

ACCIDENTES EN PUERTO



Una conocida empresa de seguros marítimos acaba de publicar un informe en el que pone de manifiesto un hecho que ha dejado sorprendido al sector náutico europeo. En su estudio, la aseguradora ha descubierto que por cada barco para el recreo que se hunde navegando cuatro lo hacen amarrados a su muelle o pantalán. Dentro de esta última cifra, el cincuenta por ciento se fueron a pique por fallos en los pasacascos o llaves de fondo; un treinta por ciento fueron pasto de las llamas por el sobrecalentamiento de sus instalaciones, y el otro veinte por razones diversas, tales como golpes producidos por un mal amarre, temporales de fuerza inusual que exigieron demasiado a cadenas de fondo y amarras, o problemas en las juntas de los motores en Z, que los fabricantes de los mismos acaban de solucionar poniéndolas dobles, y situando alarmas de agua entre ellas.

Así las cosas, podemos apreciar que nuestros barcos también corren peligro cuando están en los puertos; sobre todo, sino somos capaces de mantenerlos adecuadamente, o abusamos de los aparatos eléctricos, incluso, cuando no vamos a estar a bordo durante un periodo prolongado de tiempo. Los contra maestres y marineros de los puertos conocen bien este problema, y siempre aconsejan a los usuarios que desconecten la parte eléctrica de la embarcación cuando no va a ser utilizada. Dejar neveras y congeladores encendidos para poder disfrutar de una cerveza fría días después puede salir muy caro. Incluso, es recomendable desconectar la toma de corriente del muelle, pues la electricidad es enemiga de cualquier metal. No controlar los pasa-cascos, las llaves de fondo o las mangueras de toma y desagüe es una imprudencia cara, pues, por otra parte, son piezas baratas de fácil sustitución.

Hace dos años, en puertos de la Costa del Sol se incendiaron tres barcos de motor de gran eslora, y la electricidad fue la causante de su origen: en el primero se había mandado instalar a gente no ducha en instalaciones de barcos un microondas en la cocina, lo que provocó una incorrecta utilización de las secciones de cable. El asunto concluyó con el pago parcial del valor del barco por parte de la aseguradora, al haber realizado sobre el mismo y en periodo de garantía manipulaciones no acordadas con el fabricante. Es básico que sean electricistas marinos quienes manipulen las embarcaciones, pues son los únicos que conocen los entresijos de estas delicadas instalaciones.

El segundo incendio se produjo también por un cortacircuito a bordo, pero esta vez ocasionado por la subida de tensión sobrevinida en la línea del puerto. Al final, la concesionaria tuvo que pagar el barco a través de su seguro, tras un duro y desagradable pleito, en el que se hizo muy difícil demostrar el origen de la subida de tensión. Por eso, es muy importante que todos los barcos, por muy pequeños que sean, tengan un limitador de corriente; una pieza de muy bajo coste que protege a la embarcación de una involuntaria subida de

tensión en la red del puerto.

Y el tercer caso de incendio se dio por el sobrecalentamiento del cableado del barco, fruto de un uso intensivo -tres semanas- de la nevera, el congelador, tres aparatos para quitar la humedad y dos bombas de sentina. En este asunto las partes, propietario, aseguradora y constructor del barco, llegaron a un acuerdo, y se repartieron los gastos. Pero quedó demostrado que las instalaciones de la mayor parte de los barcos para el recreo están preparadas para un uso "moderado", no para la intensidad que debe exigirse a los aparatos instalados, por ejemplo, en buques mercantes.

En fin, que extremar los cuidados del barco cuando navegamos, lógicamente, es de suma importancia. Sin embargo, como ha demostrado este estudio, los usuarios relajamos sus cuidados en puerto, y no prestamos atención o mantenemos correctamente piezas y aparatos que nos pueden llevar al mismo resultado de naufragio, aunque este se produzca amarrado a los noray de un puerto.