ser un fet més en la llarga llista de desastres que han tingut transbordadors de passatgers com a protagonistes. Anant enrere trobem milers de cadàvers que aquestes gegantines embarcacions han anat deixant com un solc macabre en la seva història. El 10 d'abril de 1991, 141 persones morien en l'incendi del *Moby Prince* davant la costa lligur. El 7 d'abril de 1990, eren 158 les persones que perdien la vida en l'incendi de l'*Scandinavia Star*. Al 1987 s'enfonsava el *Herald of Free Enterprise* davant la costa de Flandes i 193 persones morien.

La llista és llarga, com llargs han estat els informes dels experts que han demanat diverses vegades una reforma en el disseny dels anomenats *ro-ro ferries*. *Ro-ro* és una abreviatura de *roll-on roll-off*, expressió que s'aplica a les embarcacions en les quals la càrrega entra pels seus propis mitjans —per tractar-se de cotxes, camions, trens o vagonetes—. Els *ro-ro ferries* tenen unes immenses bodegues on carregar desenes de vehicles, que inclouen camions i autocars. I unes comportes prou grans perquè l'operació de càrrega o descàrrega sigui fluida.

Però aquests avantatges a l'hora de carregar passatgers i vehicles es converteixen en un perill quan qualsevol accident obre vies d'aigua. Els transbordadors no tenen compartiments a les immenses bodegues. Per això, qualsevol entrada d'aigua permet que tota l'embarcació quedi afectada i que en pocs minuts —cinc, deu o quinze, a tot estirar— el vaixell s'enfonsi. Per això, evacuar el ferri es converteix en una missió gairebé impossible. No hi ha temps per salvar mil persones.

No és pas que els experts no hagin avisat. Des

tragèdia anunciada

que el 1953 es va produir l'accident del *Princesa Victòria* davant d'Irlanda i 134 persones moriren, s'ha estudiat la forma de reduir les probabilitats d'accidents o d'augmentar les possibilitats de salvament. Però en comptes d'obtenir embarcacions més segures, el disseny n'ha portat de més perilloses. Si els primers *ro-ro ferries* eren simplement embarcacions adaptades a un nou ús, a partir dels anys setanta ja es fabrica un nou tipus de transbordador amb immenses bodegues i amb porta a proa i a popa. Dues portes que en ocasions, per la causa que sigui, permeten l'entrada d'aigua, que ràpidament desequilibra el vaixell i el fa bolcar i enfonsar-se.

L'IMO (Organització Marítima Internacional) va aprovar noves normes de seguretat per als transbordadors a finals del 1990. Establien que aquestes embarcacions havien de ser capaces de resistir els danys produïts per onades de més de 1,25 metres. La normativa anterior només feia referència a una altura de seguretat de 76 mil·límetres sobre el nivell de l'aigua.

Però la normativa xoca amb dificultats. En primer lloc, a aquests acords se'ls aplica l'anomenada "clàusula de l'avi", segons la qual, de les mesures, en queden exemptes les unitats ja existents. Això significa que continuen circulant transbordadors que no han de reunir les noves mesures de seguretat —en aquest cas, els construïts abans de 1990— i als quals els poden quedar una dècada o dues de servei.

D'altra banda, com denunciava fa poc Philippe Boisson, secretari general de l'Associació Francesa de Dret Marítim, l'IMO no té autoritat per imposar les normes a cap dels 147 estats que la integren. Es limita a intentar afavorir l'adopció de normes més exigents i redacta resolucions no obligatòries. Els estats continuen tenint la darrera paraula. A això, hi podem afegir la crisi que des dels anys 70 pateixen les companyies de transport marítim, causada en gran part per la sobreoferta. Això els porta a utilitzar vaixells vells, tripulacions sense formació ni experiència i a buscar pavellons de compromís, de països sense normatives estrictes ni capacitat d'afrontar possibles responsabilitats econòmiques —l'estat és responsable subsidiari dels danys causats en un accident.

Les flotes velles i les tripulacions inexpertes afecten vaixells de càrrega i petrolers. Però en el cas dels transbordadors, el principal perill és el seu disseny, com ja hem dit. Hi ha diverses propostes dels enginyers per millorar la seguretat dels ferris. Així, una seria instal·lar uns estabilitzadors que cobriessin quatre cinques parts de l'eslora del vaixell. D'aquesta forma s'evita-



Les forces de rescat no pogueren fer res per evitar la tragèdia de l'Estònia'. La major part de les víctimes romanen dins el vaixell enfonsat per culpa de la rapidesa de l'escorament.

ria que qualsevol incident o via d'aigua desequilibrés el ferri i aquest s'enfonsés.

Com a desavantatges, es comenta que això augmentaria el consum de combustible i, possiblement, el mareig d'alguns viatgers, ja que el moviment seria més brusc. No seria fàcil instal·lar-lo als transbordadors existents i costaria més de 400 milions de pessetes en cada cas.



Només un centenar de passatgers aconseguiren sobreviure. Fred i vent foren mortals.

Per tota la flota britànica s'haurien de gastar més de 4.000 milions de pessetes anuals.

Una altra solució seria instal·lar mampares per dividir la bodega, creant uns compartiments laterals. D'aquesta forma, una via d'aigua no arribaria necessàriament a tot arreu. Però aquesta solució tampoc no agrada als armadors. El temps de càrrega i descàrrega augmentaria molt. El preu també seria molt elevat: 12.000 milions per tota la flota internacional. Finalment, es proposa la col·locació d'uniques barres transversals retràctils que dificultarien el pas de l'aigua si fallava el tancament hermètic de les portes.

El problema del cost econòmic apareix sempre quan es parla de fer millores tècniques per augmentar la seguretat de les em-



barcacions. Però quan un miler de persones moren i s'afegeixen a una llarga llista, tots aquests costos, si realment evitessin els accidents, semblarien una niciesa.

Potser els constructors continuen pensant —o volent fer pensar— que els accidents no són tan freqüents com sembla. Però els mitjans de comunicació, que òbviamment dediquen un espai preferent als grans accidents, no sempre es poden fer ressò de tots els que es produeixen. Només entre 1978 i 1983 hi ha haver 2.113 accidents, dels quals més de la meitat podien haver estat greus. I la majoria es produïa amb transbordadors que portaven un gran nombre de passatgers.

De fet, certes estadístiques mostren que els

Les empreses armadores no es posen d'acord pel que fa a les mesures de construcció naviliera a adoptar per impedir noves catàstrofes. El factor econòmic, malauradament, n'és un dels principals obstacles.

transbordadors són més perillosos que els avions. Un informe de l'empresa d'assegurances Lloyd's, referit a Gran Bretanya i que comprèn de 1975 a 1986, mostra que el nombre de morts respecte al producte de nombre de viatgers per temps que dura el viatge (morts/passatgers-hores) és, per als transbordadors, més del doble que per als avions. Respecte als autocars, els transbordadors presenten una relació de víctimes gairebé deu vegades superior. I la xifra és unes cinquanta vegades més gran que per als ferrocarrils.

Els transbordadors passen sovint a ser protagonistes de la crònica negra, com també els passa als petroliers. Tot i que el nombre de víctimes directes és sensiblement menor en aquest darrer cas, els danys ambientals —i per tant econòmics i socials— són molt més elevats. L'obligatorietat de fabricar petroliers amb doble casc troba l'oposició dels constructors, novament per raons econòmiques. Modificar un petrolier per dotar-lo de doble casc costaria més de 3.000 milions de pessetes. Per contra, algunes innovacions tècniques que redueixen costos i consum de combustible fan els vaixells encara més insegurs. Cert tipus d'acer, molt més lleuger que l'usual, fa també més vulnerables les embarcacions en situacions de tensió o fatiga.

Però un acer més lleuger també redueix el preu del petrolier. Potser amb una reglamentació estricta i amb pagaments com els que ha hagut d'afrontar l'empresa propietària de l'*Exxon Valdez*, que va omplir de petroli fa uns anys la costa d'Alaska, els constructors entendrien que les coses cares a la llarga són molt més barates. Sobretot, pensant en el cost impossible de calcular de les mil víctimes de l'*Estònia*.

Xavier Duran



L'accident de l'«Estònia» és el més greu de la història marítima europea des de la II GM. El debat sobre la seguretat ja ha començat.